

Beratende Mitglieder

Herr Dr. Wolfgang Aubke
Herr Robert Alich

Von der Verwaltung:

Herr Moss	Beigeordneter Dezernat 4
Herr Adamski	Beigeordneter Dezernat 3
Herr Lewald	Amt für Verkehr
Herr Beck	Bauamt
Herr Herjürgen	Bauamt
Herr Hagedorn (via Zoom)	Bauamt

Schriftführung

Frau Lange Bauamt

Vor Eintritt in die Tagesordnung

Herr Strothmann begrüßt die Anwesenden zur 18. Sitzung des Stadtentwicklungsausschusses in dieser Wahlperiode. Er stellt fest, dass form- und fristgerecht eingeladen wurde und der Ausschuss beschlussfähig ist.

Es erfolgen folgende Änderungen in der Tagesordnung:
TOP 5.1 wurde von der Verwaltung zurückgezogen.
TOP 11 wurde von der Verwaltung abgesetzt.

Öffentliche Sitzung:

Zu Punkt 1 **Bestellung der Schriftführung**

Die Verwaltung schlägt Frau Anita Lange für die Schriftführung vor.

Beschluss:

Der Stadtentwicklungsausschuss bestellt Anita Lange zur Schriftführerin.

- einstimmig beschlossen -

-.-.-

Zu Punkt 2 **Genehmigung des öffentlichen Teils der Niederschrift über die 13. Sitzung des Stadtentwicklungsausschusses am 30.11.2021**

Der Stadtentwicklungsausschuss fasst ohne Aussprache folgenden

Beschluss:

Die Niederschrift der öffentlichen Sitzung vom 30.11.2021 (Nr. 13) wird nach Form und Inhalt genehmigt.

- einstimmig beschlossen -

-.-.-

Zu Punkt 3 **Mitteilungen**

Zu Punkt 3.1 **Ortskern Schildesche – Bauvorhaben Beckhausstraße 235/ 235a/ 235b**

Beratungsgrundlage:

Drucksachennummer: 3442/2020-2025

Das Bauamt teilt Folgendes mit:

Im Ortskern Schildesche gilt eine Erhaltungssatzung aus dem Jahr 1994. Weiter gelten die rechtskräftigen Bebauungspläne Nr. II/2/29.00 einschließlich der 1. Änderung aus dem Jahr 1972 sowie Nr. II/2/14.02 aus dem Jahr 1971 in einem südwestlichen Teilbereich. Im Jahr 2010 wurde

der Beschluss gefasst den Ortskern durch den Bebauungsplan Nr. II/2/29.01 neu zu überplanen (Drucksachenummer 0117/2009-2014). Im Februar 2022 hat die Bezirksvertretung Schildesche die Fortführung dieses Bebauungsplanverfahrens sowie die Anpassung der bestehenden Erhaltungssatzung beantragt.

Sachverhalt:

Im Bereich der Erhaltungssatzung Schildesche aus dem Jahr 1994 steht das Gebäude Beckhausstraße 235/ 235a + 235b zum Verkauf. Ein Investor plant den Abriss und die Errichtung eines Neubaus auf Grundlage des hier rechtsverbindlichen Bebauungsplans Nr. II/2/14.02. Von der unteren Denkmalbehörde wird das Gebäude Beckhausstraße 235/ 235a/ 235b als erhaltenswert eingestuft. Eine Abbruchgenehmigung wird daher nicht in Aussicht gestellt. Abbrüche und bauliche Änderungen von Gebäuden unterliegen im Bereich der Erhaltungssatzung dem Genehmigungsvorbehalt der unteren Denkmalbehörde. Die Überlagerung des rechtsverbindlichen Bebauungsplans Nr. II/2/14.02 mit der Erhaltungssatzung ist auch kein Widerspruch. Dies wird wie folgt begründet: Überlagern sich eine Erhaltungssatzung und ein Bebauungsplan, ist zunächst und unabhängig vom Bebauungsplan die Genehmigungsfähigkeit eines Antrags auf Abbruch einer baulichen Anlage auf Grundlage der Erhaltungssatzung zu prüfen. Falls ein entsprechender Antrag zur Errichtung einer neuen baulichen Anlage besteht, ist auch dieser zunächst auf Grundlage der Erhaltungssatzung zu prüfen. Nur wenn die Genehmigungsfähigkeit des Vorhabens nach der Erhaltungssatzung besteht, ist die Genehmigungsfähigkeit des Vorhabens nach dem Bebauungsplan zu bewerten. Ein Neubauvorhaben muss daher sowohl nach der Erhaltungssatzung als auch nach dem Bebauungsplan genehmigungsfähig sein.

Aus Sicht des Bauamts besteht hinsichtlich des im Jahr 2010 angestoßenen Bebauungsplanverfahrens derzeit kein akuter Handlungsbedarf dieses Verfahren weiter zu führen. Prioritär werden derzeit Bebauungspläne bearbeitet, die die Schaffung von Wohnraum sowie die Erweiterung von Gemeinbedarfseinrichtungen wie zum Beispiel Schulen zum Ziel haben. Die bestehenden Rechtsgrundlagen im Ortskern Schildesche werden als angemessen und ausreichend erachtet, den erhaltenswerten Gebäudebestand zu sichern. Die Neuaufstellung des Bebauungsplans Nr. II/2/29.01 soll zu einem späteren Zeitpunkt weitergeführt werden.

Der Stadtentwicklungsausschuss nimmt Kenntnis.

-.-.-

Zu Punkt 3.2

Anordnung von Geschwindigkeitsbeschränkungen und Tempo 30-Zonen in Bielefeld

Das Amt für Verkehr teilt folgendes mit:

Es wird eine Stellungnahme der Bezirksregierung Detmold vom

17.03.2022 vorgelegt:

Anordnung von Geschwindigkeitsbeschränkungen und Tempo 30-Zonen in Bielefeld;

Anregung auf Umsetzung des Beanstandungsrechtes gem. § 122 Abs. 1 GO NRW gegen Beschlüsse der Bezirksvertretungen der Stadt Bielefeld

Ihre Eingabe vom 05.01.2022

Sehr geehrter Herr ... ,

ich komme zurück auf Ihr o. a. Schreiben und bitte zunächst um Verständnis, dass die Bearbeitung Ihrer Eingabe wegen des Umfangs der Beschwerdepunkte etwas mehr Zeit in Anspruch genommen hat als beabsichtigt.

In Ihrer Eingabe beschweren Sie sich über acht Beschlüsse von Bezirksvertretungen der Stadt Bielefeld, die die Anordnung von Geschwindigkeitsbeschränkungen (Tempo 30), einer Tempo 30-Zone sowie die Einrichtung eines Verkehrsversuches zum Inhalt haben. Die von Ihnen angeführten Beschlüsse halten Sie für rechtswidrig und regen an, den Oberbürgermeister gem. § 122 Abs. 1 GO NRW kommunalaufsichtlich anzuweisen, die monierten Beschlüsse zu beanstanden. Hinsichtlich Ihrer umfangreichen Begründungen zu den von Ihnen gewählten Tempo-30-Anordnungen darf ich zur Vermeidung von Wiederholungen auf Ihr Schreiben vom 05.01.2022 Bezug nehmen.

Nach umfassender Prüfung Ihres Vorbringens ergibt sich unter Einbeziehung der mir zwischenzeitlich zugegangenen Stellungnahme der Stadt Bielefeld und der internen Beteiligung meines Fachdezernates für Verkehr folgendes Bild:

1.

Bei den von Ihnen angegriffenen Beschlüssen der Bezirksvertretungen geht es in der Sache um verkehrsbehördliche Anordnungen nach der Straßenverkehrsordnung (StVO). Zuständig zur Ausführung dieser Verordnung sind die Straßenverkehrsbehörden, die diese Aufgaben als sog. Pflichtaufgaben zur Erfüllung nach Weisung wahrnehmen. Beschlüssen des Rates, von Ausschüssen oder Bezirksvertretungen kommt in diesem Zusammenhang ein lediglich beratender, empfehlender oder antragstellender Charakter zu. Insoweit ist maßgeblich, dass die hier in Rede stehenden verkehrsbehördlichen Anordnungen nicht aufgrund des Beschlusses einer Bezirksvertretung getroffen wurden, sondern sich als Entscheidungen der Straßenverkehrsbehörde darstellen, die diese nach vorangehender Prüfung auf der Grundlage der Regelungen in der StVO

getroffen hat.

Vor diesem rechtlichen Hintergrund unterliegen die Beschlüsse der Bezirksvertretungen mangels Entscheidungskompetenz des Gremiums auch nicht - wie von Ihnen angenommen - einer möglichen Beanstandung nach den Regelungen des § 122 Abs. 1 GO NRW.

Ihr Antrag, den Oberbürgermeister in Umsetzung des Beanstandungsrechtes anzuweisen, die Beschlüsse der Bezirksvertretungen zu beanstanden, geht daher fehl. Kommunalaufsichtliche Einwirkungsmöglichkeiten bestehen insoweit nicht.

2.

Unabhängig von der dargestellten kommunalrechtlichen Bewertung habe ich mir von der Stadt Bielefeld zu den im Einzelnen getroffenen verkehrsrechtlichen Anordnungen berichten lassen und diese ergänzend einer fachaufsichtlichen Plausibilitätsprüfung unterzogen.

Hinsichtlich der im folgenden bezeichneten Anordnungen Nr. 1 bis 7 wurden in fachlicher Hinsicht keine Rechtsverstöße festgestellt, die ein Einschreiten gegenüber der Straßenverkehrsbehörde erforderlich machen.

Dabei ist folgendes von Belang:

Allgemein gilt innerorts die zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h. In begründeten Fällen kann nach § 45 StVO eine Geschwindigkeitsbeschränkung von 30 km/h angeordnet werden. Dieses ist vor schutzwürdigen Einrichtungen, aufgrund von Lärmschutz und Luftschadstoffen oder aufgrund von Gefahrenlagen nach einer rechtlichen Einzelfallprüfung möglich. Des Weiteren gibt es die Möglichkeit Tempo 30-Zonen einzurichten oder Erprobungsmaßnahmen anzuordnen.

In den von Ihnen aufgeführten Beschlüssen geht es um Geschwindigkeitsbeschränkungen

- vor schutzwürdigen Einrichtungen (§ 45 Abs. 9 Satz 4 Nr. 6 StVO) sowie
- aufgrund von Gefahrenlagen (§ 45 Abs. 9 Satz 3 StVO)
- die Anordnung von Tempo 30-Zonen (§ 45 Abs. 1 c StVO) und
- die Anordnung von Erprobungsmaßnahmen (§ 45 Abs. 1 Satz 2 Nr. 6 StVO)

Für die Geschwindigkeitsbeschränkung vor schutzwürdigen Einrichtungen sieht die VwV-StVO zu § 41 Vorschriftzeichen, Zeichen 274 innerhalb geschlossener Einrichtungen in der Regel eine Beschränkung auf

Tempo 30 vor, soweit die Einrichtung über einen direkten Zugang zur Straße verfügt oder im Nahbereich der Einrichtung starker Ziel- und Quellverkehr mit all seinen kritischen Begleiterscheinungen vorhanden ist.

Bei einer Geschwindigkeitsbeschränkung aufgrund von Gefahrenlagen sind unter anderem die VwV-StVO zu §§ 40 f. StVO zu berücksichtigen. Nach der VwV-StVO zu § 41 Vorschriftzeichen, Zeichen 274 können sich Geschwindigkeitsbeschränkungen im Einzelfall schon dann empfehlen, wenn aufgrund unangemessener Geschwindigkeiten häufig gefährliche Verkehrssituationen festgestellt werden. Des Weiteren sollen Geschwindigkeitsbeschränkungen aus Sicherheitsgründen auf bestehenden Straßen angeordnet werden, wenn Unfalluntersuchungen ergeben haben, dass häufig geschwindigkeitsbedingte Unfälle aufgetreten sind. In der VwV-StVO zu § 40 Gefahrzeichen wird eine ergänzende Geschwindigkeitsbeschränkung zu Gefahrzeichen geregelt, wenn sie als Warnung oder Aufforderung zur eigenverantwortlichen Anpassung des Fahrverhaltens nicht ausreichen.

Für die Anordnung von Tempo 30-Zonen werden in der VwV-StVO zu § 45 Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen ergänzende Voraussetzungen bezeichnet. U. a. kommen diese nur dort in Betracht, wo der Durchgangsverkehr von geringer Bedeutung ist. Sie dienen vorrangig dem Schutz der Wohnbevölkerung sowie der Fußgänger und Fahrradfahrer.

Erprobungsmaßnahmen (Verkehrsversuche) können u. a. zur Erprobung geplanter verkehrssichernder oder verkehrsregelnder Maßnahmen unter den Voraussetzungen des § 45 Abs. 9 Satz 1 und § 45 Abs. 1 Satz 1 StVO angeordnet werden und setzen dabei eine Gefahrenlage voraus.

Vor jeder verkehrsrechtlichen Anordnung hat die Straßenverkehrsbehörde den Straßenbaulastträger und die Polizei anzuhören (vgl. VwV-StVO zu § 45). Nach der Stellungnahme der Stadt Bielefeld wurden in den in Rede stehenden Fällen die Anhörungsverfahren durchgeführt und die Stellungnahmen in die Entscheidung mit einbezogen.

Dies vorangestellt, ist zu Ihren Beschwerdepunkten im Einzelnen folgendes festzustellen, wobei ich hier aus der mir vorliegenden Stellungnahme der Stadt Bielefeld zitieren darf:

„1) Beckhausstraße

Die Bezirksvertretung Schildesche hat mit Beschluss vom 03.12.2020 beantragt, die erlaubte Höchstgeschwindigkeit auf der Beckhausstraße auf 30 km/h zu beschränken.

Die Verwaltung prüft derzeit auf Grundlagen der StVO die beantragte

Geschwindigkeitsbeschränkung. Hierbei werden die zwingend nach der StVO geforderten besonderen örtlichen Verhältnisse berücksichtigt. Diese gestalten sich bei der Beckhausstraße vielfältig, wie z. B. unterschiedliche Fahrbahnbreiten und Verkehrsbelastungen, Stadtbahnverkehr und verschiedener ruhender Verkehr sowie unterschiedliche Gehwegbreiten und das Vorhandensein von Radverkehrsanlagen. Eine Entscheidung über den Antrag steht noch aus.

2) *Prießallee / Oststr.*

An der Oststr. bzw. Jakobusstraße 5 liegt die Kindertageseinrichtung Jakobus. Die schutzwürdige Einrichtung verfügt über insgesamt 110 Betreuungsplätze. Die Öffnungszeiten sind montags-donnerstags von 7-17 Uhr und freitags von 7-16 Uhr. Eine Rand-/Abendbetreuung ab 17 Uhr ist über Tagespflege möglich.

Eine Geschwindigkeitsbeschränkung ist nach § 45 Abs. 9 Satz 4 Nr. 6 StVO erfolgt. Die Voraussetzung hierfür ist ein direkter Zugang der Einrichtung zur Straße oder die klassischen Begleiterscheinungen wie z. B. bei Bring- und Abholverkehr mit vielfachem Ein- und Aussteigen im Nahbereich. Die recht hohen Anzahl an Betreuungsplätzen sowie die großzügigen Öffnungszeiten erzeugen einen entsprechend starken Ziel- und Quellverkehr mit all seinen kritischen Begleiterscheinungen im nahen Umfeld der Kindertageseinrichtung. Hierzu gehört auch die in unmittelbarer Nähe gelegene Hauptverkehrsstraße Oststr. Des Weiteren hat die Kindertagesstätte zwar ihre öffentliche Zuwegung an der Jakobusstraße, diese ist jedoch nur ca. 25 m von der Oststr. entfernt. Ein weiteres Tor zum Spielplatz befindet sich direkt an der Oststraße.

3) *Stapenhorststraße*

In der Stapenhorststraße wurde bereits im Juni 2017 im Abschnitt zwischen Melanchthonstr. und Kiskerstr. Tempo 30 angeordnet. Aufgrund eines schweren Unfalls mit einer Radfahrerin Ende 2015 wurden ausführliche Maßnahmen für die Verkehrssicherheit in der Stapenhorststraße geprüft. Die Anordnung von Tempo 30 war eine Maßnahme, die auf der Grundlage von § 45 Abs. 9 Satz 3 StVO aufgrund einer qualifizierten Gefahrenlage erfolgte. Des Weiteren wurde auch die Radwegebenutzungspflicht überprüft sowie der ruhende Verkehr neu geordnet. Ziel aller Maßnahmen ist es, die Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmer zu erhöhen.

4) *Wertherstraße*

Grundsätzlich gilt in der Wertherstraße die allgemeine Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h innerorts.

Zwei Geschwindigkeitsbeschränkungen wurden aufgrund von schutzwürdigen Einrichtungen nach § 45 Abs. 9 Satz 4 Nr. 6 StVO angeordnet. Hierbei handelt es sich um zwei Kindertagesstätten, bei denen in den jeweiligen Abschnitten der Einrichtung Tempo 30 gilt.

Mit Inkrafttreten der neuen VwV-StVO im November 2021 gibt es die

Möglichkeit, zwei beschränkte Streckenabschnitte zu verbinden. Liegt zwischen zwei Geschwindigkeitsbeschränkungen nur ein kurzer Streckenabschnitt von bis zu 300 Meter, so kommt zur Verstetigung des Verkehrsflusses eine Absenkung der Geschwindigkeit auch zwischen den beiden Streckenabschnitten in Betracht. Diese Tatbestandsmerkmale treffen auf die Wertherstr. zu, sodass die zwei Geschwindigkeitsbeschränkungen verbunden werden.

Des Weiteren wurde von der Straßenverkehrsbehörde mit der Mitteilung zur öffentlichen Sitzung der Bezirksvertretung Mitte am 08.12.2020 zur Prüfung von Tempo 30 auf der Wertherstraße zwischen Moltkestraße und Victor-Gollancz-Straße (Anfrage der SPD, Drucks.-Nr. 0152/2020-2025) mitgeteilt, dass eine Begrenzung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h auf gesamter Länge der Wertherstraße zwischen Moltkestraße und Victor-Gollancz-Straße aus straßenverkehrsbehördlicher Sicht nicht in Betracht kommt. Hierbei wurde sowohl die Geschwindigkeitsbeschränkung aufgrund einer Gefahrenlage sowie die Voraussetzungen für die Anordnung einer Tempo 30-Zone geprüft. Im Ergebnis wurde festgestellt, dass die Voraussetzungen nicht erfüllt sind und kein zwingendes Erfordernis für die Anordnung von Tempo 30 vorliegt.

5) Dorfstraße

Die Realschule Jöllenbeck hat den Hauptstandort an der Dörpfeldstraße 8 und einen Nebenstandort an der Volkeningstraße 3. Die dortige besondere Situation ist, dass die Schülerinnen und Schüler regelmäßig zwischen den beiden Standorten wechseln müssen. Somit gibt es den ganzen (Schul-)Tag über erhöhten Querungsbedarf für mehrere Klassen über die Dorfstraße. Daher ist eine streckenbezogene Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h analog zu schutzwürdigen Einrichtungen hier verkehrlich notwendig im Sinne des § 45 Abs. 9 S. 4 Nr. 6 StVO. Diese ist auf den Bereich zwischen den Standorten (jeweils 300m) sowie zeitlich von Montag bis Freitag jeweils von 7 bis 17 Uhr begrenzt.

6) Haller Weg

Die Prüfung von Tempo 30 auf dem Haller Weg wurde durch folgenden Beschluss der Bezirksvertretung Gadderbaum in der Sitzung vom 31.10.2019 angestoßen: „Die Bezirksvertretung Gadderbaum beschließt und bittet die Verwaltung, auf dem Haller Weg ab Ende der Brücke (auf der Höhe des jüdischen Friedhofs) im Stadtbezirk Gadderbaum Tempo 30 einzurichten.“ (Drucksachenummer: 9564/2014-2020).

Daraufhin wurde seitens der Straßenverkehrsbehörde rechtlich geprüft, ob eine Geschwindigkeitsbegrenzung nach der StVO angeordnet werden kann. Im Ergebnis wurde mit der verkehrsrechtlichen Anordnung vom 21.11.2019 die Beschilderung des Haller Weges als Tempo 30-Zone veranlasst. Nach § 45 Abs. 1 c StVO ordnen die Straßenverkehrsbehörden innerhalb geschlossener Ortschaften, insbesondere in reinen Wohngebieten und Gebieten mit hoher Fußgänger- und Fahrradverkehrsdichte Tempo 30-Zonen im Einvernehmen mit der Gemeinde an. Da es sich hier um ein reines Wohngebiet handelt, ist die Voraussetzung für die Einrichtung einer Tempo 30-Zone anwendbar.

Zudem ist der Haller Weg eine stark frequentierte Strecke für Radfahrer als einziger Verbindungsweg zwischen Gadderbaum und Brackwede. Der Radweg auf dem Haller Weg endet kurz vor der Einmündung der Schüßlerstraße, ab hier nutzen die Radfahrer die Fahrbahn. Da hier nun die Tempo 30-Zone beginnt, dient sie auch dem Schutz der Radfahrer. Abschließend werden durch die Einrichtung der neuen Tempo 30-Zone die beiden schutzwürdigen Einrichtungen (Altenheim Piusweg und Behinderten-Werkstatt Haller Weg 49) mit einbezogen. Da der ÖPNV hier weiterhin fährt, sind die bisherigen Vorfahrtsregelungen zu belassen.

7) Splittenbreite

Nach § 45 Abs. 9 Satz 3 StVO wurde die Geschwindigkeitsbegrenzung auf Tempo 30 in der Splittenbreite angeordnet: Die Splittenbreite hat einen beidseitigem Hochbord-Gehweg und kann daher sicher von Fußgängern begangen werden. Baulich angelegte Querungsmöglichkeiten sind nicht vorhanden.

Auf Grund der Endhaltestelle der Stadtbahnlinie 3 und der weiteren Verbindung mittels Bus herrscht zu den Ankunftszeiten des ÖPNV ein hohes Fußgängeraufkommen sowie hoher Querungsbedarf. Aufgrund der kurvigen Straßenführung birgt dieses eine gesteigerte Gefahr für Fußgänger, die vermieden werden muss. Des Weiteren sind die Sichtachsen bei der Ausfahrt aus der Straße Im Drewer Esch auf die Splittenbreite bei 50 km/h nicht ausreichend.

Durch die Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h wird die Verkehrssicherheit für die Fußgänger gesteigert, was durch die Anordnung der Verkehrszeichen 101 oder 103 nicht möglich gewesen wäre.“

Nach der fachaufsichtlichen Prüfung und Bewertung durch mein Verkehrsdezernat erscheinen die Ausführungen der Stadt Bielefeld zu den vorgenannten Anordnungen insgesamt tragfähig und überzeugend; offensichtliche rechtliche Mängel der Entscheidungen der Straßenverkehrsbehörde sind dabei nicht zu Tage getreten, so dass insoweit auch kein etwaiger Handlungsbedarf der Fachaufsicht gegeben ist.

Lediglich in Bezug auf die von Ihnen ebenfalls kritisierte verkehrsbehördliche Anordnung eines Verkehrsversuches in der August-Bebel-Straße (Erprobungsmaßnahme nach § 45 Abs. 1 Satz 2 Nr. 6 StVO) hat sich mein Fachdezernat eine gesonderte Prüfung vorbehalten. Hierzu erhalten Sie noch abschließende Nachricht.

Der Stadtentwicklungsausschuss nimmt Kenntnis.

Zu Punkt 3.3

OberseeBus - Einsatz mit Beginn der Osterferien bis zum Ende der Herbstferien 2022

Das Amt für Verkehr teilt Folgendes mit:

Wie bereits im letzten Jahr, wird mit Beginn der Osterferien bis zum Ende der Herbstferien 2022 der OberseeBus eingesetzt. Er verkehrt wie bisher an allen Sonn- und Feiertagen und zusätzlich auch an allen Samstagen im genannten Zeitraum. Der OberseeBus verkehrt entlang der Buslinie 31 ab Deciusstraße nur in Fahrtrichtung Am Pfarracker und Talbrückenstraße zur Endhaltestelle der Stadtbahnlinie 1 in Schildesche. Es werden alle Haltestellen der Linie 31 mitbedient. Zusammen mit der Linie 31 besteht an Sonn- und Feiertagen ein regelmäßiger 15-Minuten-Takt und an Samstagen ein 10-Minuten-Takt zwischen Deciusstraße und Schildesche. An der Haltestelle Deciusstraße besteht ein Anschluss von jeder Stadtbahn der Linie 1 zu den Bussen der Linie 31 und an der Endhaltestelle Schildesche ist ein Übergang von jeder Busfahrt der Linie 31 zur Stadtbahn gegeben. Der Umstieg von der Stadtbahn zum Obersee erfolgt somit an der Haltestelle Deciusstraße. Auf der Rückfahrt wird die Stadtbahn an der Endhaltestelle Schildesche erreicht. Das zusätzliche Angebot besteht zwischen 12 Uhr und 20 Uhr.



Der Stadtentwicklungsausschuss nimmt Kenntnis.

Der Stadtentwicklungsausschuss nimmt Kenntnis.

Zu Punkt 3.4

Empfehlungen des Bielefelder Klimabeirats zur Verwendung des Budgets 2022 für kurzfristig wirksame Klimaschutzmaßnahmen zur CO2 Reduzierung

Beratungsgrundlage:

Drucksachenummer: 3552/2020-2025

Der Stadtentwicklungsausschuss nimmt Kenntnis.

-.-.-

Zu Punkt 4 **Anfragen**

Zu Punkt 4.1 **Status Bebauungsplan Amerkamp III/O 14, Anfrage DIE LINKE vom 21.03.2022**

Beratungsgrundlage:

Drucksachenummer: 3738/2020-2025

Der Text der Anfrage lautet:

Der Aufstellungsbeschluss erfolgte im September 2019.

Wie ist der aktuelle Sachstand und wann ist mit einer Entwurfsbeschluss-Vorlage zu rechnen?

Zusatzfrage: *Warum dauert es bei einem Bebauungsplan, der in der eigenen Verantwortung liegt nun schon deutlich mehr als 2 Jahre, ohne dass der nächste Verfahrensschritt zur Beschlusslage vorliegt?*

Begründung: *Es fehlt noch immer Wohnraum in Bielefeld und mit der aktuellen Lage wird dies wieder dramatisch sichtbar. Da ist es erwartbar, dass eigene Projekte zügig abgeschlossen werden.*

Das Bauamt antwortet wie folgt:

Der Aufstellungsbeschluss zu dem Bebauungsplan Nr. III/ O 14 „Wohngebiet Amerkamp“ erfolgte im September 2019.

Nach der Auswertung der Stellungnahmen aus der frühzeitigen Beteiligung nach §3 (1) und §4(1) BauGB wurde zunächst ein möglicher Denkmalschutz der Hofstelle geprüft und dann insbesondere durch die Stellungnahme des Beirats für Stadtgestaltung vom 14.08.2020 eine Überarbeitung des Vorentwurfs erneut erforderlich.

Diese Anpassungen erforderten einen erhöhten Abstimmungsbedarf zwischen Fachbehörden, Fachplanern und dem Investor (hier die städtische Tochtergesellschaft BBVG). Aus dem neuen Entwurf resultieren eine merkliche Erhöhung der Anzahl der Wohneinheiten, andere Straßenquerschnitte, einen Kreisverkehr, eine naturnahe Regenrückhaltung, die Bewahrung eines ortsprägenden Tors und eine erhöhte Qualität der Freiflächen (Spielflächen, Quartiersplatz).

Anschließend wurde der neue Entwurf dem Beirat für Stadtgestaltung am 19.02.2021 und der BV Heepen am 25.02.2021 erneut vorgelegt. Aus diesen Gremien sind weitere Anforderungen entstanden, wie z.B. die Erstellung eines Energiekonzeptes für das Plangebiet, erweiterte Verkehrs- und Lärmgutachten, etc.

Parallel wurden seitens der BBVG weitere Flächen für eine Wohnbauentwicklung im Amerkamp angekauft. Darüber hinaus werden weiterhin Abstimmungsgespräche mit moBiel, den Stadtwerken, dem ISB und der BGW geführt. Der Entwurfsbeschluss soll voraussichtlich im Juni 2022 erfolgen.

Der Stadtentwicklungsausschuss nimmt Kenntnis.

-.-.-

Zu Punkt 4.2 **Lenkungskonzept für die Lkw-Verkehre zur Müllverbrennungsanlage in Baumheide, Anfrage DIE LINKE vom 21.03.2022**

Beratungsgrundlage:

Drucksachennummer: 3739/2020-2025

vertagt

-.-.-

Zu Punkt 4.3 **Status Stadtbahnplanung Hillegossen, Anfrage DIE LINKE vom 21.03.2022**

Beratungsgrundlage:

Drucksachennummer: 3740/2020-2025

Der Text der Anfrage lautet:

Wie ist der aktuelle Sachstand und wann ist mit einer Vorstellung der Ergebnisse der Trassenuntersuchungen zu rechnen?

Zusatzfrage: Wann könnte hier frühestens mit dem Beginn des Planfeststellungsverfahrens begonnen werden?

Begründung:

Auch wenn die Situation um die Weiterentwicklung des Catterick-Geländes noch offen ist, können weitere Entscheidungen zur Planung beschlossen werden. Eine konsequente Verkehrswende macht es erforderlich, insbesondere ein Augenmerk auf die Weiterentwicklung des Stadtbahnsystems zu legen.

Das Amt für Verkehr antwortet wie folgt:

Das Gutachten zur Machbarkeitsuntersuchung wird noch seitens des beauftragten Ingenieurbüros bearbeitet und aufgestellt. Zur Bewertung der Varianten wurden noch Unterlagen seitens des Gutachters angefordert, die von moBiel und dem Amt für Verkehr nachgereicht wurden. Ein Ergebnis zur wirtschaftlichsten Variante seitens des Gutachters wird voraussichtlich im Sommer 2022 vorgelegt werden können. Wann frühestens mit dem Planfeststellungsverfahren begonnen werden kann, ist zu diesem Zeitpunkt noch nicht abzuschätzen.

Der Stadtentwicklungsausschuss nimmt Kenntnis.

-.-.-

Zu Punkt 4.4

Anfrage zur Sitzung des Stadtentwicklungsausschusses am 29.03.2022, Straße und Wegekonzept, Anfrage CDU vom 22.03.2022

Beratungsgrundlage:

Drucksachennummer: 3747/2020-2025

Der Text der Anfrage lautet:

Wieso hat die Stadt Bielefeld noch kein Straßen- und Wegekonzept erarbeitet und wann wird dieses Konzept den politischen Gremien zur Beschlussfassung vorgelegt?

Zusatzfrage: Welche Straßen und deren Anlieger erhalten durch den von der Landesregierung beschlossenen Wegfall der Anliegerbeiträge eine Rückerstattung bereits gezahlter Beiträge und sind die Voraussetzungen in Bielefeld erfüllt?

Das Amt für Verkehr antwortet wie folgt:

Frage 1: Zur Erstellung eines Straßen- und Wegekonzeptes ist die Auswahl der vorgeschlagenen Straßenbaumaßnahmen nach technischen und wirtschaftlichen Gesichtspunkten durchzuführen. Dazu sind umfangreiche Datensätze zu erstellen und zu bearbeiten, ferner mussten dazu noch Programmierungen und Datenabgleiche vorgenommen werden. Es ist vorgesehen, dass im Juni 2022 das Straßen- und Wegekonzept in die politischen Gremien zur Beschlussfassung eingebracht wird.

Frage 2: Zunächst möchte die Verwaltung darauf hinweisen, dass das Kommunalabgabengesetz Nordrhein-Westfalen (KAG) als Rechtsgrundlage für die in der Anfrage der CDU angesprochenen Straßenausbaubeiträge bislang noch nicht geändert wurde. Der Landtag in Nordrhein-Westfalen hat am 24.03.2022 lediglich die Landesregierung beauftragt, bis zum 30.06.2022 ein Konzept zur Abschaffung der Straßenausbaubeiträge „unter Vermeidung von Konnexitätsfolgen für das Land Nordrhein-Westfalen“ vorzulegen. Gleichzeitig hat der Landtag in Nordrhein-Westfalen die Landesregierung beauftragt, die sogenannte „Förderrichtli-

nie Straßenausbaubeiträge“ aus dem Jahr 2020 (Neufassung in 2021) in der Weise zu ändern, dass der bisherige Fördersatz von 50 % zur Halbierung der Anliegerbeiträge auf 100 % erhöht wird. Dies würde bedeuten, dass die Anlieger*innen künftig bei förderfähigen Straßenbaumaßnahmen keine Straßenausbaubeiträge mehr entrichten müssen, da die Gemeinden dann die kompletten Beiträge auf Antrag vom Land Nordrhein-Westfalen erhalten. Die Erhöhung auf 100 % soll auch rückwirkend für die bisher schon vom Land Nordrhein-Westfalen gewährten 50 % - Förderungen gelten. In diesen Fällen müssten die Gemeinden die von den Anliegerinnen und Anliegern gezahlten Beiträge erstatten, da deren Anteil nachträglich vom Land Nordrhein-Westfalen übernommen werden soll.

Die bisherige Landesförderung zur Halbierung der Anliegerbeiträge wurde nur für Baumaßnahmen mit einem Ausbaubeschluss des zuständigen politischen Gremiums der Gemeinde ab dem 01.01.2018 gewährt. Die Stadt Bielefeld (wie fast alle anderen Gemeinden in Nordrhein-Westfalen ebenfalls) musste in den letzten 2 Jahren seit dem erstmaligen Erlass der Förderrichtlinie vordringlich Beiträge nach § 8 KAG für Baumaßnahmen mit einem politischen Ausbaubeschluss vor dem 01.01.2018 erheben, bei denen die Voraussetzungen für die Landesförderung zur Halbierung der Anliegerbeiträge nicht vorlagen. Bei Arbeiten an der Straßenbeleuchtung, die in der Regel ohne Beschluss der jeweiligen Bezirksvertretung erfolgen, kommt es übrigens stattdessen auf das Datum des Auftrages zur Durchführung der Arbeiten an. Auch hierbei wurden in den letzten 2 Jahren ausschließlich Maßnahmen mit Auftragsdatum vor dem 01.01.2018 abgerechnet. Den ersten Förderbescheid für eine Baumaßnahme an einer Straßenbeleuchtung in Bielefeld (also mit Auftragsdatum nach dem 01.01.2018) hat die Stadt Bielefeld vor einigen Wochen erhalten. In diesem Fall wurden aber noch keine Beitragsbescheide an die Anlieger*innen verschickt, sondern lediglich die verwaltungsrechtlich vorgeschriebenen sogenannten Anhörungsschreiben unmittelbar vor Erlass der Beitragsbescheide. Zwei weitere Förderanträge hat die Stadt Bielefeld im laufenden Monat März 2022 beim Land Nordrhein-Westfalen gestellt, es liegt jedoch noch keine Entscheidung des Landes darüber vor. Im Hinblick auf die in Kürze zu erwartende Änderung der „Förderrichtlinie Straßenausbaubeiträge“ durch die Landesregierung in Nordrhein-Westfalen wird es aus den genannten Gründen in Bielefeld (aller Voraussicht nach) nicht zu einer Rückerstattung bereits gezahlter Straßenausbaubeiträge kommen können. Eine rückwirkende Abschaffung der Straßenbaubeiträge durch Änderung des Kommunalabgabengesetzes Nordrhein-Westfalen mit der Rechtsfolge von Erstattungen geleisteter Beiträge ist nach aktuellem Stand nicht zu erwarten.“

vertagt

-.-.-

Zu Punkt 5 **Behandlung der unerledigten Punkte der letzten Tagesordnungen**

Zu Punkt 5.1 **Erlass einer Satzung über die Erhebung von Beiträgen nach § 8 Kommunalabgabengesetz (KAG NRW) für straßenbauliche Maßnahmen in der Herforder Straße von Feldstraße bis Finkenstraße südliche Richtungsfahrbahn stadtauswärts**

Beratungsgrundlage:
Drucksachennummer: 3187/2020-2025

zurückgezogen

Zu Punkt 5.2 **Photovoltaik verpflichtend in B-Plänen, Antrag, SPD, DIE GRÜNEN, DIE Linke vom 16.12.2021**

Beratungsgrundlage:
Drucksachennummer: 3046/2020-2025

Beschluss:

1. In zukünftigen Bebauungsplänen wird für alle Gebäude die Einrichtung von Photovoltaikanlagen verpflichtend festgeschrieben. Dies gilt sowohl für Wohnhäuser als auch für gewerbliche und kommunale Gebäude.
2. Auf eine möglichst günstige Ausrichtung der Gebäude ist zu achten.
3. Die Verwaltung wird mit der Ausarbeitung einer rechtssicheren Formulierung und planerischen Umsetzung beauftragt – mit dem Ziel im Dienste des Klimaschutzes, so viel Photovoltaikfläche wie möglich zu generieren.
4. Die Verwaltung wird beauftragt zu prüfen, ob in bestehenden B-Plänen die Möglichkeit besteht, bei Gebäudeneubau verpflichtend den Einsatz von Photovoltaik festzuschreiben.
5. Entsprechende Förderprogramme und Beratungsangebote sind bekannt zu machen.
6. *Die Stadt Bielefeld setzt sich u.a. über den Deutschen Städte- tag dafür ein, dass die Bundesregierung unverzüglich ein Nachfolgeprogramm der KfW Förderung zum energieeffizienten Bauen und Sanieren vorlegt.*
7. *Das Beratungsangebot der Verwaltung beim Bau von Wohnungen und Gewerbegebiet sowie zur energetischen Sanierung wird ausgeweitet.*

- abweichend vom Beschlussvorschlag mit Mehrheit beschlossen –

Zu Punkt 5.2.1 **Änderungsantrag zu: Drucksachennummer 3046/2020-2025, Antrag Die PARTEI Bielefeld - Die Fraktion vom 26.01.2022**

Beratungsgrundlage:
Drucksachennummer: 3278/2020-2025

Der Text des Antrages lautet:

Zur Sitzung des Ausschusses für Stadtentwicklung am 1.02.2022 stellen wir deshalb zu Punkt 6.1 (öffentlich) folgenden Änderungs-/ Ergänzungsantrag.

1. In zukünftigen Bebauungsplänen wird für alle Gebäude - **NEU und versiegelte Freiflächen** - die Einrichtung von Photovoltaikanlagen – **NEU oder Gründächern bzw. Begrünungsmaßnahmen, Regenwasserspeichersystemen (Stichwort Schwammstadt) und Grauwasserrecycling** - verpflichtend festgeschrieben. Dies gilt sowohl für Wohnhäuser als auch für gewerbliche und kommunale Gebäude.

2. Die Verwaltung wird mit der Ausarbeitung einer rechtssicheren Formulierung und planerischen Umsetzung beauftragt – mit dem Ziel im Dienste des Klimaschutzes, so viel Photovoltaikfläche – **NEU Klimaanpassungsfläche** - wie möglich zu generieren.

3. Die Verwaltung wird beauftragt zu prüfen, ob in bestehenden B-Plänen die Möglichkeit besteht, bei Gebäudeneubau – **NEU und versiegelten Freiflächen** verpflichtend den Einsatz von Photovoltaik **NEU und/oder Begrünung/ Regenwasserspeichersystemen sowie Grauwasserrecycling festzuschreiben**.

Der Stadtentwicklungsausschuss lehnt mit großer Mehrheit den Antrag ab.

Zu Punkt 5.2.2 Änderungsantrag zu: Drucksachennummer 3046/2020-2025, Antrag CDU vom 08.03.2022

Beratungsgrundlage:

Drucksachennummer: 3684/2020-2025

Der Text des Änderungsantrages lautet wie folgt:

- 1) Die Stadt Bielefeld setzt sich u.a. über den Deutschen Städtetag dafür ein, dass die Bundesregierung unverzüglich ein Nachfolgeprogramm der KfW Förderung zum energieeffizienten Bauen und Sanieren vorlegt.
- 2) Das Beratungsangebot der Verwaltung beim Bau von Wohnungen und Gewerbegebieten sowie zur energetischen Sanierung wird ausgeweitet.
- 3) Photovoltaik, thermische Solaranlagen oder photochemische Anlagen für den eigenen Bedarf sollten zukünftig selbstverständlich angestrebt werden und Miet- oder Pachtmodelle verstärkt zum Einsatz kommen.

Frau Rammert hinterfragt die Umsetzung der Regelung in der Praxis, vor allem bei Lieferschwierigkeiten von Photovoltaikanlagen. Wie soll es den Bürgern dann noch möglich sein, ihr Haus zu bauen, wenn die Photovoltaikanlage nicht rechtzeitig geliefert wird. Müsse dann mit dem Hausbau gewartet werden?

Herr Vollmer sieht in der Umsetzung kein Problem. Die Komponenten seien momentan alle verfügbar. Entsprechend der technischen Vorbereitung und Abwicklung kann die Photovoltaikanlage auf das fertige Dach gesetzt werden.

Herr Dr. Lange bezieht sich auf die Ausführungen von Herrn Vollmer und die Wortbeiträge aus der Sitzung am 08.03.2022. Bezugnehmend auf die derzeitigen Schwierigkeiten im Bereich der Ressourcen sei ein Zwang für die Bauherren nicht erforderlich, denn das Bewusstsein sei vorhanden. Es bleibe bei dem Antrag und es wird um separate Abstimmung gebeten.

Herr Vollmer widerspricht Herrn Dr. Lange, denn die einzig sinnvolle zukunftsorientierte Möglichkeit sei die Kombination aus Wärmepumpe und Photovoltaik. Dazu gäbe es keine adäquate Alternative. Alle anderen Heizungsanlagen, sowohl Gas- als auch Ölheizung, seien beim jetzigen Stand nicht up to date.

Frau Rammert erklärt, dass sie nicht grundsätzlich gegen den Antrag sei. Grundsätzlich möchte jeder Bauherr von den fossilen Rohstoffen unabhängig sein, muss sich dies auch leisten können. Sie gibt zu bedenken, dass die Menschen auch bei Lieferschwierigkeiten handlungsfähig bleiben sollen, denn derzeit seien die Kosten für die Wärmepumpen und die Photovoltaikanlagen sehr hoch und die Lieferzeiten sehr lang. Problematisch an dem Antrag sei, dass er keinen Spielraum für lange Lieferzeiten lässt.

Herr Seifert stimmt den Ausführungen von Frau Rammert zu. Er hält die anderen Ausführungen für realitätsfremd. Die Lieferprobleme seien in den Antrag reinzudenken, sonst würde es in der Praxis nicht funktionieren.

Herr Gugat erklärt für das Protokoll, obwohl er nicht stimmberechtigt sei, dem Antrag voll und ganz zuzustimmen. Er möchte noch auf die Ausführungen von Herrn Dr. Lange eingehen. Es gehe darum, ein Statement zu setzen. Wäre FCKW seinerseits nicht in den Kühlschränken verboten worden, dann wäre es immer noch da. Allein auf die Freiwilligkeit zu setzen, würde nicht ausreichen.

Bezugnehmend auf Frau Rammert und Herrn Seifert möchte Herr Gugat einen möglicherweise vorliegenden Irrtum ausräumen. Anträge im Ausschuss einer kommunalen Vertretung seien im Vergleich zu Gesetzesvorlagen einer Bundes- oder Landesregierung anders. Politische Anträge in kommunalen Vertretungen würden den Rahmen vorgeben. Die Verwaltung sei dann für die rechtsichere Umsetzung zuständig. Diese würde dann auch dafür sorgen, dass auch für Lieferschwierigkeiten eine rechtsichere Regelung getroffen werde. Es müsste nicht jeder Antrag, der hier gestellt würde, mit zwanzig Seiten juristischer Expertise hinterlegt werden. Das entbinde natürlich nicht von einer gewissen Sorgfältigkeit, aber eine mangelnde Sorgfältigkeit könne er hier beim besten Willen nicht er-

kennen.

Herr Julkowski-Keppler möchte das Ziel des Antrages erklären. Es sei so viel Photovoltaik auf geeignete Dachflächen zu bringen, wie möglich. Und das müsste auch ein politisches Ziel sein. Zum einen würde man, wenn alle geeignete Dächer in Bielefeld mit Photovoltaik belegt wären, 65% des Bedarfs in Bielefeld abdecken können. Zum anderen würde die Verwaltung jetzt beauftragt, eine rechtssichere Satzung vorzubereiten, wo Photovoltaik vorgeschrieben würde. Welche Ausnahmen dann formuliert werden müssten, sei eine Frage der Detailregelung. Wenn der Entwurf der Satzung vorliege, müsse man da reinschauen und es würde dann darüber die Diskussion stattfinden. Er zitiert aus der Bausatzung der Stadt Gütersloh, die Ende letzten Jahres Photovoltaik in den B-Plänen verpflichtend festgeschrieben hätte. Die Stellungnahme der Verwaltung aus Gütersloh formuliere wir folgt:

„Für langfristig genutzte Investitionsgüter wie Gebäude – Nutzungsdauer 80 Jahre –sollen zukünftige Standards bereits heute Berücksichtigung finden. In einem zukunftssicheren Gebäude wird ein möglichst großer Strombedarf in die Jahressumme bei einer Stromerzeugung durch Photovoltaik direkt am Gebäude erzeugt. Dabei sind zukünftige zusätzliche Stromverbraucher wie Elektrische Wärmepumpen und Mobilität mit elektrischen Fahrzeugen zu berücksichtigen. Eine Installationspflicht von Photovoltaikanlagen in Bebauungsplänen wird befürwortet. Die investiven Mehrbelastungen sind wirtschaftlich tragbar. Die Anlagen refinanzieren sich bei Neubauten in weniger als zwölf Jahren selbst. Das ist weniger als die Hälfte der Zeit der erwarteten Nutzungsdauer. Die Anlagen können Teilhabe einer Finanzierung sein. Der wirtschaftlich deutlich höhere Erlös sei zur Bedingung der Finanzierung erforderlich. Über die Festsetzung der Photovoltaikanlagen hinaus sind in den zukünftigen Bebauungsplänen bezüglich der Ausrichtung der Gebäude und der Dachform sowie der Dachausbauten konkrete Vorgaben festzusetzen, um einen optimierten Ertrag erzielen zu können.“ Das sei die Verwaltungssprache aus der Stadt Gütersloh, ähnlich sei es in Paderborn.

Weiter führt er zu den vorgetragenen Lieferproblemen aus, dass es in der letzten Stadtwerkeaufsichtsratssitzung eine Nachfrage gegeben hätte, ob die Stadtwerke Schwierigkeiten bei der Umsetzung der Photovoltaikanlagen vorhaben hätten. Es gäbe eine deutliche Aussage, dass es keine Lieferprobleme gäbe. Und wenn über Lieferprobleme am Bau gesprochen wird, dann müsste auch über viele andere Dinge gesprochen werden wie zum Beispiel über die NF-Verordnung usw., die auch einen Standard darstellten und die auch verpflichtend seien. Es bleibe bei dem Antrag mit der Ergänzung, die heute vorgestellt wurde.

Herr Christeleit findet den Vorschlag gut, aber er geht ihm noch nicht weit genug. Die Lieferprobleme gäbe es nicht nur bei Photovoltaik, sondern auch bei Holz. Dies sei aber eine kurzfristige Geschichte. Er bittet die Verwaltung, etwas größer zu denken, auch Gründächer mit aufzunehmen. Photovoltaik und Gründächer passten wunderbar zusammen.

Herr Seifert weist erneut auf die Lieferengpässe und die deutlich höheren Preise hin. Es werde nicht mehr möglich sein, zu bauen.

Herr Julkowski-Keppler erklärt, dass es ein Problem in Bielefeld geben

würde. Dies sei die Bodenverfügbarkeit, konkret Bodenverfügbarkeit zu akzeptablen Preisen. Die Bauten würden dadurch teurer, dass Grund und Boden so dermaßen teuer sei. Er könne sich sehr gut an die Diskussionen im Ausschuss über die Baulandstrategie in Bielefeld erinnern. Ziel war, akzeptable Bodenpreise zu bekommen, nicht nach Höchstbietenden zu gehen, sondern nach Bodenrichtwert. Da habe die FDP aufgeschrien und die Enteignung der Bürger gerügt, aber dadurch könne tatsächlich finanzierbarer Wohnraum erreicht werden. Es sei verkehrt, sich jetzt auf die Verteuerung durch die Photovoltaikanlage zu beziehen. Er weist auf die Paderborner Landstrategie hin.

Herr Frischemeier bezieht sich auf Herrn Seiferts Aussage, dass kein bezahlbarer Wohnraum mehr erreichbar sei, wenn wir zu Photovoltaikanlagen verpflichtet. Was passiert, wenn man möchte, dass eine Photovoltaikanlage auf sein Dach gesetzt wird. Man habe mehrere Möglichkeiten. Entweder man finanziere sie über einen Bankkredit. Mit den Einnahmen aus der Anlage könne man den Kredit tilgen. Anschließend, nach etwa 10 – 15 Jahren, rentiere sich das Projekt, es bringe mehr Geld ein, als es vorher gekostet habe. Wenn man nicht das Eigenkapital- bzw. das Fremdkapital habe, dann könne man die Dachfläche vermieten, etwa an die Stadtwerke oder an andere Anbieter. Dann gebe es etwa Contracting. Man könne auch die Mieter, die den bezahlbaren Wohnraum haben, an der Photovoltaikanlage bzw. an dem Strom, der durch die Photovoltaikanlage produziert wird, beteiligen. Es gebe ganz viele Modelle, ganz viele Möglichkeiten. Das Argument, dass es wirtschaftlich nicht rentabel sei oder dass es bezahlbaren Wohnraum verhindere, sei unrichtig. Es werde auch nicht dazu kommen, dass die Stadtverwaltung das Bauen des Hauses untersage, wenn eine Photovoltaikanlage nicht lieferbar sei. Nur weil das nicht im Antrag steht, werde es wie auch bei den 25%- bzw. 30% - Regelungen Möglichkeiten geben. Wichtig sei, dass die Bebauungspläne überhaupt so aufgestellt werden, dass es sich lohnt, Photovoltaikanlagen auf die Dächer zu setzen. Dazu gehöre schon, dass das Dach richtig ausgerichtet ist und dass die Gebäude richtig positioniert sind. All das soll da mitgedacht werden. Nur ein bisschen Beratung, die zwar auch wichtig sei und die die CDU an dieser Stelle vorschlage, reiche nicht aus.

Herr Dr. Lange führt aus, dass die Beratung notwendig sei, z. Bsp. durch die Verbraucherzentrale. Die müsse daher aktiv gemacht werden und stärker in den Fokus rücken. Er bemängelt die Baulandstrategie. Beim Abweichen von der 25%- bzw. 30%-Regelung mache die Verwaltung Vorschläge, die nicht voll angenommen würden.

Herr Strothmann lässt zunächst über den Änderungsantrag der CDU abstimmen.

Der Stadtentwicklungsausschuss fasst folgenden

Beschluss:

- 1) Die Stadt Bielefeld setzt sich u.a. über den Deutschen Städtetag dafür ein, dass die Bundesregierung unverzüglich ein Nachfolgeprogramm der KfW Förderung zum energieeffizienten Bauen und Sanieren vorlegt.
- 2) Das Beratungsangebot der Verwaltung beim Bau von Wohnungen und Gewerbegebieten sowie zur energeti-

- schen Sanierung wird ausgeweitet.
- 3) Photovoltaik, thermische Solaranlagen oder photochemische Anlagen für den eigenen Bedarf sollten zukünftig selbstverständlich angestrebt werden und Miet- oder Pachtmodelle verstärkt zum Einsatz kommen.

Der Antrag wird mit Mehrheit abgelehnt.

Zu Punkt 5.3

Stärkung wichtiger dezentraler Quartierszentren **Hier: Ergebnisse Werkstattverfahren und weiteres Vorgehen**

Beratungsgrundlage:

Drucksachennummer: 3492/2020-2025

Bezirksvertretung Sennestadt, 30.11.2017; Drucksachen-Nr. 5621/2014-2020 (Fortschreibung INSEK Sennestadt)

Stadtentwicklungsausschuss, 05.12.2017; Drucksachen-Nr. 5621/2014-2020 (Fortschreibung INSEK Sennestadt)

Rat der Stadt Bielefeld, 14.12.2017; Drucksachen-Nr. 5621/2014-2020 (Fortschreibung INSEK Sennestadt)

Bezirksvertretung Sennestadt, 04.03.2021; Drucksachen-Nr. 0737/2020-2025 (Entwicklung der Flächen „Alte Post“ und „Combi“ am Sennestadt-ring)

Bezirksvertretung Sennestadt, 03.11.2021; Drucksachen-Nr. 2692/2020-2025 (Stärkung wichtiger dezentraler Quartierszentren Hier: Aufgabenstellung Werkstattverfahren)

Ohne Aussprache fasst der Stadtentwicklungsausschuss folgenden

Beschluss:

Der Stadtentwicklungsausschuss beschließt, dass die gewürdigten Arbeiten als Grundlage für weitere Planungsschritte seitens der Stadt Bielefeld zu nehmen sind und der Beirat für Stadtgestaltung zu beteiligen sei.

- mit großer Mehrheit beschlossen -

-.-.-

Zu Punkt 5.4

Baulastübernahme durch Straßen NRW auf der Jöllenbecker Straße **(gem. Antrag der Fraktionen SPD und Bündnis 90/Die Grünen und des Vertreters der Partei Die Linke v. 29.03.2021)**

Beratungsgrundlage:

Drucksachennummer: 1300/2020-2025

vertagt

-.-.-

Zu Punkt 5.5

Kreuzungsbereiche Vilsendorfer Straße/Blackenfeld/Limbrede, Vilsendorfer Straße/Telgenbrink und Jöllenbecker Straße/Wörrheider Weg in Kreisverkehre umbauen (Antrag der CDU-Fraktion v. 30.01.2022)

Beratungsgrundlage:

Drucksachenummer: 3328/2020-2025

Herr Strothmann gibt die Sitzungsleitung an Frau Schrader ab. Zur Begründung gibt er an, dass der Antrag aus der BV Jöllenbeck komme.

Herr Strothmann erklärt, Kreisverkehre hätten sich regelmäßig bewährt. Beispielsweise in Schildesche am Mediamarkt laufe der Verkehr selbst bei relativ kleinem Durchmesser reibungslos. In Jöllenbeck gebe es aufgrund vieler Pendler aus den Kreisen Gütersloh und Herford gerade im Berufsverkehr neuralgische Punkte mit großen Problemen und großen Staus.

Gerade im Bereich Jöllenbecker Str. / Wörrheider Weg sei es fast unmöglich, aus dem Wörrheider Weg in die Jöllenbecker Str. abzubiegen, ohne sich in eine größere Gefahrensituation zu bringen.

Eine ähnliche Situation gebe es im Bereich Telgenbrink / Vilsendorfer Straße. Auch hier gäbe es im Berufsverkehr große Probleme, aus dem Telgenbrink links in die Vilsendorfer Str. Richtung Jöllenbeck abzubiegen.

Beim Neubaugebiet Blackenfeld sei es wichtig, dass leistungsfähige Knoten geschaffen werden. Das sei man den Menschen, die demnächst da wohnen, schuldig. Für den Knotenpunkt an der Kreuzung Engersche Str. / Blackenfeld habe sich die BV Heepen entsprechend eingelassen. Auch dort müsse die gefährliche Situation entzerrt werden.

Kreisverkehre seien Problemlöser. Sie seien auch den Ampelanlagen vorzuziehen. Dauerhaft große Wartungskosten würden im Wesentlichen entfallen. Es gebe weniger Staus und damit weniger Lärm und weniger Umweltverschmutzung durch Abgase. Die Kreisverkehre würden zu einer wesentlichen Geschwindigkeitsreduzierung beitragen. Gerade an der Jöllenbecker Straße, wo Tempo 70 regelmäßig nicht eingehalten werde, erhöhe dies die Sicherheit. Auch im Bereich Vilsendorfer Str. / Eickumer Str. funktioniere der Kreisverkehr sehr gut. Der Verkehr fließt in Stoßzeiten wunderbar ab. Daher bittet Herr Strothmann, dem gestellten Antrag zu folgen.

Herr Julkowski-Keppler kann die Begründung von Herrn Strothmann sehr gut nachvollziehen. In der Koalition sei über den Antrag diskutiert worden. Die Koalition sei zu dem Ergebnis gekommen, dass es nur an einer Stelle sinnvoll sei, einen Kreisverkehr einzurichten, und zwar am Wörrheider

Weg / Jöllenbecker Str. In diesem Bereich ist Tempo 70 und es hätten sich dort Unfälle ereignet. Außerdem werde der Verkehr auch durch das Kombibad zunehmen.

Im Kreuzungsbereich Blackenfeld befinde sich der Hauptweg zur Vilsendorfer Grundschule. Aus dem angesprochenen Neubaugebiet mit über 300 Wohneinheiten und vielen Familien mit Kindern werden viele Kinder zur Grundschule gehen müssen. Für einen gesicherten Schulweg hätte sich eindeutig durchgesetzt, dass man bei so einer großen Straße eine lichtzeichengeführte Überquerung brauche. Bei einem Schulweg zu einer Grundschule mache es keinen Sinn, einen Kreisel zu bauen, da dort Autos aus allen Richtungen grundsätzlich durchfahren würden.

Beim Telgenbrink / Vilsendorfer Str. sei der Verkehr aus dem Telgenbrink überschaubar. Die geschilderte Verkehrssituation könne nicht ganz nachvollzogen werden, ein Kreisverkehr dort sei daher nicht erforderlich. Die Grünen würden die Trennung der Anträge beantragen und für die Kreuzung Wöhrheide Weg / Jöllenbecker Str. zustimmen und die beiden anderen Vorhaben ablehnen.

Herr Lewald erklärt, dass aufgrund des schon in der BV Jöllenbeck beschlossenen Antrages bereits auf die Flächen geschaut worden sei, ohne dass schon Verkehrsuntersuchungen vorgenommen worden seien. Die geringsten Probleme gebe es bei Telgenbrink / Ecke Vilsendorfer Straße, weil da nur für einen geringen Teil Straßen NRW Baulastträger sei, wengleich in private Flächen eingegriffen werden müsse. Bei den anderen Kreiseln bestünden sehr große Probleme aufgrund von Straßen NRW, denn der Bereich Jöllenbecker Str. / Wöhrheider Weg sei komplett in der Baulast von Straßen NRW und die Vilsendorfer Str. an der Kreuzung Blanckenfeld / Limbrede ebenfalls. Dort komme noch erschwerend hinzu, dass bei der Fläche für einen Kreisel nicht nur in ein privates Grünflächenstück eingegriffen werden müsste, sondern sogar in ein Gebäude an der Ecke Limbrede / Vilsendorfer Straße, so die allererste Einschätzung von Seiten der Verwaltung.

Herr Dr. Lange merkt an, die Verwaltung könne auch kreativ sein, dass habe sie an anderen Stellen auch gezeigt. Kreisel könnten auch auf einem engen Raum errichtet werden. Bezugnehmend auf Herrn Julkowski-Keppler merkt er an, dass in Hillegossen eine beampelte Kreuzung zu einem Kreisverkehr zurückgebaut worden sei. Dabei handele es sich auch um einen Hauptschulweg. Hier habe die Verwaltung den Umbau unterstützt, weshalb er nochmal eine fachliche Einschätzung der Verwaltung anrege, wie sinnvoll es bei den neuen Vorhaben in Vilsendorf sei, auf einen Kreisverkehr hinzuarbeiten.

Herr Seifert schlägt vor, man könne auch an einem Kreisverkehr vorgelagert oder nachgelagert eine sogenannte Dunkelampel installieren, die nur bei Bedarf genutzt wird, oder eine Bedarfsampel installieren. Auch das würde zu den Zeiten, wo Schülerverkehr ist, die Sicherheit erhöhen. Es gebe da wie Herr Lange schon gesagt habe, kreative Lösungen, die man anstreben kann. Deswegen würde er alle drei Kreisverkehre auf jeden Fall befürworten. Die Tatsache, dass Straßen NRW daran beteiligt ist und dass natürlich mehr Aufwand und mehr Diskussionsaufwand seitens des Amtes für Verkehr mit Straßen NRW bestehe, dürfe kein Hinderungsgrund sein, auch wenn es die ganze Sachlage erschwere.

Frau Brinkmann ergänzt zur Situation auf dem Wöhrheider Weg / Ecke Jöllenbecker Str., dass dort schon sehr schwere Unfälle passiert seien. Das Amt für Verkehr möge sich auf jeden Fall mit dem Land in Kontakt setzen, denn die Situation könne dort so nicht bleiben, auch vor dem Hintergrund der Eröffnung des Kombibades im Jahr 2024.

Herr Adamski antwortet auf die Fragen von Herrn Dr. Lange, dass Kreativität wichtig sei, wenn vielleicht die Idee fehlt. In diesem Fall, wenn es um Schulen gehe, der Verkehr auf den Fußwegen und mit dem Fahrrad im Vordergrund stehe, Kreisverkehre aber letztendlich das ungeeignete Mittel seien, was man wählen kann. Insofern decke sich hier die Verwaltungsmeinung mit den Aussagen von Herrn Julkowski-Keppler. Das, was Frau Brinkmann angesprochen habe, werde zu gegebener Zeit mitberücksichtigt. Mit Straßen NRW gebe es viele Berührungspunkte, die anzusprechen seien.

Herr Dr. Lange äußert seine Irritation über die Aussage der Verwaltung. Denn am Beispiel Hillegossen sei die Situation genau andersherum gewesen. Er fragt, ob sich die Argumentation der Verwaltung im Hinblick auf Kreisverkehre um 180 Grad gedreht habe.

Herr Adamski bestätigt die Aussage von Herrn Lewald.

Frau Schrader lässt über die drei Kreuzungsbereiche getrennt abstimmen.

Der Stadtentwicklungsausschuss fasst folgenden

Beschluss:

Der Kreuzungsbereich Vilsendorfer Straße/Blanckenfeld/Limbrede wird in einen Kreisverkehr umgebaut. Dazu soll die Verwaltung erforderlichenfalls Kontakt mit Straßen NRW ausnehmen.

- mit Mehrheit abgelehnt –

Der Kreuzungsbereich Vilsendorfer Straße/Telgenbrink wird in einen Kreisverkehr umgebaut. Dazu soll die Verwaltung erforderlichenfalls Kontakt mit Straßen NRW ausnehmen.

- mit Mehrheit abgelehnt –

Der Kreuzungsbereich Jöllenbecker Straße/Wöhrheider Weg wird in einen Kreisverkehr umgebaut. Dazu soll die Verwaltung erforderlichenfalls Kontakt mit Straßen NRW ausnehmen.

- abweichend vom Beschlussvorschlag bei einer Enthaltung einstimmig beschlossen -

-.-.-

Zu Punkt 5.6

Umbenennung der Haltestelle Kampeter

Beratungsgrundlage:

Drucksachennummer: 3322/2020-2025

Frau Steinkröger erklärt, dass dies in der BV Senne auch abgelehnt worden sei, weil der Name Kampeter historisch gewachsen ist. Es sei ein landwirtschaftlicher Betrieb, in dem das Hotel „Zur Spitze“ drin gewesen sei. Man habe überfraktionell entschieden, dass die Haltestelle „Kampeter“ ihren Namen behalten solle.

Der Stadtentwicklungsausschuss fasst folgenden

Beschluss:

Der Stadtentwicklungsausschuss beschließt die Haltestelle „Kampeter“ in „Friedrichsdorfer Straße“ umzubenennen.

- einstimmig abgelehnt –

-.-.-

Zu Punkt 5.7

Umbenennung der Haltestelle Goldstein

Beratungsgrundlage:

Drucksachennummer: 3323/2020-2025

Ohne Aussprache fasst der Stadtentwicklungsausschuss folgenden

Beschluss:

Der Stadtentwicklungsausschuss beschließt, die Haltestelle „Goldstein“ in „Delbrücker Straße“ oder „Mauseteich“ umzubenennen.

- einstimmig abgelehnt -

-.-.-

Zu Punkt 5.8

Umbenennung der Haltestelle Am Wittenbrink

Beratungsgrundlage:

Drucksachennummer: 3324/2020-2025

Ohne Aussprache fasst der Stadtentwicklungsausschuss folgenden

Beschluss:

Der Stadtentwicklungsausschuss beschließt, die Haltestelle „Am Wittenbrink“ in „Deckertstraße“ oder „Stephanusweg“ umzubenennen.

- einstimmig beschlossen -

-.-.-

Zu Punkt 5.9 Umbenennung der Haltestellen Pottkamp und Union

Beratungsgrundlage:

Drucksachennummer: 3325/2020-2025

Ohne Aussprache fasst der Stadtentwicklungsausschuss folgenden

Beschluss:

Der Stadtentwicklungsausschuss beschließt, die Haltestellen der Linie 57 von „Pottkamp“ in „Thomashof“, von „Niemeier“ in „Neues Feld“ und von „Union“ in „Kleinbahnhof Dornberg“ umzubenennen. Für die Linie 58 wird beschlossen, die Haltestellen von „Schlingkrug“ in „Dorfschule“, von „Kralemann“ in „Schröttinghausen“ und „Pottkam“ in „Feuerwehr Babenhausen“ umzubenennen.

- abweichend vom Beschlussvorschlag einstimmig beschlossen -

-.-.-

Zu Punkt 5.10 Erstellung eines Katasters schutzwürdiger, stadtbildrelevanter Gebäude

Beratungsgrundlage:

Drucksachennummer: 3244/2020-2025

Der Stadtentwicklungsausschuss fasst folgenden

Beschluss:

Der Stadtentwicklungsausschuss empfiehlt dem Rat zu beschließen, dass ein Kataster für stadtbildprägender historischer Bauten in Bielefeld erstellt wird, die möglichst rasch unter Schutz gestellt werden sollen. Dabei sind auch die Anforderungen von Mobilitätswandel, neue Erkenntnisse zum Klimawandelschutz und soziale Bedürfnisse nach Identität im Stadtraum zu berücksichtigen. Über den Schutz entscheidet der Rat für jedes einzelne Bauwerk durch Beschluss einer einjährigen Veränderungssperre, so dass das Amt für Denkmalschutz ausreichend Zeit zur Prüfung erhält.

- einstimmig abgelehnt -

-.-.-

Zu Punkt 5.10.1 Antrag der Wähler*innengemeinschaft Lokaldemokratie in Bielefeld
– LiB zu TOP 5.10

Beratungsgrundlage:

Drucksachenummer: 3772/2020-2025

Herr Gugat erklärt, dass der Bürgerantrag zu weitgehend sei und dem so nicht gefolgt werden könne. Die Fragen der Denkmalwürdigkeit seien sehr schwierig zu bewerten. Der von der LiB gestellte Antrag verhalte sich viel niedrighschwelliger. Bei den Bürgerveranstaltungen, speziell bei der Hammer Mühle, sei festgestellt worden, dass es gar nicht um das Gebäude an sich gehe, sondern um die Funktion, die das Gebäude hat. Die Hammer Mühle etwa sei ein Treffpunkt für das Quartier gewesen, für den Stadtteil. Es könnten auch Gebäude betroffen sein, die nicht mal ansatzweise vom Denkmalschutz betroffen seien, die aber tatsächlich eine besondere Bedeutung für die Menschen haben, die in diesem Quartier und in den Bezirken leben. Was dann damit zu machen sei, das sehe man dann. Schön wäre es, die Gebäude erstmal in den einzelnen Bezirken festzustellen. Dazu schlage die LiB einen partizipativen Prozess vor.

Herr Vollmer erklärt, es gebe die Denkmalliste. Wir haben diverse Gebäude, die in der Stadt tatsächlich als Denkmal festgestellt sind. Es gebe aber auch einen großen Bestand an Gebäuden, die wir teilweise verloren haben in der Vergangenheit. Die Hammer Mühle sei gerade genannt worden, Quellenhof, Sudbrackshof, Kulbrockshof. Die Liste könnte relativ lang fortsetzen werden. Das Denkmalschutzgesetz NRW bewerte nicht nur die Architektur, sondern auch die Bedeutung für die Geschichte, die Bedeutung für die Stadtgeschichte. Insofern sei nicht unbedingt ein Gebäude, dass architektonisch hochwertig sei, als Denkmal einzustufen, sondern man müsse im Gesamtkontext genauer hingucken. Dies gelte auch für die Hammer Mühle bzw. auch für das Geburtshaus von Goethe, das man als Denkmal nicht wegen der Architektur, sondern weil es für eine bedeutsame Persönlichkeit eben eine große Bedeutung für die Geschichte hat, schütze. Die Überlegung von Herrn Gugat, die Bezirke mit einzubeziehen, sei eigentlich der richtige Weg. So könnten die Stadtgesellschaften mit einbezogen werden. Er habe aber Probleme mit der Partizipation an dieser Stelle, weil dann, wenn über ein Gebäude öffentlich diskutiert werde, der Verlust drohe, da man keine Anträge zum Abbruch stellen müsse. Herr Vollmer befürwortet, den Antrag entsprechend zu formulieren und die Aufgabe an die Bezirke abzugeben. Die Bezirke sollten in ihrem Umfeld schauen, welche Gebäude aus Ihrer Sicht denkmalwürdig oder –schutzwürdig sind. Des Weiteren sollte dies in einem nicht-öffentlichen Arbeitskreis in der Bezirksvertretung erfolgen. Drittens gäbe es bereits eine Liste in der Verwaltung, wohl aus den 90er Jahren, auf den diversen Gebäude stünden, die auf ihre Denkmalwürdigkeit zu prüfen seien. Diese Liste sollte auch in die Bezirke gegeben werden. Viertens sollten die Ergebnisse dann entsprechend der Satzung an den Beirat für die Stadtgestaltung gehen. Die Analyse oder Bewertung komme dann in den Stadtentwicklungsausschuss zurück. und wir setzen uns damit fachlich nochmal auseinander.

Herr Gugat bedankt sich für die Ausführungen bei Herrn Vollmer und

stellt fest, dass sie allerdings von seinen Ausführungen deutlich abweichen. Ihm gehe es nicht um die rechtlichen Hürden des Denkmalschutzes. Ihm gehe darum, explizit niedrigschwellig anzufangen auf einer wirklich subjektiven Ebene. Jeder solle privat überlegen, welches Gebäude bedeutsam sei, vielleicht ein Jugendzentrum, vielleicht ein Blumenladen. Das Denkmalschutzgesetz regele objektiv. Ihm geht es um eine subjektive Ebene, deswegen sei ihm auch die Partizipation total wichtig. Er nennt das Beispiel der Hammer Mühle als ein Hybrid. Möglicherweise wäre Denkmalschutz im Schwange gewesen. Aber für die meisten war nicht die denkmalschutzrechtliche Betrachtung, sondern der Aspekt der Partizipation wichtig. Eventuell wäre dann der Bauträger gar nicht mehr so in den Konflikt hineingegangen. Er möchte deeskalieren und dazu erstmal wissen, was den Menschen in den Bezirken wichtig sei. Dies könne natürlich nicht nicht-öffentlich und natürlich nicht nur von ein paar Bezirksvertretern/-innen erledigt werden Das müsse eine partizipative, öffentliche Veranstaltung sein.

Herr Seifert stimmt Herrn Vollmer zu, Herrn Gugat hingegen nicht. Wir müssten das nicht-öffentlich machen, weil es hier viel auch um Eigentumsrechte usw. gehe. Die Bezirksvertreter seien die Vertreter des Bezirkes und die sollten in nicht-öffentlichen Arbeitsgruppen darüber reden. Zusätzlich sollten die Ortsheimatpfleger und die Heimatvereine beteiligt werden, da diese die Thematiken kennen und sich damit seit Jahren beschäftigen. Sie sollten mitberaten in dieser nicht-öffentlichen Sitzung. Jeder Bezirk sollte für sich selbst solche Listen erstellen.

Herr Christeleit stimmt Herrn Gugat zu. Es sei wichtig, dass stadtbildprägende Gebäude öffentlich gemacht werden. Jeder habe seine Geschichte, er etwa zur Hammer Mühle oder zur „Schönen Aussicht“. Der BUND habe es so gelöst, dass alte Schutzbäume, die im Stadtgebiet sind auf einer Internetseite von jedem öffentlich eingebracht werden könnten. Diese heiße www.baume.de. Und dort könne sich jeder die Bäume ansehen und dann seien diese erstmal bekannt. Ähnlich stelle er sich das auch mit den Häusern vor.

Herr Julkowski-Keppler stellt fest, dass alle gar nicht so weit auseinander seien und schlägt vor, der Verwaltungsvorlage zu folgen, dass der Bürgereingabe nicht gefolgt wird, verbunden mit einem Zusatzantrag, den er wir folgt formuliert: „Die Verwaltung wird beauftragt, mit den Bezirken zusammen identitätsstiftende Gebäude und für die Bielefelder Geschichte bedeutsame Gebäude zu ermitteln und zusammenzustellen. Dabei sollte auch der Ensembleschutz berücksichtigt werden. Über die Form der Erarbeitung entscheiden die Bezirke.“ Ob die Erstellung dann partizipativ erfolge oder nicht, könnten die Bezirke dann selbst entscheiden. So könnte es vielleicht gemeinsam auf den Weg gebracht werden. Wichtig sei den Grünen gewesen, die Verwaltung nicht zu sehr in die Pflicht zu nehmen, sondern, dass tatsächlich die Bezirke vor Ort diese Liste machen würden und dass diese dann dem Stadtentwicklungsausschuss vorgestellt werde, der anschließend über das weitere Verfahren entscheiden könne.

Herr Dr. Lange merkt an, dass es wichtig sei, dass es wirklich niederschwellig angesiedelt werde. Die Bürgereingabe nehme einen Umfang, der nicht leistbar sei. Vielleicht könne die Verwaltung ergänzend zum Aufwand Stellung beziehen. Bis etwa die Denkmalliste abgearbeitet wird,

dauere Monate, vielleicht Jahre. Es sei deshalb richtig, die Bezirke mitzunehmen. Die könnten das entsprechend in Arbeitsgruppen gemeinsam mit den Heimatvereinen etc. erörtern und diskutieren. Es dürfte aber nicht ausufern, denn das werde uns nicht zum Ziel führen. Wir würden dann, so glaube er, auch falsche Erwartungen wecken, die die Politik niemals erfüllen könne. Daher müsse man vorsichtig sein.

Herr Gugat erklärt, dass der Kern seines Antrages die Bürgerpartizipation sei. Er nehme zur Kenntnis, dass das nicht gewollt sei, was er bedauerlich finde, da die Koalition sich eigentlich die Partizipation auf die Fahnen geschrieben hätte. Die Partizipation sei wichtig, weil das Ganze etwas vielstimmiger sei. Es ist um vieles subjektiver, es sollten nicht nur 16 Bezirksvertreter bestimmen, was möglicherweise 80.000 - 90.000 Menschen nicht so finden. Deswegen sei auf der niedrighschwelligten Ebene seiner Auffassung nach eine Partizipation sehr wichtig.

Herr Moss stellt klar, dass sich insgesamt alle einig seien mit dem, was alle wollen. Trotzdem klaffe es an der einen oder anderen Stelle auseinander. Das große Problem sei, was daraus überhaupt resultiere, wenn man identifiziert habe, was identifikationsstiftend sein könnte und danach ein Gebäude in eine Liste aufgenommen werde. Dann habe man eine Liste, die in den Bezirken gepflegt werde, und das Gebäude sei als identifikationsstiftend eingetragen. Angenommen, das Gebäude wird abgerissen, dann werde die Verwaltung darüber nicht in Kenntnis gesetzt. Warum, weil das Baurecht sich dort so geändert hat, dass kein Abrissantrag mehr gestellt werden muss. Der Eigentümer habe keinerlei rechtliche Bindung. Dann sei der Frust nachher bei der Bevölkerung groß, weil sie gesagt haben, „Mensch, wir haben diesen Partizipationsprozess da durchgeführt. Wir haben uns eingebracht und jetzt wird es trotzdem abgerissen“. Seiner Auffassung nach müsse man da etwas nachjustieren. Es sei bekannt, dass sich das Land NRW seit längerer Zeit, seit Jahren in der Neuordnung des DenkmalschutzG NRW befinden würde. Das solle am 01.06. in eine Rechtsform gegossen werden und dann als Gesetz veröffentlicht werden. Danach sind demnächst nicht mehr der LWL und die Denkmalbehörden zuständig, sondern die Denkmalbehörden alleine. Bielefeld sei als kreisfreie Stadt dann selber zuständig. Daraus resultiere, dass mehr Personal in der Denkmalschutzabteilung gebraucht werde. Dann kommt dazu, dass vom Land NRW über den LWL eine sogenannte Vorschlagsliste existiere. Es scheint die Liste zu sein, von der Herr Vollmer vermutete, dass es eine solche Liste gibt. Auf der Vorschlagsliste stünden viele hundert Objekte, die geprüft werden sollen, ob sie Denkmalcharakter haben oder nicht. Die Liste sei bei weitem nicht abgearbeitet, dies habe man nie geschafft mit dem Personal, was zur Verfügung steht. Das werde künftig eine Kernaufgabe sein, wenn die Zuständigkeit allein auf die Stadt übergeht. Herr Moss schlägt vor, dass die Verwaltung die Liste anfordert und in die Bezirke spiegelt und ansonsten abwartet, ob es zu der Änderung des Denkmalschutzgesetzes kommt. Danach würde die Verwaltung dem Ausschuss eine Vorlage erarbeiten, wie man dann mit den Unterlagen arbeiten kann, was man mit diesen Listen eigentlich erreichen kann. Er stellt nochmal klar, dass er ungerne ein Frustrpotenzial aufbauen möchte, indem etwas gelistet wird und den Menschen eine Sicherheit suggeriert werde, die es faktisch nicht gibt.

Herr Strothmann bedankt sich beim Herrn Moss für die Klarstellung. Er stellt fest, dass der mündlich formulierte Antrag von Herrn Julkowski-

Keppler zurückgezogen wird.

Der Stadtentwicklungsausschuss fasst folgenden

Beschluss:

Die Stadt Bielefeld erstellt innerhalb der nächsten 12 Monate eine durch partizipative Einbindung der Bürger*innen aufgestellte Auflistung identitätsstiftender Gebäude in den jeweiligen Bezirken.

-mit großer Mehrheit abgelehnt

-.-.-

Zu Punkt 6

Anträge

-.-.-

Zu Punkt 6.1

Fernbusbahnhof Mindener Straße - Antrag FDP vom 21.03.2022

Beratungsgrundlage:

Drucksachenummer: 3735/2020-2025

Herr Seifert erklärt, dass das Projekt „innerstädtischer Fernbusbahnhof“ seit zwei Jahren auf Eis läge. Dabei wäre es so wichtig gewesen, diese Zeit zur Planungen zu nutzen, denn der Ausbau des Busfernverkehrs sei ein wichtiger Beitrag für die klimaschonende Mobilität. Die Option „Joseph-Massolle-Straße“ stehe realistisch nicht mehr zur Verfügung. Die Straße sei zu schmal, die Bahn benötige ggf. mehr Fläche. Solange die Bahn nicht konkretisiert sei, kann nichts geplant oder umgesetzt werden. Es müsse aber dringend etwas getan werden. Die Mindener Straße als die Fläche unter dem OWD, zwischen dem Parkhaus und der Bahnlinie sei ausreichend groß und gut geeignet für einen Fernbusbahnhof. Eine kleine Servicestation, Wartehaus, Ticketverkauf, Toiletten und zum Beispiel eine Bäckerei könnten dort problemlos untergebracht werden. Die Nähe zum Parkhaus sei ideal für Langzeitparker, aber auch für den Bring- und Abholverkehr. Nicht nur der Bahnhof, sondern auch der Innenstadtverkehr seien fußläufig erreichbar. Die Nähe zum OWD Sorge dafür, dass die Busse nicht durch die Innenstadt fahren müssen. Der gesamte Busverkehr könnte hier über den OWD und die Hauptverkehrsstraßen abgewickelt werden. Dieser Fernbushalt könnte auch für touristische Busse genutzt werden, als Start und Ziel für Reisebusse mit Tagesgästen. Denn auch denen fehle in Bielefeld ein zentraler und überdachter Platz für das Ein- und Aussteigen und der Tagestourismus sei ein wichtiger Frequenz- und Umsatzbringer für das Einzelhandelsgewerbe und die Gastronomie.

Herr Vollmer erklärt, dass Herr Seifert nur an einer Stelle Recht hätte. Wir bräuchten dringend einen Fernbusbahnhof vor dem Bahnhof oder im Umfeld des Bahnhofes. Ansonsten könne er nur darauf hinweisen, dass der

Antrag der FDP vor längerer Zeit schon einmal abgelehnt worden sei. Die Mindener Straße sei aus mehreren Gründen überhaupt nicht geeignet. Es fehle die direkte Anbindung an den öffentlichen Personennahverkehr. Der Bahnhof sei von dort nicht wirklich fußläufig erreichbar. Es fehle zum einen eine vernünftige Verknüpfung zwischen Bahnhof und Fernbusbahnhof und zum anderen die weitere Entwicklung vom Bahnumfeld. Er erinnert an die Machbarkeitsstudie, die sich genau mit der Neugestaltung des Bahnhofsumfeldes befasst. Dort müsse man dann über den Fernbusbahnhof genau reden, in unmittelbaren Bahnhofsnähe. Da in der Mindener Straße privater Grund und Boden betroffen sei, sei es schwierig, dort einfach eine Servicestation hinzusetzen. In der Nähe vom Bahnhof wäre die Infrastruktur dagegen vorhanden, etwa Toiletten und Verkaufsstände.

Herr Frischemeier erklärt, dass Herr Vollmer schon das Wesentliche gesagt hätte. Der Gedanke, dass man an der Mindener Straße etwas machen will, sei im ersten Moment schlüssig. Städtebaulich ist das Potenzial nach oben und gleichzeitig brauchen wir den Fernbusbahnhof. Er wäre dort aber zu weit weg von einer Stadtbahnhaltestelle, Bushaltestelle, dem Bus, der da regelmäßig hält, und zu weit weg vom haltenden Regionalverkehr am Bahnhof. Grundsätzlich könne er den Gedanken nachvollziehen, aber man sollte dann eher über Brackwede oder den Bahnhofsvorplatz oder drum herum nachdenken. Vielleicht könne da auch jemand zu den dortigen Entwicklungen Stellung nehmen. Zum Bahnhofsumfeld habe die SPD vor einem Jahr den Auftrag erteilt, den aktuellen Sachstand zu ermitteln.

Herr Dr. Lange erklärt, dass die CDU sich für die Schaffung eines Umsteigeknotenpunktes rund um den Bahnhof einsetzen würde. Die Entwicklung des Bahnhofsumfeldes sei zum jetzigen Zeitpunkt ungewiss, genau wie bei der Fläche hinter dem Boulevard. Die Diskussion sei schon vor einem Jahr geführt und noch immer nicht abgeschlossen. Der jetzige Standpunkt, der von der FDP vorgeschlagen wird, werde nicht befürwortet. Er regt an, dass die Verwaltung ermittelt, wie sich die Nachfrage darstellt, wie die Frequenz und die Auslastung ist, auch die Nachfrage der Betreiber. Es gebe auch ein erhebliches Fachkräftemangelproblem, Kraftfahrer und Busfahrer stünden nicht zur Verfügung. Es fehlten 220.000 Busfahrer in Deutschland. Dieser Markt werde sich auch anders entwickeln, als beispielsweise vor der Corona-Pandemie.

Herr Adamski weist darauf hin, dass in Berlin der Fernbusbahnhof am Westkreuz beim Messeplatz etwa 15 km vom Hauptbahnhof entfernt sei. Letztendlich sei bei diesen Überlegungen entscheidend, dass der ÖPNV eine gute Verkehrsanbindung findet, so dass Reisende mit Fernbussen gut zu anderen Verkehrsknotenpunkten kommen. Innerstädtisch sei es schwierig, einen entsprechenden Platz frei zu machen. Es sei kein Muss, die Verkehrsknotenpunkte zusammen zu legen.

Der Stadtentwicklungsausschuss fasst folgenden

Beschluss:

1. Die Verwaltung wird beauftragt, am Standort Mindener Straße unterhalb des OWD die zur Einrichtung eines Fernbusbahnhofes erforderlichen Um- und Ausbauten inkl. geänderter Verkehrs-führung

zu planen und den politischen Gremien zur Beschlussfassung vorzulegen.

2. Integraler Bestandteil des Fernbusbahnhofes sollte ein Gebäude sein, in dem u.a. Infrastruktur für den Fernbushalt untergebracht werden kann. Die Integration des bestehenden Parkhauses sowie der bereits vorhandenen Ladenlokale in ein Betriebskonzept ist vorzunehmen.

- mit großer Mehrheit abgelehnt -

-.-.-

Zu Punkt 7

Bericht European Energy Award (eea) ®

Beratungsgrundlage:

Drucksachennummer: 3548/2020-2025

BISB, 16.01.2018, TOP Ö13, Drs-Nr.: 5913/2014-2020; AfUK, 16.01.2018, TOP Ö10, Drs-Nr.:5913/2014-2020; StEA, 30.01.2018, TOP Ö7, Drs-Nr.:5913/2014-2020; AfUK, 19.05.2020, TOP N16.3, Drs-Nr.: 10650/2014-2020

Ohne Aussprache fasst der Stadtentwicklungsausschuss folgenden

Beschluss:

1. **Die in der Anlage aufgeführten Ergebnisse und das Arbeitsprogramm des Auditberichts zum European Energy Award eea® werden zur Kenntnis genommen.**
2. **Die Umsetzung städtischer Maßnahmen steht generell unter dem Vorbehalt der Finanzierbarkeit.**

- einstimmig beschlossen -

-.-.-

Amt für Verkehr

Zu Punkt 8

altstadt.raum - Aktueller Stand

Herr Adamski erklärt, dass in der nächsten Sitzung die Vorlage über das weitere Vorgehen beim Altstadtraum präsentiert und zur Diskussion gestellt werde. Es werde um Diskussion, Beteiligung, Planung, Umsetzung gehen und um die damit zusammenhängenden Kosten. Letztendlich sei es das Ziel, Maßnahmen belastbar, wirkungsvoll und mit Mehrwert für die Altstadt und für das historische Zentrum auf den Weg zu bringen. Es sei

aber nicht alles. Sie seien dabei, das, was in diesem Sektor angefangen sei, jetzt auf den Weg bringen zu können. Erforderlich seien entsprechende Sondergenehmigungen. Flankierend werden derzeit von Herrn Lewald und seinem Team Geschwindigkeitsreduzierungen geprüft, um auch dadurch die Qualität zu verbessern. Erforderlich sei dafür, begleitend Verkehrszählung auf den Weg zu bringen. In der nächsten Sitzung des Stadtentwicklungsausschusses sei vorgesehen, seine Vorstellung von dem weiteren Vorgehen zu präsentieren.

Herr Dr. Lange fragt zum einen nach, ob in der nächsten Sitzung dann auch der Beschluss der letzten Sitzung bearbeitet werde und ob bei der Ausgestaltung alle rechtlichen Hürden, die das Urteil damals mit sich gebracht hat, einfließen und berücksichtigt werden.

Herr Adamski bejaht die Fragen.

Der Stadtentwicklungsausschuss nimmt Kenntnis.

-.-.-

Zu Punkt 9

Umgestaltung des Jahnplatzes – Aktueller Sachstand

Beratungsgrundlage:

Drucksachennummer: 3685/2020-2025

Herr Adamski stellt fest, dass es ein Dekaden-Projekt, mitten in der Stadt, sei, was für Aufsehen bundesweit gesorgt hätte. Sie seien jetzt auf der Ziellinie am Ende des Tunnels. Im Sommer, Spätsommer werde dann der Platz eröffnet. Die Kollegen des Verkehrsamtes überlegen, in welcher Form dies angebracht sei. Insofern gelte auch hier der Dank an die Verkehrsbehörde, dass sie mit sehr viel Durchsetzungskraft und Geduld dieses Projekt letztendlich auf den Weg gebracht hat. Die Kosten könnten auf der zweiten Seite der Vorlage entnommen werden. Es habe sich ein zusätzlicher Finanzierungsbedarf von 1,5 Millionen Euro ergeben. Die Kosten und Gründe dafür seien tabellarisch mitaufgeführt. Es sei selbstverständlich, dass im Vorfeld Sachen nicht betrachtet werden konnten, der Umbau bei laufendem Betrieb sei wie eine Herzoperation. Das Gute sei, dass die Mittel hier im Haushalt durch andere Maßnahmen, die erfüllt worden sind, abgedeckt werden.

Der Stadtentwicklungsausschuss nimmt Kenntnis.

-.-.-

Zu Punkt 10

Verwendung der Ausbildungsverkehr-Pauschale nach § 11 a ÖPNVG in 2022

Beratungsgrundlage:

Drucksachennummer: 3529/2020-2025

2011: Ds-Nr. 2800/2009-2014: StEA 19.07. / FiPA 12.07./ Rat 21.07
2012: Ds-Nr. 3647/2009-2014: StEA 20.03. / FiPA 20.03./ Rat 29.03
2013: Ds-Nr. 6035/2009-2014: StEA 09.04. / FiPA 09.04./ Rat 18.04
2014: Ds-Nr. 6916/2009-2014: FiPA 04.03. / StEA 18.03./ Rat 20.03.
2015: Ds-Nr. 0958/2014-2020: StEA 03.03. / FiPA 03.03./ Rat 12.03.
2016: Ds-Nr. 2683/2014-2020: StEA 01.03. / FiPA 01.03./ Rat 10.03.
2017: Ds-Nr. 4322/2014-2020: StEA 14.03. / FiPA 14.03./ Rat 23.03.
2018: Ds-Nr. 6124/2014-2020: StEA 06.03. / FiPA 06.03./ Rat 15.03.
2019: Ds-Nr. 7989/2014-2020: StEA 05.03./ FiPA 05.03./ Rat 14.03.
2020: Ds-Nr. 10366/2014-2020: StEA 24.03./ Rat 02.04.
2021: Ds-Nr. 0732/2020-2025: StEA 09.03. / FiPA 09.03. / Rat 18.03.

Ohne Aussprache fasst der Stadtentwicklungsausschuss folgenden

Beschluss:

Der Stadtentwicklungsausschuss sowie der Finanz- und Personalausschuss empfehlen.

Der Rat beschließt folgende Verwendung der Ausbildungsverkehr-Pauschale nach § 11 a ÖPNVG.

Das bereitgestellte Budget nach Ziffer 6.2 der allgemeinen Vorschrift wird für das Jahr 2022 auf 98,5 % der Landesmittel festgesetzt.

- einstimmig beschlossen -

-.-.-

Zu Punkt 11

Abrechnungen nach KAG

Beratungsgrundlage:

Drucksachennummer: 3532/2020-2025

abgesetzt

-.-.-

Zu Punkt 12

Errichtung eines Fahrradparkhauses im Baubüro

Beratungsgrundlage:

Drucksachennummer: 3303/2020-2025

Bezirksvertretung Mitte, 28.10.2021, TOP 10 öffentlich, Ds-Nr.:
2722/2020-2025

Die FDP stellt unter dem Top 12.1 (3753/2020-2025) folgenden Ergänzungsantrag. Der Text des Antrags lautet:

Die Verwaltungsvorlage wird um folgende Punkte ergänzt:

- 4. Der Zeitraum des kostenlosen Parkens wird zunächst auf ein Jahr festgelegt. Der Ansatz für den Betriebskostenzuschuss in Punkt drei wird entsprechend angepasst.***
- 5. Das Fahrradparkhaus wird zunächst für drei Jahre eröffnet. Dabei wird den zuständigen Gremien jährlich eine Evaluierung vorgelegt, in welcher insbesondere die Nutzungszahlen nach Tageszeit, Betriebskosten und Einnahmen genannt werden.***
- 6. Der Beschluss erfolgt unter Vorbehalt der Bindungsfrist für denkbare Fördermittel. Überschreitet eine Bindungsfrist den Zeitraum von drei Jahren ist die Vorlage vor Beginn / Umsetzung der Baumaßnahme den zuständigen Gremien erneut zur Beschlussfassung vorzulegen.***
- 7. Der Betreiber des Fahrradparkhauses wird durch eine öffentliche Ausschreibung festgelegt.***

Herr Seifert begrüßt die Wahl der Immobilie als Fahrradparkhaus als Alternative zum Jahnplatztunnel bzw. Opitzkeller. Wichtig seien dezentrale kleine überdachte und überwachte Fahrradabstellmöglichkeiten. Größere Anlagen benötige man an den Mobilitätsknotenpunkten wie dem Bahnhof; dazu gehöre der Jahnplatz aber nicht. Der große Vorteil vom Rad sei doch, dass man sehr nah an dem Punkt parken kann, wo man hinmöchte. Ein Fahrradparkhaus benötige man, wenn man sein Fahrrad für längere Zeit abstellen möchte, vor allem aus Sicherheitsgründen. Das betreffe speziell teure Fahrräder, E-Bikes und Lastenräder. Für diese sei es eine gute und sinnvolle Dienstleistung. Und Dienstleistungen können, dürfen und sollten Geld kosten. Es spreche nichts dagegen, wenn es in einer Einführungszeit kostenlos angeboten werde, aber nicht für zwei Jahre. Das sei keine Einführungszeit fürs Bekanntmachen. Wenn nach zwei Jahren plötzlich Geld verlangt werde, dann hätten die Leute kein Verständnis dafür. Und das zu recht. Wir plädieren für ein Jahr maximal kostenlos, das sei realistisch. Er stellt die Frage: „Haben Sie denn so große Sorgen, dass das Parkhaus vielleicht nicht angenommen werden könnte?“ Anscheinend bestehe die Sorge, dass es so sein werde. Deswegen möchten wir auch, dass das Parkhaus auch nur für drei Jahre anvisiert wird, mit einer jährlichen Evaluierung. Sollte das mit Fördermitteln kollidieren, müsse man das in einer eigenen Beschlussvorlage noch mal auf den Tisch bringen. Wir können und sollten hier nicht große finanzielle Posten auf lange Zeit politisch binden. Schließlich möchten wir, dass das Betreiben des Fahrradparkhauses offen für alle ist und somit ausgeschrieben werde. Es mache das Fahrradhaus nicht besser, wenn es automatisch von Mobil betrieben werde, ganz im Gegenteil: Wettbewerb belebe das Geschäft. Ich bin mir sicher, dass es jedem anderen Fahrradhaus guttut, wenn Sie mit guten und innovativen Ideen um Fahrradfahrer werben. Bei ÖPNV, Bussen und Schienenverkehr, bei den Autoparkhäusern

ern, E-Ladesäulen funktioniere das Ganze sehr gut. Herr Seifert bittet um getrennte Abstimmung der vier zusätzlichen Punkte des FDP-Antrages: 1. die Verkürzung des kostenlosen Parkens auf ein Jahr. 2. die Begrenzung der Inbetriebnahme auf drei Jahre. 3. Die jährliche Evaluierung und Extrabeschlüsse, wenn Fördergeldgeber andere Fristen fordern, sowie 4. die öffentliche Ausschreibung.

Herr Frischemeier bedankt sich für das Ende des langen Weges zum „Fahrradparkhaus in der Innenstadt“. Zwischen dem ganzen Hin- und Herr scheine ihm das jetzt eine sehr sinnvolle Lösung zu sein, die unter anderem den Bedarfen gerecht werde, die an vielen Stellen, unter anderem bereits das 5. Mal in diesem Ausschuss, diskutiert würden. Da gebe es auch Gutachten, die sich damit beschäftigten. Die Nutzung sei anders als bei einem Fahrrad am Hauptbahnhof. Es habe einen anderen Zweck und sei deswegen auch berechtigt. Es sei zu schauen, wie stark es angenommen werde, wie was genutzt werde, welche Zeiten am frequentiertesten seien und wie viele Lastenräderplätze man brauche. Insofern sei der Projektaufbau an dieser Stelle gut. Sie würden sich bei Zustimmung dann auch dem Beschluss der BV Mitte anschließen, dass wäre unser Antrag. Es gehe um eine 24-stündige Öffnungszeit. Auch das kostenlose parken sei sinnvoll. Man brauche überall dezentrale Abstellanlagen und man sollte nicht noch die zusätzliche Hürde der Kosten einbauen.

Herr Gugat stimmt Herrn Frischemeier vollumfänglich zu. Er hätte damals schon die Premiumversion unter dem Jahnplatz befürwortet und sei als Kompromiss auch für den Opitzkeller gewesen. Er sei relativ leidenschaftslos, was die Funktion der Kostenfreiheit angeht. Das sei ein Symbol, er unterstütze das. Ob das aber nötig sei, weiß er gar nicht. Die meisten seien auch dazu bereit, Geld zu bezahlen. Es seien viel zu viele andere Parkplätze nach wie vor kostenlos, worüber sich die FDP nicht beschweren würde. Er findet es gut, dass jetzt in irgendeiner Form etwas passiert. Auch der Bunker unter dem Jahnplatz werde nochmal ins Gespräch kommen, denn die Stadt müsse belebt werden, und zwar am besten durch Fahrräder, die auch vernünftig abgestellt werden könnten.

Herr Dr. Lange erklärt, dass die CDU in der Debatte um das Fahrradparkhaus immer gesagt hätte, dass auf der einen Seite eine vernünftige und praktikable Lösung am Hauptbahnhof gebraucht werde, ein zentrales vernünftiges Parkhaus für einen Mobilitätsknotenpunkt. Auf der anderen Seite habe die CDU das Opitz-Parkhaus und Jahnplatzkeller als nicht praktikabel angesehen. Ein solches Millionengrab würde an dieser Stelle nicht funktionieren. Die jetzt gefundene, dezentrale Lösung sei daher erfreulich. Sie sei oberirdisch, sozial, nicht im Keller und deutlich kostengünstiger, also deutlich besser. Sie würden der Vorlage zustimmen, mit den Ergänzungen, die in der BV Mitte gemacht worden seien. Diese seien wichtig und richtig. Die entsprechenden Evaluierungen seien enorm wichtig, damit man lerne, was die Bedürfnisse seien und wie die Nachfrage, was eventuell optimiert werden müsse oder was man sich eventuell an anderen dezentralen Standorten wünsche, an welchen Orten und in was für einer Entfernung, etc. All diese Ergebnisse seien notwendig in der Mobilitätsdebatte, die wir hier führen.

Herr Strothmann hält den eingeschlagenen Weg auch für eine gute Sache.

Herr Seifert stellt fest, dass es sich abzeichnen würde, dass es keine Zustimmung zu dem Änderungsantrag der FDP gebe. Wenn alle Änderungsanträge abgelehnt würden, dann werde die FDP den kompletten Antrag leider ablehnen müssen.

Der Stadtentwicklungsausschuss fasst folgenden

Beschluss:

Die Verwaltungsvorlage wird um folgende Punkte ergänzt:

4. Der Zeitraum des kostenlosen Parkens wird zunächst auf ein Jahr festgelegt. Der Ansatz für den Betriebskostenzuschuss in Punkt drei wird entsprechend angepasst.

5. Das Fahrradparkhaus wird zunächst für drei Jahre eröffnet. Dabei wird den zuständigen Gremien jährlich eine Evaluierung vorgelegt, in welcher insbesondere die Nutzungszahlen nach Tageszeit, Betriebskosten und Einnahmen genannt werden.

6. Der Beschluss erfolgt unter Vorbehalt der Bindungsfrist für denkbare Fördermittel. Überschreitet eine Bindungsfrist den Zeitraum von drei Jahren, ist die Vorlage vor Beginn / Umsetzung der Baumaßnahme den zuständigen Gremien erneut zur Beschlussfassung vorzulegen.

7. Der Betreiber des Fahrradparkhauses wird durch eine öffentliche Ausschreibung festgelegt.

- mit großer Mehrheit abgelehnt -

Der Ausschuss folgt dem Beschluss der Bezirksvertretung Mitte und fasst folgenden

Beschluss:

- 1. Die Verwaltung wird beauftragt, ein Fahrradparkhaus im Baubüro Jahnplatz (Niederwall 8, 33602 Bielefeld) einschließlich der verkehrlichen Zuwegungen umzusetzen und die Mietverhandlungen mit dem Eigentümer abzuschließen.**
- 2. Die Verwaltung wird beauftragt, die Errichtung einer Mobilitätsstation im Bereich des Fahrradparkhauses am Jahnplatz zu planen. *Die Planungen sind vorab der Bezirksvertretung Mitte vorzustellen.***
- 3. Der Ansatz in Höhe von 215.000 € jährlich für den Betriebskostenzuschuss wird ab 2023 in den Haushalt aufgenommen.**
- 4. *Die Verwaltung stellt sicher, dass das geplante Fahrradparkhaus für Radfahrer über die Anwesenheit von Personal hinaus 24 Stunden, sieben Tage die Woche geöffnet und komfortabel erreichbar ist. Die Sicherheit der Räder und Nutzer wird dabei nicht beeinträchtigt. Sollten hierdurch zusätzliche Kosten entstehen, so ist die Beschlussvorlage der Bezirksvertretung Mitte erneut vorzulegen.***
- 5. *Den zuständigen Gremien wird jährlich eine Evaluierung vorgelegt, in welcher insbesondere die Nutzungszahlen nach Tageszeit, Betriebskosten und Einnahmen genannt werden.***

- abweichend vom Beschlussvorschlag mit großer Mehrheit bei ei-

ner Enthaltung beschlossen -

-.-.-

Zu Punkt 12.1 **Änderungsantrag zum TOP „Errichtung Fahrradparkhaus im Baubüro“, Antrag FDP vom 24.03.2022**

Beratungsgrundlage:

Drucksachennummer: 3753/2020-2025

Die Ausführungen und der Beschluss sind unter TOP 12 verfasst.

-.-.-

Zu Punkt 13 **Darstellung Rechtsgrundlagen Geschwindigkeitsbeschränkungen**

Beratungsgrundlage:

Drucksachennummer: 3386/2020-2025

Herr Strothmann erklärt, dass es mehrere Auszüge aus den betroffenen Bezirksamtern und die Informationsvorlage gebe.

Darüber fügt Herr Lewald noch einen Hinweis des Rechtsamtes an:
„Die Verwaltung stellt klar, dass sich bei der Informationsvorlage Nr. 3386 „Darstellung Rechtsgrundlagen Geschwindigkeitsbeschränkungen“ der Absatz „Geschwindigkeitsbeschränkung aufgrund von Lärmschutz und Luftschadstoffen“ nur auf die Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung bezieht. Nach der Rechtsprechung sind bei Überschreitung der Grenzwerte der 16. Bundesimmissionsschutzverordnung (Verkehrslärmschutzverordnung), 59 dB am Tag und 49 dB in der Nacht, die tatbestandlichen Voraussetzungen für eine Ermessensentscheidung der Straßenverkehrsbehörde erfüllt. Die Straßenverkehrsbehörde prüft die zwingende Notwendigkeit einer möglichen Beschränkung des fließenden Verkehrs unter Berücksichtigung der örtlichen Gegebenheiten.“

Der Stadtentwicklungsausschuss nimmt Kenntnis.

-.-.-

Zu Punkt 14 **Sachstandsbericht Fahrradverleihsystem**

Beratungsgrundlage:

Drucksachennummer: 3570/2020-2025

Herr Hallau fragt neben der Feststellung, dass das Fahrradverleihsystem ein großes Erfolgsmodell sei, nach, ob die Verwaltung auch

die Absicht hat, Lastenräder über das Fahrradverleihsystem zur Verfügung zu stellen. Dazu sage die Informationsvorlage nichts aus. Herr Lewald antwortet, dass es die Überlegung in der Tat gebe, und verweist auf die nächste Sitzung.

vertagt

Zu Punkt 15

Radstation Hauptbahnhof **hier: Erhöhung des Betriebskostenzuschusses**

Beratungsgrundlage:

Drucksachennummer: 3577/2020-2025

Ohne Aussprache fasst der Stadtentwicklungsausschuss folgenden

Beschluss:

Der Stadtentwicklungsausschuss empfiehlt, dem Rat zu beschließen:

- 1. Der Betriebskostenzuschuss an die moBiel GmbH für den Betrieb der Radstation am Hauptbahnhof wird ab dem 01.05.2022 auf 155.000€ erhöht.**
- 2. Die zusätzlichen Kosten für 2022 werden aus den vorhandenen Radverkehrsmitteln 2022 getragen.**
- 3. Die Erhöhung des Betriebskostenzuschusses um 35.000 € jährlich wird ab 2023 in den Haushalt aufgenommen (Erhöhung des Ansatzes von 120.000 € auf 155.000 €)**

- einstimmig beschlossen -

Zu Punkt 16

Verwendung der ÖPNV-Pauschale nach § 11 Abs. 2 ÖPNVG NRW für das Jahr 2022

Beratungsgrundlage:

Drucksachennummer: 3591/2020-2025

Ds-Nr. 0394: StEA 02.12. / FiPA 02.12./ Rat der Stadt 11.12.2014
Ds-Nr. 1731: StEA 08.09. / FiPA 08.09./ Rat der Stadt 17.09.2015
Ds-Nr. 3439: StEA 20.09. / FiPA 20.09./ Rat der Stadt 29.09.2016
Ds-Nr. 5252: StEA 17.10. / FiPA 17.10. / Rat der Stadt 27.09.2017
Ds-Nr. 7014: StEA 18.09. / FiPA 18.09. / Rat der Stadt 27.09.2018
Ds-Nr. 9085: StEA 17.09. / FiPA 17.09./ Rat der Stadt 26.09.2019

Ds-Nr. 10634: StEA 05.05. / FiPA 05.05. / Rat der Stadt 22.05.2020
Ds-Nr. 1412: StEA 18.05. / FiPA 18.05. / Rat der Stadt 27.05.2021

Der Stadtentwicklungsausschuss fasst folgenden

Beschluss:

Der Stadtentwicklungsausschuss sowie der Finanz- und Personalausschuss empfehlen dem Rat folgende Verwendung der finanziellen Mittel aus der ÖPNV-Pauschale des Jahres 2022 (3.741.222,86 €) nach § 11 Abs. 2 ÖPNVG NRW zu beschließen:

- **Ca. 748.000 € werden als Aufgabenträgeranteil zur Verbesserung des ÖPNV eingesetzt**
 - **Die an Verkehrsunternehmen weiterzuleitenden Mittel in Höhe von ca. 2.993.000 € werden zur Finanzierung öffentlicher Dienstleistungsaufträge verwendet**
 - **Die Verwaltung wird beauftragt, die exakte Höhe der Mittelverteilung zwischen den Unternehmen nach Maßgabe der diesbezüglich bestehenden Finanzierungsverträge bzw. -regelungen festzulegen**
 - **Sollte der Aufgabenträgeranteil nicht in voller Höhe bis 30.06.2023 verausgabt worden sein, erhält die moBiel GmbH die verbleibenden Restmittel als Betriebskostenzuschuss**
- einstimmig beschlossen -

-.-.-

Bauamt

Zu Punkt 17

Bericht zum Bielefelder Mietspiegel 2022

Herr Hagedorn erläutert die folgenden Folien:



Rechtliches Ausschneiden

Bielefeld

29.03.2022

Vorstellung des neuen Mietspiegel 2022

Stadt Bielefeld
Bauamt

Kooperationspartner



Rechtliches Ausschneiden



Der Gutachterausschuss
für Grundstückswerte
in der Stadt Bielefeld



unterstützt durch:



10. qualifizierter Mietspiegel für Bielefeld

- nach anerkannten wissenschaftlichen Methoden erstellt gemäß § 558d BGB
- Mietspiegel-Gremium beschließt nur einvernehmlich (keine Mehrheitsentscheidungen)
- seit 20 Jahren befriedende Wirkung auf den Bielefelder Mietwohnungsmarkt
- 2022 erstmals 6-Jahresabfragezeitraum (ohne signifikante Auswirkungen gegenüber 4-Jahreszeitraum, da die meisten Mieten in kürzeren Abständen angepasst werden)

Befragung

- Abfrage von 7.500 Adressen privater Vermieter sowie der Wohnungswirtschaft
 - Vermieter kennen i.d.R. alle Gebäudedaten, z.B. Baujahr, Modernisierungen vor Einzug, technische Daten zu Heizung, Dämmung usw.
 - Mieterbefragung in der Qualität nur durch Interviewer möglich, telefonisch, besser noch persönlich - Folge: erheblich höhere Kosten
-

Mietspiegeltabelle für eine Standardwohnung 2022



Baualtersklasse	Nettokaltmiete pro Monat in €/m ²		
	unterer Wert	Median	oberer Wert
bis 1918	5,78	6,63	7,80
1919 bis 1949	5,32	5,88	7,00
1950 bis 1960	5,45	6,06	7,22
1961 bis 1977	5,28	6,30	7,45
1978 bis 1994	5,89	6,87	7,87
1995 bis 2001	6,40	7,00	8,05
2002 bis 2010	6,91	7,84	8,76
2011 bis 6/2021	8,11	9,19	10,30

Steigerung Mietspiegel 2022 gegenüber 2018



Prozentuale Veränderung 2022 zu 2018			
bis 1918	9,3%	7,8%	6,7%
1919 bis 1949	2,3%	3,3%	8,7%
1950 bis 1960	4,6%	9,0%	16,8%
1961 bis 1977	3,5%	10,7%	15,1%
1978 bis 1994	4,8%	5,0%	6,2%
1995 bis 2001	4,1%	4,3%	9,4%
2002 bis 2010	21,4%	0,8%	6,8%
2011 bis 06/2021	8,1%	0,0%	0,6%
Mittelwert	7,3%	5,1%	8,8%

Jährliche prozentuale Veränderung 2022 zu 2018			
bis 1918	2,3%	2,0%	1,7%
1919 bis 1949	0,6%	0,8%	2,2%
1950 bis 1960	1,2%	2,2%	4,2%
1961 bis 1977	0,9%	2,7%	3,8%
1978 bis 1994	1,2%	1,3%	1,6%
1995 bis 2001	1,0%	1,1%	2,3%
2002 bis 2010	5,4%	0,2%	1,7%
2011 bis 06/2021	2,0%	0,0%	0,1%
Mittelwert	1,8%	1,3%	2,2%

Zuschläge / Abschläge pro Monat in €/m²
(gemäß Erläuterungen der Zu- und Abschlagsmerkmale)

einfache Wohnlage	- 0,08
Gute/sehr gute Wohnlage	+ 0,42
Kleinwohnung 20 m ² bis unter 40 m ²	+ 1,73
Große Wohnungen mehr als 120 m ² bis 250 m ²	- 0,65
Barrierearmut	+ 0,58
energetische Vollmodernisierung (Gebäude vor 1978 erstellt, Sanierung nach 2001)	+ 0,85

Rechteckiges Ausschneiden

Fazit

- Mietensteigerung in den letzten vier Jahren weitestgehend moderat
 - 50er bis 70er Baujahresgruppen steigen deutlich
 - Neubaumieten überwiegend stabil
-

im Internet unter:

www.bielefeld.de/mietspiegel

Flyer kostenlos erhältlich bei:

- Bürgerberatungen
- Sparkassenfilialen
- Stadtbibliothek
- Bauberatung
- Mieterbund
- Haus & Grund
- Verbraucherzentrale
- BGW



Vielen Dank!

Jens Hagedorn
Stadt Bielefeld | Bauamt
0521 51-2748 | jens.hagedorn@bielefeld.de

www.bielefeld.de

Frau Rammert fragt nach der prozentualen Steigerung.

Herr Hagedorn antwortet, dass ein professioneller Gutachter im Hintergrund bei diesen ganzen Methoden den wissenschaftlichen Standard sichergestellt habe, d.h. dass jede Zahl mit einer Mindestanzahl hinterlegt sei. Von der Gebäudestruktur sei es so, dass in Bielefeld in den 50er, 60er und auch noch in den 70er Jahren die höchsten Baufertigstellungsraten gewesen seien. Hinter den 50er, 60er Jahren stünden tausende Wohnungen und hinter den anderen seien es eher hunderte Wohnungen. Es sei immer genügend Datenmaterial gewesen, um das qualitativ hochwertig benennen zu können.

Herr Dr. Lange erklärt, dass der Vortrag nochmal herausgestellt hätte, dass hier eine angespannte Lage auf dem Wohnungsmarkt vorliege und auch Handlungsbedarf bestehen würde. Trotz einer Steigerung des Wohnraumes sei es dennoch zu einer Steigerung der Mieten in Bielefeld gekommen. Die prozentualen Zahlen würden auch ein bisschen trügen, die realen Zahlen würden ein bisschen anders aussehen. 2% von 300 € seien weniger als 2% von 1000€, würden sich im Portemonnaie aber auch bemerkbar machen. Er fragt, ob ein Vergleich zu den Umlandkommunen gezogen werden könnte und wie die Entwicklung dort sei.

Herr Hagedorn antwortet, dass für 2020/2021 eine Auswertung der Marktmieten vorgenommen worden sei. Die Zahlen seien die aktuellen Angebotsmieten aus 2020/2021. Medial würde auch berichtet, dass die Mietpreise genau wie die Immobilienpreise steigend seien. Die Immobilienpreise seien um 11% gestiegen. Bei den Neubauten würden die Baukosten steigen, gegenwärtig auch durch den Krieg. Es seien lauter Faktoren, die zu höheren Preisen führen würden. Und das würde indirekt auch zu höheren Mieten führen, solange es nicht mit gefördertem Wohnungsbau abgedeckt wäre.

Es seien 7.599 Internetinserate ausgewertet worden, die meisten für bestehende Objekte. Da würde der Durchschnitt bei 8,30 € liegen. In Gütersloh würde der bei 8,21 €, in Halle bei 7,07 €, in Schloss Holte-Stukenbrock bei 7,99 € und in Spenge bei 7,00 € liegen. Bei Neubauten sei es ein anderer Wert, bei kleineren Wohnungen bei 13,00 € und im Schnitt bei 10,98 €.

Herr Vollmer möchte ergänzend noch darauf hinweisen, dass der Mietspiegel immer nur die Wohnungen beinhalten würde, deren Mieten gestiegen seien. D.h. da würde keine 100% Erfassung gegeben sein. Wenn jemand einen langen Mietvertrag ohne Änderung hätte, dann würde dieser nicht in den Mietspiegel reinkommen. Des Weiteren möchte Herr Vollmer dafür werben, in den Methodenspiegel zu sehen. Denn dieser gäbe sehr gut die Strukturen, die in dem Bielefelder Mietmarkt gegeben seien, wieder. Wenn er sich richtig erinnern würde, dann seien im Bestand 76.000 private Wohnungen. Wenn da jetzt nur noch 7.500 Wohnungen befragt worden seien, dann scheine es im ersten Moment relativ wenig. Von der Statistik her sei es auf jeden Fall repräsentativ gemacht. Er führt weiter aus, dass die Verwaltung angedeutet hätte, dass es in der Vergangenheit nicht genügend Daten gegeben hätte. Er fragt, ob es bei den Großvermietern (BGB, Freie Scholle etc.) nach wie vor eine 100%ige Erfassung gäbe. Denn das würde etwas die Aussagekraft des Mietspiegels verändern. Herr Vollmer weist auf die Kritik aus einem Landgerichtsurteil hin. Der Mietspiegel sei nach wie vor ein bisschen undifferenziert. Wenn ein Vermieter eine Standardwohnung hätte, und er würde vom Mittelwert abweichen, dann müsste er dies deutlich begründen. Das sei nicht allen Vermietern klar. Er würde sich wünschen, dass es auf der Internetseite noch mal deutlich gemacht würde, dass man bei Mieterhöhungen, wenn man von den Standards abweiche, eben das auch deutlich begründen müsse. Es gäbe einen großen Vermieter, der das konsequent nicht machen würde. Auch für private Vermieter sei das hilfreich.

Herr Hagedorn antwortet darauf, dass diese 76.000 Wohnungen theoretisch richtig seien. In der genauen Dokumentation sei es ersichtlich, dass es sich auf ca. 32.000 Werte reduziere, die anschließend noch aufge-

geschrieben werden könnten. Die geförderten Wohnungen dürften nicht abgefragt werden oder der Vermieter würde sich im Ausland befinden, oder Eigentumswohnungen, die selbst bewohnt seien, würden ebenfalls rausgefiltert werden. So würden sich diese 76.000 sehr schnell reduzieren und von den 32.000 wurden zusätzlich noch ein Viertel rausgefiltert. Daher sei die Quote nicht schlecht. Jedoch gibt Herr Hagedorn Herrn Vollmer insofern recht, dass eine Gesamtbefragung das Ergebnis genauer machen würde. Dies sei jedoch nicht zu finanzieren, es sei denn, der Ausschuss würde beschließen, dass die Verwaltung 500.000 € für den Mietspiegel ausgeben möchte. Dieser Mietspiegel würde die Stadt Bielefeld „nichts“ kosten, weil die relativ niedrigen Kosten in der Größenordnung von 30.000 € sich über die beteiligten Partner finanzieren lassen würden. Die Stadt Münster hätte einen Mietspiegel, einen Regressionsmietspiegel, wo der Bürger zig Dinge eingeben müsste, damit am Ende eine feste Zahl erscheine. Die leichtere Handhabbarkeit, die es seit 20 Jahren in Bielefeld so gebe, würden alle Partner weiterhin überzeugend und gut finden. Von daher sei es letztendlich immer ein Kompromiss.

Der Stadtentwicklungsausschuss nimmt Kenntnis.

-.-.-

Zu Punkt 18

Integriertes städtebauliches Entwicklungskonzept Nördlicher Innenstadtrand (INSEK Nördlicher Innenstadtrand) - Beschluss über die Änderung der Vergaberichtlinie zur Profilierung und Standortaufwertung privater Immobilien im Nördlichen Innenstadtrand

Beratungsgrundlage:

Drucksachennummer: 2929/2020-2025

Bezirksvertretungen, UStA 07.04.2008 und Rat 24.04.2008 (Dr.Nr. 4992)
Bezirksvertretung Mitte 02.09.2010, StEA 14.09.2010 und Rat 23.09.2010 (Dr.Nr. 1260)

Bezirksvertretung Mitte 07.07.2011, FiPA 12.07.2011, StEA 19.07.2011 und Rat 21.07.2011 (Dr.Nr. 2598)

Der Stadtentwicklungsausschuss fasst folgenden

Beschluss:

Der Stadtentwicklungsausschuss empfiehlt dem Rat, die Änderung der Vergaberichtlinie über die Gewährung von Zuwendungen zur Profilierung und Standortaufwertung privater Immobilien im Stadtbaugebiet „Nördlicher Innenstadtrand“ zu beschließen.

- einstimmig beschlossen -

-.-.-

Zu Punkt 19

City-Management

Hier: Studien und Umfragen zur Situation der Bielefelder Innenstadt

Beratungsgrundlage:

Drucksachenummer: 3593/2020-2025

Herr Moss erläutert, dass die Verwaltung den Versuch unternommen hätte, den aktuellen Stand darzulegen. Er bedankt sich bei dem Rat der Stadt für die Ausstattung mit den Mitteln für das City-Management. Dann bedankt sich Herr Moss noch beim Land NRW für das Förderprogramm. Der dritte Dank würde an den Bund für das Förderprogramm gehen. Herr Moss mahnt zur Vorsicht beim Umgang mit den Erhebungen. Man komme aus der sehr schweren Zeit der Pandemie und den damit verbundenen Auswirkungen, insbesondere zwei großen Lockdowns, die dazu geführt hätten, dass bei dem ÖPNV der Fahrgastrückgang 50% betrug. Früher seien viele Kunden aus dem ÖPNV am Jahnplatz ausgestiegen und in die Bahnhofstraße gegangen, um dort die eine oder andere Erledigung machen zu wollen. Nach den Lockdowns hätten sie keine Motivation mehr dazu gehabt und seien weiter zu ihrem Hauptumschlagspunkt, dem Hauptbahnhof gefahren. Das könnte eine Begründung dafür sein, dass die Frequenz der Passanten in der Bahnhofstraße so signifikant zurückgegangen sei. Das sei aber auch nur ein Aspekt, von ganz, ganz vielen Aspekten, die man berücksichtigen müsste. Er sei daher vorsichtig mit voreiligen Schlüssen.

Der andere Aspekt sei der Umbau vom Jahnplatz. Als der Umbau begann, war das Covid 19 Virus noch unbekannt und nicht vorhersehbar. Es kann streitig sein, ob das der richtige oder der falsche Zeitpunkt war. In der Nachbetrachtung hätten viele Geschäfte zu und vielleicht sei es der richtige Zeitpunkt gewesen. Es sei beklagt worden, dass man durch den Umbau die Stadt nicht habe erreichen können. Fraglich ist, ob es tatsächlich so gewesen sei. Herr Moss stellt fest, dass es auch signifikante Rückgänge bei den erhobenen Zentralitätswerten gegeben hätte. Herr Moss definiert die Zentralität als alles, was über 100% liege. Bei 100% liege die Stadt, wenn sie alle ihre eigenen Bedarfe decken kann. Alles, was mehr als 100 sei, bedeute dann einen höheren Quotienten von Menschen, die aus dem Umland in eine Stadt reinkommen. Bielefeld hätte immer einen Zentralitätswert über 130 gehabt, über alle drei Institute hinaus. Und momentan würde die GFK deutlich abweichen von dem, was MB-Research machen würde. Das seien zwei von den namhaften Instituten, wobei MB-Research die Schrumpfungsquote für Bielefeld deutlich geringer annehme als die GFK. Er weist darauf hin, dass mit solchen Zahlen und Statistiken vorsichtig umgegangen werden sollte. Er bittet, sich in Geduld zu üben und abzuwarten, was passieren wird. Im Juli werde der Jahnplatz wieder unter Verkehr genommen. Dann müsste die Entwicklung der weiteren Situationen, des Altstadt-Raumes und des City-Raumes für ein Jahr beobachtet werden, um diese objektiv und genauer begutachten zu können. Deshalb rät Herr Moss dazu, etwas Gleichmut an den Tag zu legen, denn es sei für die Imagepflege der Stadt nicht vom Vorteil, wenn wir selber lautstark kundtun, dass unsere Stadt nicht erreichbar sei und alles schlecht sei in der Stadt. Das sei kein gutes Marketing für unsere Stadt. Kein einziger Produzent würde sein eigenes Produkt schlecht reden. Herr Moss appelliert an alle, sich für die Stadt einzusetzen.

Er sei optimistisch, vor allem wenn er sich die Leerstandsquote angucke. Über das City-Management sei man auch in der Lage, die Leerstandsquoten zu monitoren, zu begleiten. In der Altstadt gebe es so gut wie keine Leerstände. Es decke sich mit den Informationen, die aus anderen großen Städten in NRW kommen würden: Kaum Leerstandsquoten in großen Städten, die mittelgroßen Städte sehen deutlich anders aus und in den kleineren Städten, um die 50.000 Einwohner, sei es eine Katastrophe. Es sei signifikant und würde mit der Größe der Städte zusammenhängen. Es hätte auch etwas damit zu tun, wie die Städte von ihrer Zentralität gelegen sind. Im Ruhrgebiet täte man sich insgesamt schwerer wegen der Ballung von großen Städten. Herr Moss bittet bei aller versuchten Objektivität, die hier an den Tag gelegt würde, die Zahlen zu sortieren und hintereinander zu schreiben. Er bittet, sich darauf verständigen zu lassen, dass in 2023 das Ganze noch einmal gemeinsam komplett durchdekliniert werde.

Der Stadtentwicklungsausschuss nimmt Kenntnis.

-.-.-

Bauamt/Bauleitpläne

Zu Punkt 20

Bauleitpläne Brackwede

-.-.-

Zu Punkt 20.1

Erstaufstellung des Bebauungsplanes Nr. I/ U 17 „Nahversorgungszentrum Ummeln - Gütersloher Straße / Kasseler Straße“ für das Gebiet südlich der Gütersloher Straße und östlich der Kasseler Straße

- Stadtbezirk Brackwede -

Aufstellungsbeschluss

Beratungsgrundlage:

Drucksachenummer: 3391/2020-2025

Ohne Aussprache fasst der Ausschuss folgenden

Beschluss:

1. **Der Bebauungsplan Nr. I/U 17 „Nahversorgungszentrum Ummeln - Gütersloher Straße / Kasseler Straße“ (für das Gebiet südlich der Gütersloher Straße und östlich der Kasseler Straße) ist im Sinne des § 30 Baugesetzbuch (BauGB) neu aufzustellen. Für die genauen Grenzen des Plangebiets ist die im Abgrenzungsplan mit blauer Farbe vorgenommene Umrandung verbindlich.**

2. Der Aufstellungsbeschluss ist gemäß § 2 Absatz 1 BauGB öffentlich bekannt zu machen.

- einstimmig beschlossen -

Zu Punkt 21 Bauleitpläne Dornberg

keine

Zu Punkt 22 Bauleitpläne Gadderbaum

Keine

Zu Punkt 23 Bauleitpläne Heepen

Keine

Zu Punkt 24 Bauleitpläne Jöllenbeck

Keine

Zu Punkt 24.1 Ertaufstellung des Bebauungsplanes Nr. II/J40 „Kombibad Jöllen-

beck“ für das Gebiet östlich des Wörheider Weges und südlich der Straße Naturstadion sowie 259. Änderung des Flächennutzungsplanes „Kombibad Jölllenbeck“ im Parallelverfahren gemäß § 8 (3) BauGB

- Stadtbezirk Jölllenbeck -

Entwurfsbeschluss

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

Beratungsgrundlage:

Drucksachennummer: 3274/2020-2025

Aufstellungsbeschluss: BV Jölllenbeck, 10.06.2021, TOP 3, öffentlich
StEA, 22.06.2021, TOP 17.1, öffentlich, Drucks.- Nr. 1424/2020-2025

Frau Brinkmann erklärt, dass sie mit Hilfe des Plans feststellen musste, was auch die Bezirksvertretung bemängelt hätte, dass es zu wenig Fahrradstellplätze gebe. Es gebe nur 13 Stück. Sie hält es für ein Kombibad für viel zu wenig. Zum anderen gäbe es dort nur eine Bushaltestelle und eine „kiss and go Haltestelle“. Wenn die Schüler mit dem Bus ankommen, wenn sie 45 Minuten oder 60 Minuten Schwimmen haben, müsste auch für den Bus vor Ort eine Parkmöglichkeit vorhanden sein. Das sei hier überhaupt nicht vorgesehen. Es gäbe quasi nur diesen einen Platz bzw. diese eine Haltestelle. Da müsste nachgebessert oder auch aufgeklärt werden, wie sich das Ganze verhalten soll. Es gäbe 29 PKW-Parkplätze. Auch das sei in Jölllenbeck moniert worden, dass das zu wenige seien. Sie könnte das so nicht bestätigen. Außerdem stellt sie die Frage, wo die Versorgungsfahrzeuge (Feuerwehr, Müllabfuhr) langfahren und anhalten können. Die Mitarbeiterparkplätze seien auch nicht ausgewiesen worden. Zum anderen sei auch der ÖPNV sehr schlecht angeschlossen, so dass viele mit dem Auto fahren würden, was die Parkprobleme weiter erschwere.

Herr Beck erklärt, dass die Verwaltung sich die Situation der Fahrradstellplätze nochmal genauer anschauen wird, auch vor dem Hintergrund, dass es ab dem 01.06.2022 eine neue Stellplatzverordnung in NRW gebe. Darin werde es klare Vorgaben bzgl. der Fahrradstellplätze geben. Spätestens im Baugenehmigungsverfahren werde die Verwaltung auch prüfen, wie viele Fahrradstellplätze wir benötigen, und eventuell nachbessern. Eine Integration in die Planung sei möglich. Bei den Busstellplätzen müsste man auch berücksichtigen, dass die Situation eintreten könnte, dass ein Bus mal warten muss. Auch dies wird in die Prüfung noch einfließen. Bezüglich der Feuerwehr und Krankenwagen werde ein Brandschutzkonzept unter Berücksichtigung dieser Punkte erstellt werden. D.h., es wird eine Prüfung durch einen Fachingenieur erfolgen, wo und welche Stellflächen für diese Fahrzeuge benötigt werden. Bei dem Thema ÖPNV müsste es mit dem Amt für Verkehr nochmal genauer besprochen werden.

Herr Adamski bietet insofern Hilfestellung an, das Thema ÖPNV mit dem Partner Mobiel gemeinsam zu erörtern, um dann einen Vorschlag unterbreiten zu können.

Herr Julkowski-Keppler bedankt sich für den Hinweis von Herrn Beck und

fragt nach, ob jetzt ein Zusatzantrag gestellt werden müsse bzgl. der Fahrrad- und Bushaltestellenflächen oder ob dies im Verfahren jetzt auch so berücksichtigt wird. Und natürlich müsste man sich dann die ÖPNV – Anbindung genauer anschauen. Hinsichtlich der Autoparkplätze weist Herr Julkowski-Keppler noch darauf hin, dass der bisherige Parkplatz für das Natur- und das Freibad bestehen bleiben würde und es möglich sei, mittels einer Durchgangsmöglichkeit zum Eingang des Freibads zu gelangen. Daher werde es mehr Auto-Parkplätze und weniger Fahrradparkplätze als vorher geben. Hier müsste deutlich nachgebessert werden, da es auch schon vorher viel zu wenige Fahrradstellplätze gegeben hätte.

Herr Strothmann merkt an, dass er es mit den Parkplätzen etwas anders sieht. Dies hätte er auch in der Bezirksvertretung kundgetan. Die Parkplätze würden überwiegend vom TUS Jöllenbeck genutzt und gerade samstags und sonntags und immer dann, wenn die Mannschaften spielen, würde es zu Kollisionen kommen. Die Parkplätze sind schon recht eng bemessen. Die Situation ist an gut besuchten Wochenenden sehr problematisch.

Herr Gugat fragt nach, ob tatsächlich nur 13 Fahrradstellplätze vorgesehen seien. Es würden im Sommer eher 100 und nicht nur 13 Fahrradstellplätze benötigt. Er fragt nach, wie diese Anzahl zustande kommt.

Herr Beck antwortet, dass er diesen Entwurf für die Fahrradstellplätze erst seit kurzem kennt. Es werde jedoch nochmal genauer geprüft werden, auch infolge der neuen Stellplatzverordnung. Er denke, dass es weniger problematisch sei, die Fahrradstellplätze zu ermöglichen als die Busstellplätze bzw. weitere PKW-Stellplätze. Er sehe auf jeden Fall einen höheren Bedarf bei den Fahrradstellplätzen als die 13 vorgedachten.

Der Stadtentwicklungsausschuss fasst folgenden

Beschluss:

- 1. Der Bebauungsplan Nr. II/J40 „Kombibad Jöllenbeck“ für das Gebiet östlich des Wörheider Weges und südlich der Straße Naturstadion wird mit dem Text und der Begründung als Entwurf beschlossen.**
- 2. Gleichzeitig wird die 259. Änderung des Flächennutzungsplanes „Kombibad Jöllenbeck“ im Parallelverfahren laut Änderungsplan und Begründung als Entwurf beschlossen.**
- 3. Die Entwürfe des Bebauungsplanes und der Änderung des Flächennutzungsplanes sind mit Text und Begründungen und den wesentlichen umweltbezogenen Stellungnahmen für die Dauer eines Monats, mindestens jedoch 30 Tage, gemäß § 3 (2) Baugesetzbuch (BauGB) öffentlich auszulegen. Die Auslegung ist gemäß § 3 (2) BauGB öffentlich bekannt zu machen.**
- 4. Parallel zur Auslegung sind die Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange gemäß § 4 (2) BauGB zu beteiligen**

- einstimmig beschlossen -

Zu Punkt 25 **Bauleitpläne Mitte**

Keine

Zu Punkt 26 **Bauleitpläne Schildesche**

Keine

Zu Punkt 27 **Bauleitpläne Senne**

Keine

Zu Punkt 28 **Bauleitpläne Sennestadt**

Keine

Zu Punkt 29 **Bauleitpläne Stieghorst**

Keine

Frank Strothmann, Vorsitzender

Anita Lange, Schriftführerin