

**Niederschrift**  
**über die Sitzung des Stadtentwicklungsausschusses (öffentlichen Sitzung ab**  
**17:00 Uhr)**  
**am 25.10.2022**

Tagungsort:       Großer Saal im Neuen Rathaus  
Beginn:            17:00 Uhr  
Sitzungspause:  
Ende:              20:18 Uhr

Anwesend:

CDU

Herr Marcel Kaldek  
Herr Dr. Simon Lange  
Herr André Langeworth  
Herr Ralf Nettelstroth                   (bis 18:48 Uhr)  
Frau Carla Steinkröger  
Herr Frank Strothmann

SPD

Frau Dorothea Brinkmann  
Herr Erik Brücher  
Herr Sven Rörig  
Frau Karin Schrader

Bündnis 90/Die Grünen

Herr Stephan Godejohann  
Herr Dominic Hallau  
Herr Thomas Krause  
Frau Dr. Astrid Lentz

AfD

Frau Heliane Ostwald

Die Partei

Herr Sven Christeleit

FDP

Herr Rainer Seifert

Die Linke

Herr Bernd Vollmer

Beratende Mitglieder

Herr Jan Scholten

Beratende Mitglieder nach § 58 Abs. 1 Satz 11 GO NRW

Herr Robert Alich  
Herr Michael Gugat

Herr Dietmar Krämer  
 Frau Gordana Kathrin Rammert

Stellvertretende beratende Mitglieder

Herr Günter Seidenberg

Von der Verwaltung

|                |                          |
|----------------|--------------------------|
| Herr Moss      | Beigeordneter Dezernat 4 |
| Herr Adamski   | Beigeordneter Dezernat 3 |
| Herr Lewald    | Amt für Verkehr          |
| Herr Herjürgen | Bauamt                   |

moBiel

Frau Christian  
 Herr Heidenreich

Schriftführung

Frau Anita Lange

**Vor Eintritt in die Tagesordnung**

Herr Strothmann begrüßt die Anwesenden zur 26. Sitzung des Stadtentwicklungsausschusses in dieser Wahlperiode. Er stellt fest, dass form- und fristgerecht zur Sitzung eingeladen wurde und der Ausschuss beschlussfähig ist.

Herr Strothmann begrüßt Herrn Hermenau als Leiter des Amtes für Geoinformation und Kataster und freut sich auf gute Zusammenarbeit.

Es erfolgen folgende Änderungen zur Tagesordnung:

Folgende Punkte werden zurückgezogen bzw. abgesetzt:

- 6.2 Straßenplanungen L712n und Herforder Straße
- 6.3 Barrierefreie Standards der Stadt Bielefeld
- 9 Bushaltestellen für Heeper Buslinien am Jahnplatz
- 11 Bericht zur Jahresunfallkommission UK 2022-II
- 13 altstadt.raum: Weiteres Vorgehen nach Beendigung der Testphase
- 24.1 1. Änderung des Bebauungsplanes Nr. I/St7c „Südallee (heute: Donauallee)“ für das Gebiet Altmühlstraße, Donauallee, Mühlen- und Südstadt-Teich im vereinfachten Verfahren nach § 13 BauGB – Stadtbezirk Sennestadt – Beschluss über die eingegangenen Stellungnahmen, Satzungsbeschluss

Es erfolgen folgende Ergänzungen:

- 3.2 Sachstand Umbau Jahnplatz - Beleuchtung
- 3.3 Beförderungsentgelte Taxen
- 4.1 Anfrage Die Linke „Verkehrswende – Ausbau Stadtbahn“
- 4.2 Anfrage Fraktion Die Linke „Beleuchtungssituation am Wickenkamp im Grünzug“
- 4.3 Anfrage Fraktion Die Linke „Bodengutachten des Geländes des ehemaligen Ernst-Rein-Bades“
- 4.4 Anfrage Fraktion Die Linke „Sachstand B-Plan I/B63 EA in Brackwede“
- 4.5 Anfrage Fraktion Die Linke „Erschließung Rochdale-Gelände“
- 4.6 Anfrage Fraktion Die Linke „Kulturlandschaftlicher Fachbeirat des LWL“
- 4.7 Anfrage Fraktion Die Linke „Parken auf Gehwegen“
- 4.8 Anfrage Fraktion Die Linke „Parken in der Klasingstraße“

- 4.9 Anfrage Fraktion Die Linke „Straßenverkehrszählung Brake/Milse“
- 4.10 Anfrage Fraktion Die Linke „Wohnungsbau nördliche Innenstadt“
- 5.1 Anfrage FDP-Fraktion „Transparente Verkehrsplanung für Bielefeld“
- 6.9 Konversion in Bielefeld – Bericht zu den vorbereitenden Untersuchungen für die ehemaligen Kasernenstandorte Catterick
- 6.10 Ausstattung von Haltestellendächer der Linie 4 mit Photovoltaik-Modulen (Beschluss der Bezirksvertretung Dornberg vom 25.08.2022)
- 19.1 Erstaufstellung des Bebauungsplans Nr. III/Br 41 „Wohngebiet Brake-West“ für das Gebiet östlich der Engerschen Straße, südlich der Grömitzer Straße, westlich der Fehmarnstraße und beiderseits der verlängerten Grafenheider Straße
  - Stadtbezirk Heepen –
  - Aufstellungsbeschluss
  - Beschluss zur Durchführung der frühzeitigen Beteiligung“

Der Ausschuss nimmt Kenntnis und ist einverstanden.

---

## Öffentliche Sitzung:

### **Zu Punkt 1      Genehmigung des öffentlichen Teils der Niederschrift über die Sitzung des Stadtentwicklungsausschusses**

-.-.-

### **Zu Punkt 1.1      Genehmigung des öffentlichen Teils der Niederschrift über die 24. Sitzung des Stadtentwicklungsausschusses am 15.09.2022**

Ohne Aussprache fasst der Stadtentwicklungsausschuss folgenden

#### **Beschluss:**

**Die Niederschrift der öffentlichen Sitzung vom 15.09.2022 (Nr. 24) wird nach Form und Inhalt genehmigt.**

- einstimmig bei einigen Enthaltungen beschlossen -

-.-.-

### **Zu Punkt 2      Auswirkungen eines Entgeltfreien ÖPNV und 9-Euro-Ticket in Bielefeld und Darstellung weiteres Vorgehen zur Umsetzung der Mobilitätsstrategie**

#### **Beratungsgrundlage:**

Drucksachennummer: 4897/2020-2025

Herr Strothmann begrüßt Frau Christian und Herrn Heidenreich von mo-Biel.

Frau Christian erläutert den Auftakt und den Hintergrund des Gutachtens.

Herr Heidenreich stellt das Gutachten der Firma PTVG GmbH aus Karlsruhe vor und trägt die Ergebnisse der Modal-Split Untersuchung vor. (Die PowerPoint-Präsentation ist der Niederschrift beigelegt.)

Herr Strothmann bedankt sich bei Herrn Heidenreich für den Vortrag. Er fragt nach, wie sich das Fazit des 9-Euro-Ticket für Bielefeld darstelle. Welche Verkehre sind dabei tatsächlich innerhalb von Bielefeld entstanden? Gibt es erkennbare Auswirkungen auf die Fahrgastzahlen in Bielefeld?

Herr Heidenreich antwortet, dass die Ergebnisse auf Bielefeld spezifisch gesehen wurden. Es wurden zusätzlich 200.000 Tickets genutzt, bei ca. 30.500 Abonentinnen und Abonenten sei der Preis reduziert worden. Damit hatten wir in Bielefeld pro Monat dann ungefähr 100.000 Nutzerinnen und Nutzer im gesamten System, und die Bestandskunden haben den ÖPNV wie in den Ergebnissen dargestellt auch noch häufiger genutzt. Die gezählten Fahrten seien zumindest begonnen in Bielefeld. Bei

touristischen Zielen seien natürlich nicht alle in Bielefeld geblieben, sondern auch über die Region hinausgefahren.

Herr Gugat bittet darum, dass das Gutachten, welches beantragt worden sei, auch vorgelegt werde, und nicht lediglich die Ergebnisse daraus.

Herr Gugat erläutert, dass er seinerzeit Mitglied der Piratenpartei war und das Thema entgeltfreier, steuerfinanzierter und umlagefinanzierter ÖPNV Kernthema der Piratenpartei war. Es wurde damals im Rahmen des Wahlprogramms in Berlin und im Landtag NRW von der Piratenpartei eingebracht. Dazu gab es ein 250-seitiges Gutachten zum Abschluss dieses Themas. 2015 sei die Piratenpartei in Bielefeld ein Teil der Koalition geworden mit den Grünen und der SPD. Sie hätten in den Koalitionsvertrag einen Satz zum Thema entgeltfreier ÖPNV hineingeschrieben. 2018 habe man den Beschluss gefasst, der jetzt vier Jahre her sei. Nach vier Jahren findet Herr Gugat das vorgelegte Ergebnis recht kurz.

Zum Inhalt merkt er an, dass bei einem entgeltfreien Ticket Kosten von rund 100 Millionen Euro entstünden. Das sei das Ergebnis des Gutachtens. Interessant seien natürlich die Auswirkungen auf die Verlagerung der entsprechenden Verkehre. Das seien die Zahlen von 4,4% Steigerung des ÖPNV und 2,5 % Rückgang im MIV im Modell Split. Der MIV würde derzeit immer noch steigen, auch im Jahre 2022, und das sei ein wichtiger Punkt, diese Steigerung endlich umzukehren. Die Angebote müssten verbessert werden und dabei würden die Preise schon eine relativ geringe Rolle spielen. Zudem sei der entgeltfreie ÖPNV nicht nur Verkehrspolitik, sondern auch Sozialpolitik, was auch die Ergebnisse des neuen 9-Euro-Tickets zeigten. Danach konnten sich ganz viele Menschen, die wenig Geld haben, endlich Mobilität leisten. Für diese Menschen würde ein entgeltfreier ÖPNV ein Riesengewinn sein. Herr Gugat plädiert dafür, sich das Ganze noch einmal genauer anzuschauen und zwar nicht nur auf das 49 € Ticket für den Bund, welches er auch für teuer hält aus dem Blick eines ärmeren Menschen. Bei Betrachtung des kommunalen Haushaltes und den aktuellen News von Mobil sehe er außerdem die Problematik des nötigen Ausbaus des Angebotes. Dieses werde aktuell eher verringert. Insgesamt erachtet er es für sinnvoll, sich weiterhin mit dem entgeltfreien ÖPNV zu beschäftigen.

Herr Dr. Lange fragt, ob es mit dem 9-Euro-Ticket mehr Ticketverkäufe in Bielefeld gab. Die Inflation, Kostensteigerung etc. hätten sicher auch Einfluss und müssten zu Korrekturen führen in der Darstellung in den letzten Monaten, als diese erarbeitet worden ist aus Daten von 2018 und 2019. Er betont, dass in allen Bereichen sehr viele Kanibalisierungseffekte entstanden seien, d. h. es sei nicht nur der Autoverkehr sondern der Fußgängerverkehr und der Radverkehr verschoben im Umweltverbund und nicht zwangsläufig zulasten des MIV. Er fragt, ob es an dieser Stelle auch im Hinblick auf das 9-Euro-Ticket entsprechende Erhebungen gab, wie es dort zu Verschiebungen gekommen sei, oder ob es dazu keine Daten gebe.

Herr Heidenreich antwortet, dass es in der Tat schwierig sei, die Fahrten, die zusätzlich erzeugt wurden durch das 9-Euro-Ticket für Bielefeld zu erfassen. Mit dem groben Richtwert gingen sie davon aus, dass um die 35-40.000 Fahrten pro Monat zusätzlich durch das 9-Euro-Ticket entstanden seien. Dadurch seien andere Fahrten weggefallen und es habe aber eine starke Reaktivierungswirkung gegeben. Die Gründe dafür seien auch mit angegeben, teilweise waren sie Corona-bedingt, die konnten schon recht umfangreich wieder reaktiviert werden, sodass in den Monaten sicherlich wieder in ein vor-Coronaniveau in der Nachfrage erreicht werden konnte und darüber hinaus sicherlich auch noch gewisse Anteile. Genauer lasse sich für Bielefeld jedoch nicht sagen. Es lasse sich nicht feststellen, ob es durch das 9-Euro-Ticket signifikante Verlagerungen von Individualverkehr an den ÖPNV gegeben hätte. Was sich jedoch klar feststellen lasse, dass zusätzliche Fahrten durch das 9-Euro-Ticket entstanden seien, die sich besonders im Freizeitverkehr wiedergefunden hätten.

Zu der Aktualität des Gutachtens antwortet er, dass das Gutachten auf dem Stand von 2018 sei, und auch aufgrund der aktuellen Entwicklung auf eine Aktualisierung verzichtet worden sei. Das Angebotsszenario im Detail anzupassen würde auf die Ergebnisse eher geringerer Auswirkung haben. Es sei hier erstmal eine sehr deutliche Angebotserweiterung untersucht worden mit ebenfalls 100 % Leistungssteigerung in den Kilometern und die einzelnen Details würden gerade für die Monate Split nicht maßgeblich verschoben.

Herr Seifert fragt nach Ausführungen dazu, wie die Steigerung von Fahrgastzahlen umgesetzt werden soll. Er vermisst in dem Gutachten die Ansätze für die Umsetzung durch zusätzliche Angebote hinsichtlich Infrastruktur und Personalbedarf. Es müsste das Angebot doch dann ebenfalls ausgebaut werden und die Kosten und der Aufwand müsste doch auch berücksichtigt werden.

Herr Heidenreich antwortet, dass die sehr deutliche Fahrersteigerung verbunden war mit der Angebotserweiterung auch in dem Gutachten. Es finde sich genau das im Verkehrsszenario wieder, dass die Verkehrsleistung sich um bis zu 100% erhöht, bei den Fahrplankilometern und auch beim Ausbau der Bus- und Stadtbahnangebote. Auch die Kostenbetrachtung berücksichtige diese Kosten für die erforderlichen Zusatzangebote und auf der anderen Seite Kompensation für entfallene Fahrgelderlöse.

Herr Röhrig fragt, wie die Mobilität in der Stadt klimafreundlicher und sozialer gemacht werden soll? Was ist der Instrumentenkasten, den wir haben? Bei der Betrachtung des Instrumentes des Fahrpreises, wenn es für alle etwas verändert, werde es ein sehr teures Instrument. In störe es, dass die Wirkung auf den Modal Split nur unter der Bedingung, dass alles andere gleichbleibe, betrachtet werden könne. Ihn interessiere, was passieren würde, würden die Maßnahmen im Radverkehr oder im MIV Bereich oder im Fußgängerbereich umgesetzt: wie wäre die Wirkung dann einmal im Szenario der hohen Kostensenkung und zum anderen im Szenario der geringen Kostensenkung? Wie wäre die Wirkung auf die Kostensenkung, wenn ein anderes Instrument genutzt würde? Hätte es dann

eine größere Wirkung im Unterschied der unterschiedlichen Preise? Neben dieser Frage regt er an, die Frage zu diskutieren, wie die Finanzierung gestaltet werden soll, wenn das 49-Euro-Ticket eingeführt werde und die Stadt zudem beabsichtigt, weiterhin bestimmte Gruppen bei der Höhe der Fahrpreise zu unterstützen, etwa Schülerinnen und Schüler oder Menschen mit Bielefeld-Pass. Er würde dafür plädieren, wenn es für dieses Thema mehr Daten gäbe, nochmals einen Tagesordnungspunkt zu diesem Thema zu machen.

Herr Strothmann bittet, dies so für das Protokoll mit aufzunehmen.

Herr Vollmer merkt an, dass eine Prognose immer nur ein statistisches Datum sei. Die Realität sei eine andere. Je nachdem, wie gut das Angebot der Verkehrsverbesserung sei, ergebe sich hieraus ein stärkerer oder schwächerer Effekt. Weiter merkt er an, dass bei der Betrachtung auch zu berücksichtigen sei, dass es sehr viele Pendlerbeziehungen sowohl nach Bielefeld als auch aus Bielefeld heraus gebe. Es sei problematisch, nur Bielefeld isoliert zu betrachten. Das betreffe den Individualverkehr und den öffentlichen Nahverkehr. Er bedauert, dass diese Aspekte nicht wirklich mitberücksichtigt worden seien. Dies betreffe gerade auch die problematische Preisgestaltung in diesem Bereich. Schließlich fragt Herr Vollmer, ob es erste vorsichtige Kostenschätzungen darüber gebe, was ein 49 € Ticket für Mobil tatsächlich kosten würde. Das würde helfen ein Gefühl dafür zu bekommen, was vom Bund und vom Land auch tatsächlich noch geregelt werden müsste.

Herr Heidenreich antwortet, dass das Gutachten den klaren Auftrag gehabt hätte, nur Bielefeld zu untersuchen. Außerdem sei mittlerweile für den Verkehr ins Umland ein Tarif eingeführt, der über die Mobil App gekauft werden könne. Das sei ein Luftlinientarif, der über die kommunalen Grenzen hinweggehe. Das sei der Ansatz gewesen, wie der Tarif strategisch in Westfalen-Lippe auch weiterhin gehen soll. Die Tendenz jetzt gehe zum Bundesticket, dem 49-Euro-Ticket, und so müssten sich alle jetzt fragen, welche Relevanz haben dann auch die Tickets in welchen Räumen. Für Bielefeld müsste die Frage genauso gestellt werden. Wenn den Kundinnen und Kunden ein bundesweites Ticket angeboten werden könnte, was zwei Jahre lang gelten soll, stelle sich natürlich die Frage der Finanzierung. Möglicherweise werde es einen Rettungsschirm geben. Einzelheiten und eine Kalkulation könnten momentan dazu nicht mitgeteilt werden, weil die Details auch noch nicht bekannt seien. Wenn es ein bundesweites Ticket gebe, dann wolle Mobil auch aktiv im Vertrieb bleiben. Wenn jemand bundesweit den Vertrieb machen würde, dann müsste es entsprechende Ausgleichsregelungen geben. Im Endeffekt gehe es um die Liquiditätssicherung. Die Anforderungen müssten von unserer Seite her über den direkten Kontakt zum Ministerium positiv und konstruktiv formuliert werden. Das neue Thema sei die neue Welt im Bereich der Tarifierung und dabei spielten die Grenzen kaum eine Rolle mehr.

Herr Seifert merkt an, dass der Nahverkehrsplan unter anderen Voraussetzungen aufgestellt worden sei und das bundesweite Ticket nicht integriert habe. Im fehlten nach wie vor Informationen aus dem Gutachten zu der praktischen Umsetzung der 100-prozentigen Leistungssteigerung.

Herr Adamski erwidert hierauf, dass in Bielefeld in der Vergangenheit eine Vielzahl an verschiedenen Konzepten und Strategien verabschiedet

und auf den Weg gebracht worden seien. Dort seien auch entsprechende Schnittstellen zu erkennen.

Herr Dr. Lange merkt an, dass ein Instrumentenkasten nicht nur aus Verboten und Einschränkungen für alle Verkehrsteilnehmer bestehen müsse. Er bemängelt die Aufstellung des Nahverkehrsplans im letzten Jahr. Sie hätte gezeigt, welche Defizite dort bestehen. Diese Defizite seien nicht abgearbeitet. Die Situation mit den steigenden Kosten und Inflation, dem Personalmangel usw. würden ebenfalls nicht dazu führen, dass der ÖPNV schnell attraktiver werden würde. An vielen Stellen würde es deutlich werden, dass diese Idee, die mehrheitlich im Rat beschlossen worden ist, nicht erreicht werden würde. Er möchte zwei Beispiele nennen. Das Beispiel Arthur-Ladebeck-Straße: eine weitere Busspur einzuführen und diese als Hauptverkehrsstraße zu gestalten, den Fußgängerverkehr attraktiver zu gestalten, würde auf dem begrenzten Verkehrsraum nicht funktionieren. Die Situation am Rabenhof sei ähnlich. In einem Straßenraum, der 7 m breit sei, würde das alles nicht funktionieren. Und damit würde es deutlich werden, wie wenig Perspektive in diese Informationsvorlage an dieser Stelle stehen würde. Es sei zwingend an der Zeit, sich perspektivisch darüber zu unterhalten, wie die Mobilität in Bielefeld fit gemacht werden solle und sich nicht mehr mit vagen Beschreibungen auseinanderzusetzen.

Herr Adamski äußert, dass er froh sei, dass es nicht immer um Geld geht, dass die Nutzer und Fahrgäste letztendlich auf Qualität, auf Zuverlässigkeit, Pünktlichkeit, Umweltfreundlichkeit achten. Letztendlich habe das Gutachten gezeigt, dass Geld tatsächlich nicht alles ist, es macht Anreize, es bleiben viele Menschen dem ÖPNV treu, sie werden wieder reanimiert, diesen zu nutzen. Aber letztendlich gehe es darum, in den aktuell schwierigen Zeiten, in denen die Kommunen um Überleben kämpften, die Qualität zu wahren. Dies betreffe die Vamosfinanzierung und Betriebskostenzuschüsse, um die Daseinsvorsorge, dieses wichtige Instrument des Umweltverbundes tatsächlich auf den Weg zu bringen. Es sei darum gegangen und letztlich vom Rat so und nicht anders gewünscht, was in dem Gutachten auch in den aufgezeigten Szenarien wunderbar vorgetragen wurde, zu zeigen, ob der finanzielle Ansporn oder der Anreiz tatsächlich dazu führt, dass alle Bielefelder mit dem ÖPNV fahren. Das sei nicht der Fall. Man habe hier eine Expertise, die genau belege, wieviel Euro. und das seien mehrere Millionen, es brauche, um 1 % MI Verkehr zu reduzieren. Deswegen könne er nur auf das Maßnahmenkonzept, was hier vorbildhaft für diese Stadt konzeptionell auf den Weg gebracht worden sei, und dessen Umsetzung verweisen. Letztendlich könne die Stadt froh sein, dass sie einen ÖPNV hat, was bundesweit für Anerkennung Sorge mit hoher Kundenzufriedenheit. Er würde nicht alles schwarzmalen.

Herr Seifert weist nochmal darauf hin, dass von den insgesamt 13 Konzepten nur ein einziges Konzept den ÖPNV betroffen habe.

Herr Nettelstroth merkt an, dass die Kosten, die nach dem Gutachten aufgewendet werden müssten für ein entgeltfreies Ticket die doppelten Grundsteuereinnahmen der Stadt plus nochmal 20% erfordern würden. Zum zweiten müsste, so wie es beim 9-Euro-Ticket auch deutlich geworden sei, das Leistungsangebot erheblich ausgeweitet werden. Auch dies bedeute, dass erhebliche Investitionen gemacht werden müssten. Aktuell gebe es viele unsichere Parameter, sowohl durch das 49-Euro-Ticket, als

auch durch Kostensteigerungen und Fachkräftemangel. Gleichwohl müsste die Politik Steuerungsinstrumente in die Hand nehmen. Aufgrund der Haushaltslage werde man Priorisierungen vornehmen müssen. Dafür sei aus seiner Sicht ein Gesamtkonzept, das man an den Anfang der Steuerung stellt, wünschenswert. Das vorgestellte Gutachten sei erfrischend und erhellend gewesen, es seien aber viele weitere Fragen zu beantworten.

Der Stadtentwicklungsausschuss nimmt Kenntnis.

---

### **Zu Punkt 3      Mitteilungen**

---

### **Zu Punkt 3.1      Modal-Split-Befragung**

#### **Das Amt für Verkehr teilt mit:**

Die Stadt Bielefeld plant eine Veränderung der Mobilität. Um Erkenntnisse über die Veränderungen im Mobilitätsverhalten bzw. der Verkehrsmittelwahl der Einwohner\*innen zu erhalten, wurden bereits in 2010 und 2017 Haushaltsbefragungen nach dem Standardverfahren der Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise in Nordrhein-Westfalen (AGFS) durchgeführt. Ziel war und ist es herauszufinden, wie sich der Modal Split verteilt, also welche Verkehrsmittelwahl je Weg vorgenommen wird und wie sich die einzelnen Wege zusammensetzen. Die AGFS empfiehlt die Erhebung des Modal Split in einem Turnus von fünf Jahren und fördert die Durchführung von Modal-Split-Erhebungen in Höhe von 85 Prozent.

Um Erkenntnisse zum aktuellen Stand der Verkehrsmittelnutzung zu gewinnen, führt die Stadt Bielefeld mit gutachterlicher Unterstützung 2022 erneut eine Modal-Split-Befragung durch. Im Gegensatz zu den bisherigen Befragungen werden zusätzlich zu den zurückgelegten Wegen auch einzelne Etappen sowie die dafür genutzten Verkehrsmittel abgefragt und die Intermodalität stärker in den Fokus gerückt

Die Verteilung der Befragungsunterlagen an ca. 17.700 Haushalte ist für die 41. und 42. KW geplant. Das Mobilitätsverhalten soll von den Teilnehmenden an einem von vier Stichtagen in der 42. und 43. KW angegeben werden. Die Teilnahme an der Befragung ist freiwillig und schriftlich, online oder telefonisch möglich. Im Anschluss erfolgt die Dateneingabe und –auswertung durch das mit der Durchführung der Haushaltsbefragung beauftragte Büro stadtVerkehr. Die aufbereiteten Ergebnisse werden Ende Februar 2023 erwartet.

Um eine möglichst hohe Beteiligungsquote zu erreichen, wird vorab über die Medien zur Modal-Split-Befragung informiert. Die Verwaltung bittet die Mitglieder des Stadtentwicklungsausschusses um Unterstützung bei der Bewerbung.

Herr Seifert fragt hierzu, ob die Befragung bereits begonnen habe und ob der Fragenkatalog herausgegeben werden kann. Beides wird bejaht.

Der Stadtentwicklungsausschuss nimmt Kenntnis.

-.-.-

### **Zu Punkt 3.2      Sachstand Umbau Jahnplatz - Beleuchtung**

Aufgrund von Lieferschwierigkeiten konnte die Vorproduktion der Seilverspannung zum Aufhängen der Sonderleuchten über dem Jahnplatz nicht mehr im Oktober 2022 abgeschlossen werden.

Damit ist eine Montage wegen des anstehenden Weihnachtsmarktes in diesem Jahr nicht mehr möglich.

Die Montage verzögert sich auf Anfang 2023.

Die verspätete Gesamtfertigstellung ist mit dem Zuschussgeber abgestimmt und gefährdet nicht die zugesagten Fördermittel.

Der Stadtentwicklungsausschuss nimmt Kenntnis.

-.-.-

### **Zu Punkt 3.3      Beförderungsentgelte Taxen**

Das Amt für Verkehr teilt zum Antrag der CDU-Fraktion [Neufassung über die Rechtsverordnung Beförderungsentgelte Taxen] mit der Drucksachennummer [4701/2020-2025] mit: Mit E-Mail vom 27.09.2022 wurden die Bielefelder Funk Taxen Zentrale und die Hansa-Taxen-Zentrale angewiesen, bei der Vermittlung der Taxen an den genannten Personenkreis darauf zu achten, dass auf keinen Fall ein Zuschlag erhoben werden darf. Nach der Stellungnahme der Bielefelder Funk Taxen Zentrale vom 13.10.2022 stellt die Umsetzung in der Vermittlung keine Problematik dar und wird in Zukunft umgesetzt.

Der Stadtentwicklungsausschuss nimmt Kenntnis.

-.-.-

**Zu Punkt 3.4****Beitritt zur Städteinitiative "Lebenswerte Städte durch angemessene Geschwindigkeiten"**

Beitritt zur Städteinitiative „Lebenswerte Städte durch angemessene Geschwindigkeiten“

Die Verwaltung teilt mit, dass die Stadt Bielefeld der Städteinitiative „Lebenswerte Städte durch angemessene Geschwindigkeiten“ beigetreten ist (vgl. auch Antrag der Lokaldemokratie in Bielefeld, Drucksache 3316/202-2025).

Der Stadtentwicklungsausschuss nimmt Kenntnis.

Herr Moss informiert mündlich über die Neuaufstellung des Regionalplanes: Hierzu habe die Verwaltung zu einer Informationsveranstaltung eingeladen, die am 18.10.2022 stattgefunden habe. Die Protokolle und Präsentationen seien verteilt. Zudem habe gestern ein Erörterungstermin stattgefunden. Das Protokoll werde noch zur Verfügung gestellt, wenn es von der Bezirksregierung übersandt worden sei. Im Erörterungstermin habe Herr Moss darum gebeten, dass das Zahlenmaterial von ID-NRW über die Einwohnerzahlen in Bielefeld nochmal geprüft werde, da insoweit Zweifel an der Richtigkeit bestanden.

Herr Vollmer informiert darüber, dass er mit dem Projektmanager der ICE Strecke gesprochen und diesen in den StEA eingeladen habe, um zu berichten, und bittet die Verwaltung darum, einen Termin ins Auge zu fassen. Herr Adamski ergänzt, dass, sobald die Bahn Überlegungen zur Lini-enplanung und zu Korridoren mitteilt, er auch eine Einladung in den StEA veranlassen werde.

-.-.-

**Zu Punkt 4****Anfragen**

-.-.-

**Zu Punkt 4.1****Anfrage "Die Linke " Verkehrswende – Ausbau Stadtbahn"**

Beratungsgrundlage:

Drucksachenummer: 4933/2020-2025

***Der Text der Anfrage lautet:***

*Wie ist der aktuelle Sachstand folgender Stadtbahn-Planungen:*

- *Einleitung Planfeststellung Linie 1 nach Sennestadt*
- *Variantenprüfung Stadtbahn Hillegossen*
- *Machbarkeitsstudie Verbindung Linie 4 mit Linie 3*
- *Vergleichende Potentialanalyse Stadtbahn Jöllenbeck von Linie 1 und 3*
- *Potentialanalyse Verlängerung Linie 1 nur bis Vilsendor mit P+R Angebot*
- *Umsetzung Stadtbahnlinie 5 (Universität - Brackwede Kirche)*

*Begründung:*

*Es sind in der Vergangenheit diverse Maßnahmen und Planungen politisch in Auftrag gegeben worden. Ein Teil befindet sich in Arbeit (Stadtbahn nach Jöllenbeck, und Hillegossen). Bei anderen ist der Planungsstand unklar. Da aber an den Ergebnissen der Studien andere Bauvorhaben hängen, ist eine zügige Abarbeitung erforderlich.*

vertagt

--

**Zu Punkt 4.2**

**Anfrage Fraktion Die Linke "Beleuchtungssituation am Wickenkamp im Grünzug"**

Beratungsgrundlage:

Drucksachennummer: 4934/2020-2025

**Der Text der Anfrage lautet:**

*Wer ist für die Beleuchtungen zuständig und wann sollen diese erneuert werden?*

*Zusatzfrage: Die Beleuchtung parallel zur Schüco-Arena wird nur zu Spielen eingeschaltet*

*Nach Aussage von Arminia liegt die Beleuchtung nicht in ihrem Zuständigkeitsbereich.*

*Wer ist bei der Stadt für Unterhalt und Einschaltzeiten verantwortlich?*

*Begründung:*

*Beide Beleuchtungen stellen alte Systeme mit hohem Stromverbrauch dar. Im Rahmen der Einsparung von Energie sollte auch hier ein Austausch bzw. Ersatz vorgesehen werden*

**Das Amt für Verkehr teilt mit:**

*Die Beleuchtung parallel zur Kleingartenanlage liegt in der Zuständigkeit vom Amt für Verkehr. Eine energetische Sanierung ist bereits vorgesehen und beauftragt.*

*Die Beleuchtung am Fußweg entlang der Schüco-Arena wurde 1996 vom DSC Arminia Bielefeld finanziert und liegt weiterhin in der Zuständigkeit vom DSC Arminia Bielefeld.*

*Diese Beleuchtung wird ausschließlich bei Heimspielen zur Ausleuchtung der Evakuierungsfläche in Betrieb genommen.*

*Defekte Leuchtmittel werden und wurden in der Vergangenheit bereits mit energiesparenden Leuchtmitteln ersetzt.*

Der Stadtentwicklungsausschuss nimmt Kenntnis.

-.-.-

#### **Zu Punkt 4.3**

#### **Anfrage Fraktion Die Linke "Bodengutachten des Geländes des ehemaligen Ernst-Rein-Bades"**

Beratungsgrundlage:

Drucksachennummer: 4935/2020-2025

***Der Text der Anfrage lautet:***

*Ist in den Hausakten der Häuser „Am Brodhagen“ 11, 11a, 13, 13a, 15, 15a und 17, 17a das angesprochene Bodengutachten vorhanden?*

***Zusatzfrage:***

*Sind auf dem Flurstück 1180 „Am Brodhagen“ Messsonden vorhanden, die eventuell vorkommende Ausgasungen messen?*

***Begründung:***

*Auf dem Gelände nordwestlich der Drögestraße (sogenanntes Kowert-Gelände) befindet sich eine Altdeponie. Hier wurde eine Bodensenke mit unterschiedlichen Materialien verfüllt. Aktuell wird der Boden überprüft. Beim Bau der oben angesprochenen Häuser wurde bereits ein Gutachten erstellt, das die Probleme der Deponie beschreibt. Um hier weiter über eine Nachnutzung des Geländes entscheiden zu können, ist die Kenntnis dieses Gutachtens sinnvoll.*

***Das Bauamt antwortet wie folgt:***

*Auf den Grundstücken Am Brodhagen 11-17 sind teils Altablagerungen vorhanden. Teilbereiche gehörten zum ehemaligen Standort des Ernst-Rein Hallenbades, das 1997 zurückgebaut wurde. Damals wurde hierfür*

ein Bodengutachten erstellt. Dieses ist Bestandteil der Baugenehmigungen.

In der Hausakte Am Brodhagen 17 ist ein Auszug aus einem Bericht zur gutachterlichen Begleitung von Bodenaushub und Einbau einer passiven Gasdrainage vom 11.07.2003 der Dr. Thomas Gesellschaft für Umwelt-System-Analyse mbH hinterlegt. Nach Fertigstellung der Doppelhäuser wurde im Bericht bestätigt, dass keine weiteren Maßnahmen in Bezug auf die Eliminierung von Methan im Boden notwendig sind.

Nach Rücksprache mit dem Umweltamt 360.32 befinden sich keine Messsonden auf dem Flurstück 1180, da diese auch nicht erforderlich sind.

Der Stadtentwicklungsausschuss nimmt Kenntnis.

-.-.-

#### **Zu Punkt 4.4**

#### **Anfrage Fraktion Die Linke "Sachstand B-Plan I/B 63-EA in Brackwede"**

Beratungsgrundlage:

Drucksachennummer: 4936/2020-2025

#### **Die Anfrage lautet wie folgt:**

Wie ist der Sachstand zum B-Plan I/B 63-EA?

#### **Zusatzfrage:**

Was sind die Gründe, dass bisher kein Entwurfsbeschluss vorgelegt worden ist?

#### **Begründung:**

Die Fläche stellt eine Industriebrache dar. Angesichts des Fehlens sowohl an gewerblichen Flächen wie an Wohnbauflächen sollten angefangenen B-Pläne auch zu einem Abschluss gebracht werden.

#### **Das Bauamt antwortet wie folgt:**

Mit der Aufstellung des **Bebauungsplanes Nr. I/B63 „Sport und Gewerbe“** für den Bereich südlich des katholischen Friedhofs (ehemalige Hartsteinwerke) sowie der angrenzenden Flächen sollten die planungsrechtlichen Voraussetzungen für die Errichtung einer Sportsportanlage für das Schulzentrum Rosenhöhe und die Genehmigung von gewerblichen Vorhaben auf dem Grundstück der ehemaligen Hartsteinwerke geschaffen werden.

Der B-Plan Nr. I/B63 „Sport und Gewerbe“ für das Gebiet wurde parallel zum B-Plan Nr. I/B61 „Gewerbegebiet Stadtring“ für den südlich angrenzenden Bereich entlang des Stadtrings aufgestellt.

Das Aufstellungsverfahren für den B-Plan Nr. I/B61 „Gewerbegebiet Stadtring“ konnte aufgrund konkreter Gewerbeansiedlungswünsche (Planerfordernis) und Grundstücksverfügbarkeit (überwiegend städtische

Flächen) zeitnah durchgeführt werden. Der B-Plan ist seit dem 24.02.2003 rechtsverbindlich.

*Für den Bebauungsplan Nr. I/B63 „Sport und Gewerbe“ liegen die wesentlichen Rahmenbedingungen für eine Weiterführung bisher nicht vor. Dazu gehören u.a. konkrete Entwicklungsanfragen durch Investoren, Grundstücksverfügbarkeit, Klärung der betroffenen Belange durch Gutachten -insbesondere Altlastenproblematik- etc. Auch liegen keine konkreten Pläne zur Errichtung einer Sportanlage für die Gesamtschule Rosenhöhe vor. Im nördlichen Bereich des Schulgeländes der Gesamtschule Rosenhöhe wurde mit Datum vom 17.01.2022 eine Sporthalle mit direkter Anbindung an die Schule genehmigt.*

*Auf der im Nordwesten gelegende Industriebrache mit ungenutzten und zum Teil verfallenen Gebäude der ehemaligen „Bielefelder Hartsteinfabrik“ hat sich mittlerweile der Wald- und Baumbestand erweitert und gefestigt.*

Herr Vollmer erläutert zum Hintergrund der Frage dass es um die Brachfläche an der Rosenhöhe gehe. Es gehe dabei um die Situation der Kanalisation. Er bittet darum, die Karte in höherer Auflösung zur Verfügung zu stellen, um die Entwässerungsmöglichkeiten besser prüfen zu können. Eventuell könnte auf dieser Fläche in Brackwede eine Kita realisiert werden.

Der Stadtentwicklungsausschuss nimmt Kenntnis.

---

#### **Zu Punkt 4.5      Anfrage Fraktion Die Linke " Erschließung Rochdale-Gelände"**

Beratungsgrundlage:

Drucksachenummer: 4937/2020-2025

**Der Text der Anfrage lautet:**

*Welche Investitionskosten sind notwendig, um für die drei an der Oldentruper Straße liegenden Kasernengebäude einen eigenen Wasser- und Fernheizungsanschluss herzustellen?*

Zusatzfrage:

*Lassen sich hierfür Fördermittel einwerben?*

Begründung:

Es ist damit zu rechnen, dass die Verhandlungen über die Übernahme des Geländes durch die Stadt mit der BIMA noch einen längeren Zeitraum dauern werden. Allerdings haben die gerade erfolgreich durchgeführten Kulturangebote gezeigt, es gibt Bedarf für die

Nutzung des Geländes. Daneben gibt es auch eine Reihe von Nutzungsmöglichkeiten insbesondere der Gebäude an der Oldentruper Straße. Eine Herstellung der fehlenden Infrastruktur ist keine temporäre Investition, sondern für die zukünftige Nutzung in jedem Fall erforderlich. Vor diesem Hintergrund ist die Prüfung der notwendigen Kosten für die Herstellung eines Anschlusses an die zentrale Infrastruktur sinnvoll (Fernheizung, Wasser/Abwasser). Dieses würde eine zeitlich befristete Übergangsnutzung ermöglichen und die Gebäude stehen nicht ungenutzt leer.

### **Das Bauamt antwortet wie folgt:**

*Die Gebäude der ehemaligen Rochdale Kaserne verfügen derzeit über keinen Anschluss an die öffentlichen Ver- und Entsorgungsnetze. Die bisherige Ver- und Entsorgung erfolgte über inzwischen stillgelegte interne Netze. Eine kurzfristige Reaktivierung für einzelne Gebäude ist technisch nicht möglich. Für eine Zwischennutzung von Gebäuden müssen daher temporäre oder provisorische Lösungen gefunden werden. Zur Vorbereitung von Lösungen wurde ein Zwischennutzungskonzept erarbeitet, das in Kürze zur politischen Beratung vorgelegt wird. Darauf aufbauend können mögliche kurzfristige Ver- und Entsorgungsmaßnahmen kalkuliert werden.*

*Für die mittel- und langfristige Nutzung ist die Herstellung von neuen Gebäudehausanschlüssen für Wasser, Strom, Fernwärme, Schmutz- und Regenwasser, Telekommunikation und ggf. Gas notwendig. Die hierfür notwendigen höheren Investitionskosten können erst auf der Grundlage von Gebäudekonzeptstudien kalkuliert werden. Diese Konzepte werden im weiteren Rahmenplanungsprozess u.a. auch für das Wirtschaftsgebäude an der Oldentruper Straße 65 (Block 1) bis Mitte 2023 erstellt.*

*Grundsätzlich kann davon ausgegangen werden, dass die Hausanschlüsse für die Gebäude, die direkt an öffentlichen Straßenparzellen liegen, vergleichsweise kostengünstig hergestellt werden können. Das Einwerben von Fördermitteln ist möglich und befindet sich mit der geplanten Aufstellung eines Integrierten Städtebaulichen Entwicklungskonzepts Rochdale (InSEK) in Vorbereitung.*

Herr Vollmer weist darauf hin, dass seine Frage einen aktuellen Hintergrund hätte. Es müsse damit gerechnet werden, dass zusätzliche Flüchtlinge aus der Ukraine kommen würden. Dabei sollten nicht nur die Turnhallen oder andere Hallen, die zur Verfügung stehen, betrachtet werden, sondern auch das Rochdale-Gelände. Dort gebe es eine ganze Menge an Möglichkeiten auch in den Kasernengebäuden. Der einzige kritische Punkt sei, dass die Gebäude im Moment nicht an der Infrastruktur angeschlossen seien. Er bedankt sich für die Antwort und auch dafür, dass die Verwaltung an dem Problem arbeiten würde, die Kasernen an der Infrastruktur anzuschließen.

Der Stadtentwicklungsausschuss nimmt Kenntnis.

## Zu Punkt 4.6

**Anfrage Fraktion Die Linke "Kulturlandschaftlicher Fachbeitrag des LWL"**Beratungsgrundlage:

Drucksachennummer: 4938/2020-2025

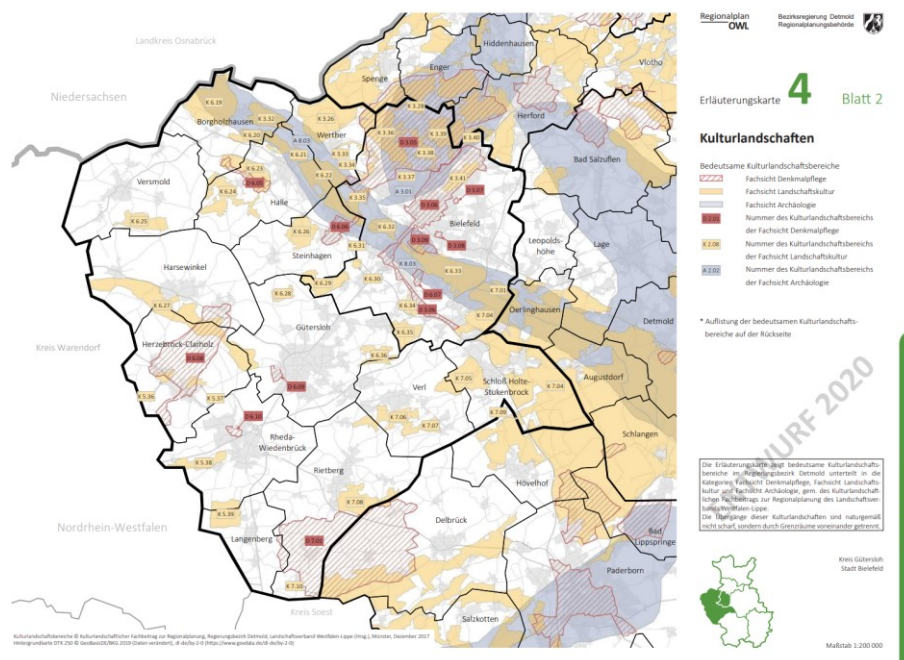
**Der Text der Anfrage lautet:**

Was beinhaltet der „Kulturlandschaftliche Fachbeitrag des LWL zur Regionalplanung“ für die Stadt Bielefeld?

**Begründung:**

Für den neuen Regionalplan hat der LWL einen umfassenden Fachbeitrag für die Kulturlandschaften erstellt, der auch größere Teile der Stadt Bielefeld betrifft. Um die Inhalte in Zukunft angemessen berücksichtigen zu können, ist die Kenntnis des Beitrags für den Stadtentwicklungsausschuss von Bedeutung. Der Fachbeitrag differenziert nach Landschaften mit Bedeutung für die Archäologie, die Denkmalpflege und die Landschaftskultur.

Die Verwaltung antwortet wie folgt:



### Kulturlandschaftsbereiche im Kreis Gütersloh und der Stadt Bielefeld

#### Kulturlandschaftsbereiche - Fachsicht Landschaftskultur

| Nr.    | Name                                                | Kreis/Stadt          |
|--------|-----------------------------------------------------|----------------------|
| K.3.26 | Rothenhagen - Rolingdorf - Bardüttlingdorf - Sperge | Bielefeld            |
| K.3.32 | Teutoburger Wald östlich Borgholzhausen             | Gütersloh            |
| K.3.33 | Schwarzbachtal von Werther bis Deppendorf           | Gütersloh, Bielefeld |
| K.3.34 | Sieke von Hasbach und Valsiebisch                   | Bielefeld            |
| K.3.35 | Krebbach- und Horstbachtal                          | Bielefeld            |
| K.3.36 | Beckendorfer Mühlenbachtal                          | Bielefeld            |
| K.3.37 | Siek Mühlenmaisch                                   | Bielefeld            |
| K.3.38 | Moorbachtal                                         | Bielefeld            |
| K.3.39 | Jöllbeck- Vilandorf                                 | Bielefeld            |
| K.3.40 | Greibbrink                                          | Bielefeld            |
| K.3.41 | Johannisbachtal und Meyer zu Eissen                 | Bielefeld            |
| K.5.36 | Waldflächen östlich Clarholz                        | Gütersloh            |
| K.5.37 | Waldflächen nördlich Herzebrock                     | Gütersloh            |
| K.5.38 | Bereich zwischen Haus Wleck und Haus Nottbeck       | Gütersloh            |
| K.5.39 | Batenhorst / Lippentrup                             | Gütersloh            |
| K.6.19 | Teutoburger Wald westlich Borgholzhausen            | Gütersloh            |
| K.6.20 | Teutoburger Wald zwischen Borgholzhausen und Halle  | Gütersloh            |
| K.6.21 | Knüll/Storkenberg                                   | Gütersloh            |
| K.6.22 | Teutoburger Wald zwischen Halle und Bielefeld       | Gütersloh, Bielefeld |
| K.6.23 | Schlösser Tatenhausen und Hottfeld mit ihrem Umfeld | Gütersloh            |
| K.6.24 | Landschaft westlich von Hörde                       | Gütersloh            |
| K.6.25 | Versmolder Bruch                                    | Gütersloh            |
| K.6.26 | Umfeld von Gut Patthorst                            | Gütersloh            |
| K.6.27 | Hanswinkel Ermsiederung mit Dünenbereichen          | Gütersloh            |
| K.6.28 | Am Lichtebach                                       | Gütersloh            |
| K.6.29 | Holtkamp                                            | Bielefeld            |

#### Kulturlandschaftsbereiche - Fachsicht Archäologie

| Nr.    | Name                            | Kreis/Stadt          |
|--------|---------------------------------|----------------------|
| A.3.01 | Ravensberger Land               | Bielefeld            |
| A.6.03 | Teutoburger Wald und Eggengänge | Gütersloh, Bielefeld |

| Nr.    | Name                                                              | Kreis/Stadt |
|--------|-------------------------------------------------------------------|-------------|
| K.6.30 | Meyer zu Ummeln                                                   | Bielefeld   |
| K.6.31 | Kammereich des Teutoburger Waldes an der Hünenburg                | Bielefeld   |
| K.6.32 | Waldflächen am Jos- und Blömeberg                                 | Bielefeld   |
| K.6.33 | Teutoburger Wald zwischen Bielefelder Pass und Autobahn (BAB A 2) | Bielefeld   |
| K.6.34 | Rieselfelder Windel                                               | Bielefeld   |
| K.6.35 | Bekeheide                                                         | Bielefeld   |
| K.6.36 | Große Wiese Avenwedde                                             | Gütersloh   |
| K.7.01 | Teutoburger Wald bei Oerlinghausen                                | Bielefeld   |
| K.7.04 | Senne                                                             | Gütersloh   |
| K.7.05 | Schloss Holte                                                     | Gütersloh   |
| K.7.06 | Bereich südlich Verl                                              | Gütersloh   |
| K.7.07 | Grasmeerenen bei Verl                                             | Gütersloh   |
| K.7.08 | Rietberger Fischteiche und Ermsiederung                           | Gütersloh   |

#### Kulturlandschaftsbereiche - Fachsicht Denkmalpflege

| Nr.    | Name                                      | Kreis/Stadt |
|--------|-------------------------------------------|-------------|
| D.3.05 | Jöllbeck-Enger-Herford                    | Bielefeld   |
| D.3.06 | Stadt Bielefeld                           | Bielefeld   |
| D.3.07 | Siedlung Heeper Fichten                   | Bielefeld   |
| D.3.08 | Siedlungen Königsbrügge und Am Sickerfeld | Bielefeld   |
| D.3.09 | Bethel                                    | Bielefeld   |
| D.6.05 | Halle-Stockkämpen                         | Gütersloh   |
| D.6.06 | Steinhagen                                | Gütersloh   |
| D.6.07 | Sennfriedhof                              | Bielefeld   |
| D.6.08 | Clarholz- Herzebrock- Marienfeld          | Gütersloh   |
| D.6.09 | UW-Klinikum Gütersloh                     | Gütersloh   |
| D.6.10 | Rheda                                     | Gütersloh   |
| D.7.01 | Westenholz- Mastholte                     | Gütersloh   |

Der Stadtentwicklungsausschuss nimmt Kenntnis.

~\*~

## Zu Punkt 4.7

## Anfrage Die Linke "Parken auf Gehwegen"

### Beratungsgrundlage:

Drucksachennummer: 4939/2020-2025

### **Der Text der Anfrage lautet:**

*Werden die per Straßenverkehrsordnung zugelassenen Flächen auf Gehwegen überprüft, ob rechtlich eine Anordnung als Parkraum noch zulässig ist?*

### **Begründung:**

*Grundsätzlich ist das Befahren von Gehwegen nach der StVO verboten. Der Gehweg gilt als Verkehrsfläche mit besonderer Schutzfunktion (u.A. für Kinder oder Senioren). In den maßgeblichen technischen Regelwerken (RaSt06, EFA, H BVA) schwanken die Regelbreiten zwischen 2,10m und 2,70m. Die RaSt06 nimmt für den Innerstädtischen Bereich 2,50m an. Mit Hilfe von straßenverkehrsrechtlichen Anordnungen kann die Stadt unter bestimmten Voraussetzungen ein Parken auf dem Gehweg zulassen. Wenn kein Platz für die bereits angesprochene Regelbreite ist, soll auf den ruhenden Verkehr verzichtet werden und/oder eine Einbahnstraße eingerichtet werden. Nach der RaSt06 ist es bei nicht ausreichend vorhandenem Platz erforderlich, die Ansprüche des Individualverkehrs zu reduzieren. Im Falle der Barrierefreiheit ist besonders zu berücksichtigen, dass Rollstühle Platz zum Wenden bzw. Manövrieren brauchen. Oft wird*

*auch außer acht gelassen, dass Kinder bis zu 8 Jahren auf dem Gehweg fahren müssen; dabei dürfen sie von Erwachsenen begleitet werden. Diese Ausführungen deuten darauf hin, dass Restgehwegbreiten von 1,20m oder 1,30m nicht zulässig sind, insbesondere weil sie nicht mehr barrierefrei sind. Die VwB-StVO beschreibt: „Das Parken auf Gehwegen darf nur zugelassen werden, wenn genügend Platz für den unbehinderten Verkehr von Fußgängern gegebenenfalls mit Kinderwagen oder Rollstuhlfahrern auch im Begegnungsverkehr bleibt.“ Die Ausführungen machen deutlich, dass an vielen Stellen das legale Gehwegparken nicht mehr angeordnet werden dürfte und Restbreiten unter 2 m eigentlich nicht mehr zulässig sind.*

vertagt

---

#### **Zu Punkt 4.8      Anfrage Fraktion Die Linke "Parken in der Klasingstraße"**

Beratungsgrundlage:

Drucksachennummer: 4940/2020-2025

***Der Text der Anfrage lautet:***

*Hat die Klasingstraße für einen Feuerwehr-Einsatz noch eine ausreichende Breite, wenn links Autos parken?*

**Zusatzfrage:**

*Gibt es eine Möglichkeit, für mobilitätseingeschränkte Fußgänger eine ausreichende Breite der Gehwege auszuweisen?*

*Begründung:*

*Aus Gründen der Sicherheit muss für die Feuerwehr immer ein Einsatz möglich sein. Deshalb ist eine Prüfung der Situation vor Ort erforderlich. Das Gleiche gilt für Rollstuhlfahrer, Fußgänger mit Kinderwagen, Bürger mit Rollator.*

vertagt

---

#### **Zu Punkt 4.9      Anfrage Fraktion Die Linke "Straßenverkehrszählung Brake/Milse"**

Beratungsgrundlage:

Drucksachennummer: 4941/2020-2025

**Text der Anfrage lautet:**

Wie hoch sind die Nutzerzahlen im MIV (Pkw, Lkw) an folgenden Straßen (jeweils Einmündung in die Herforder Straße) aufgeschlüsselt nach HV und NV?

- Heilbronner Straße
- Milser Straße
- Mehlstraße
- Grafenheider Straße
- Braker Straße
- Elsener Straße
- Herforder Straße (am Rabenhof)?

**Zusatzfrage:**

Welche Veränderungen sind mit dem Bau der L712n prognostiziert?

Die Verkehrsdaten stammen aus der Analyse 2021 (Ist-Zustand) des Bielefelder Verkehrsmodells und bilden den werktäglichen durchschnittlichen Verkehr ab. Eine Unterteilung in HV und NV ist nicht möglich. Im prognostizierten Zustand (Zusatzfrage) sind die Baumaßnahmen L712n, Grafenheider Straße, 4-spuriger Ausbau der Herforder Straße und eine Abbindung der Heilbronner Straße abgebildet.

| Straße (Einmündung-Herforder-Str)   | Ist-Zustand |                    | Prognostizierter Zustand |                    | Abweichung % |
|-------------------------------------|-------------|--------------------|--------------------------|--------------------|--------------|
|                                     | Fz/24h      | Lkw/24h<br>(≥3,5t) | Fz/24h                   | Lkw/24h<br>(≥3,5t) |              |
| Heilbronner-Straße                  | 4750        | 230                | -                        | -                  | 100          |
| Milser-Straße                       | 10130       | 440                | 5950                     | 180                | 41           |
| Mehlstraße                          | 2470        | 60                 | 2850                     | 60                 | -15          |
| Grafenheider-Straße                 | 6970        | 440                | 8740                     | 460                | -25          |
| Braker-Straße                       | 13910       | 650                | 14900                    | 490                | -7           |
| Elsener-Straße                      | 8320        | 340                | 3840                     | 70                 | 54           |
| Herforder-Straße (östlich Rabenhof) | 28750       | 1210               | 38850                    | 2350               | -35          |
| L-712n                              |             |                    | 21270                    | 1910               | -100         |

Herr Vollmer erläutert, dass die Problematik deutlich gemacht, dass mit der L712n tatsächlich ungefähr 10.000 zusätzliche Fahrzeuge auf die

Herforder Straße kämen, die man im innerstädtischen Bereich gar nicht gebrauchen könnte, etwa im Hinblick auf den Bildungscampus auf dem Seidensticker-Gelände. Deswegen hätte seine Fraktion einen kritischen Blick auf die Planung.

Der Stadtentwicklungsausschuss nimmt Kenntnis.

-.--

#### **Zu Punkt 4.10    Anfrage Fraktion Die Linke "Wohnungsbau nördliche Innenstadt"**

Beratungsgrundlage:

Drucksachennummer: 4942/2020-2025

##### **Text der Anfrage lautet:**

Wie ist der Sachstand zum Beschluss der BZV Mitte „Förderung des Wohnungsbaus in der nördlichen Innenstadt“ - Drucksache 3910/2020-2025?

##### **Begründung:**

*Der Beschluss wurde bereits im Frühjahr gefasst. Außerdem ist das Ergebnis auch für andere Stadtbezirke von Interesse. Deshalb sollte auch im Stea berichtet werden.*

##### **Das Bauamt antwortet wie folgt:**

*Das Bauamt hat eine entsprechende Planstelle zur Baulücken- und Brachflächenaktivierung*

*ausgeschrieben und diese auch kürzlich besetzen können. In diesem Zusammenhang wird aktuell der Bestand an städtebaulichen Brachen und Innenentwicklungspotenzialen ermittelt und hinsichtlich fachlicher Rahmenbedingungen bewertet. Bauwillige Eigentümer entsprechender Grundstücke oder Architekturbüros können somit zu notwendigen baurechtlichen und sonstigen Genehmigungen oder Verfahren sowie bei der Entwicklung von Bebauungskonzepten noch zielgerichteter beraten werden.*

*Soweit erforderlich und fachlich machbar, soll im nächsten Schritt mittels Bauleitplanverfahren die jeweilige planungsrechtliche Zulässigkeit einer Bebauung hergestellt werden.*

*Die Verwaltung wird die Bezirksvertretung / den Ausschuss auf der Grundlage erster Bewertungsergebnisse zu den ermittelten Flächenpotenzialen über das geplante weitere Vorgehen bzw. potenzielle Aktivierungsinstrumente informieren.*

Der Stadtentwicklungsausschuss nimmt Kenntnis.

-.-.-

## **Zu Punkt 4.11     Anfrage FDP-Fraktion "Zusammensetzung der AG SpuReN**

Beratungsgrundlage:

Drucksachennummer: 4951/2020-2025

**Text der Anfrage lautet:**

*Aus welchen Ämtern, Organisationen u.ä. stammen die Mitglieder der AG SpuReN? 1. Zusatzfrage: Wann hat sich die AG SpuReN konstituiert und welcher Beschluss lag der Konstituierung zu Grunde?*

*2. Zusatzfrage: Gibt es eine Satzung / Geschäftsordnung der AG Spuren – wenn ja: wo ist diese einzusehen?*

**Das Amt für Verkehr teilt zur Anfrage der FDP-Fraktion "Zusammensetzung der AG SpuReN" mit der Drucksachennummer 4951/2020-2025 mit:**

**Aus welchen Ämtern, Organisationen u.ä. stammen die Mitglieder der AG SpuReN?**

**Antwort AfV:** Regelmäßige Mitglieder der AG SpuReN sind derzeit:

- |                                 |                      |
|---------------------------------|----------------------|
| - moBiel GmbH                   | - IHK Ostwestfalen   |
| - Polizei Direktion Bielefeld   | - ACE e.V. Kreis OW  |
| - ADFC (Stadtverband Bielefeld) | - Radentscheid Biele |
| - VCD e.V. (Kreisverband OWL)   | - Amt für Verkehr    |

**1. Zusatzfrage:** Wann hat sich die AG SpuReN konstituiert und welcher Beschluss lag der Konstituierung zu Grunde?

**Antwort AfV:** Der StEA hat in der Sitzung am 17.03.2017 mit der Vorlage Drucksachen-Nr. 4416/2014-2020 beschlossen, ...“ dass ein „handlungsfähiges und dem beschlussfassenden Stadtentwicklungsausschuss empfehlendes Gremium für den Radverkehr“ eingerichtet werden soll.“ Hieraus hat sich die AG SpuReN entwickelt.

**2. Zusatzfrage:** Gibt es eine Satzung / Geschäftsordnung der AG Spuren – wenn ja: wo ist diese einzusehen?

**Antwort AfV:** Es gibt keine offizielle Satzung od. Geschäftsordnung für diese AG. Die Sitzungen sind nicht-öffentlich, die Sitzungstermine werden von der Geschäftsführung zu Jahresbeginn mit den Teilnehmenden abgestimmt, die Planungsthemen nach Bedarf im Rahmen der Einladungen kommuniziert.

In den ersten Sitzungen zur Organisation des Planungsgremiums wurde folgendes festgehalten (hier auszugsweise):

- Aufgabe der AG ist die inhaltliche Abstimmung konkret vorgesehener verkehrlicher Infrastrukturplanungsmaßnahmen des Amtes für Verkehr.
- Die Mitglieder der AG stimmen überein, dass sie sich an das Arbeitsergebnis gebunden sehen. Im Fall von Konsens wird dieser den politischen Gremien zur Beschlussfassung empfohlen. Im Fall von Dissens wird dieser mit einem Abwägungsvorschlag des Amtes für Verkehr den politischen Gremien zur Beschlussfassung vorgelegt.

Die in der AG vereinbarte Vertraulichkeit zu Dokumenten und Detailinformationen, insbesondere zu Einzel-Voten der Teilnehmenden zu den jeweiligen Planungen wird bestätigt. Eine Herausgabe von Informationen zu Planungsprojekten erfolgt lediglich als gemeinsam formuliertes Votum des Gremiums. Die Geschäftsführung des Gremiums liegt im Amt für Verkehr bei der Leitung des Teams „Operative Verkehrswegeplanung“ (660.22).

Der Stadtentwicklungsausschuss nimmt Kenntnis.

---

**Zu Punkt 4.12 Fragenkatalog der FDP zum TOP 12 der StEA-Sitzung am 25.10.2022  
zum Thema Mobilitätslinie 1 Verlängerung Sennestadt**

Beratungsgrundlage:

Drucksachennummer: 4978/2020-2025

**Text der Anfrage lautet:**

*Fragenkatalog der FDP zum TOP 12 der StEA-Sitzung am 25.10.2022  
zum Thema Mobilitätslinie 1 Verlängerung Sennestadt*

*Frage 1:*

*Wie viele Personen wohnen im Umfeld der Haltestelle Alsterweg?*

*Frage 2:*

*Wie viele Personen/Haushalte im Umfeld der Haltestelle Alsterweg sind vom zusätzlichen*

*Lärm in diesem Lärmtrog betroffen?*

*Frage 3:*

*Da es in Sennestadt Nord eh umfängliche Busverbindungen zur Anbindung an die*

*Stadtbahn geben wird, stellt sich folgende Frage: Gibt es Kosten-/Nutzen Vergleichsrechnungen, wenn man als Endhaltestelle nicht die Umgebung Alsterweg*

*wählen würde, sondern vielleicht Travestraße oder Ehrenbergplatz?*

*Frage 4:*

*Wie hoch ist in der Schulzeit der prognostizierte Anteil der Schüler an der Haltestelle*

*Ehrenbergplatz?*

*Frage 5:*

Inwieweit sind in die Bedarfsberechnungen an die in den letzten Jahren sich stark veränderten Parameter Homeoffice, autonomes Fahren und Verkehrswende eingerechnet worden?

Frage 6:

Wieso wurde in der Bewertung der Endpunkte beim Alsterweg im Bereich Baubelange der

Satz „Eingriffe in private Flächen“ grün, also positiv, gekennzeichnet?

Frage 7:

Wieso wurde in der Bewertung der Endpunkte beim Alsterweg die Bereiche

Umweltbelange und Verkehrsbelange grün gekennzeichnet, obwohl es in beiden je einen

grünen, blauen und roten Punkt gibt? Bei den Bewertungen der anderen Haltestellen

wurde grundsätzlich anders verfahren.

In der Infovorlage wird bei der Erklärung zur Favorisierung der Endhaltestelle Alsterweg

geschrieben, dass „die erhöhte Gesamtlärmbelastung Straße + Stadtbahn durch

Lärmschutzmaßnahmen reduziert werden kann, sofern die rechtlich festgelegten

Grenzwerte überschritten werden.“

Frage 8:

Wie hoch sind die derzeit prognostizierten Lärmpegel an dieser Stelle?

Frage 9:

Mit welchen Mitteln könnte die Lärmbelastung dort verringert werden?

### **Die Verwaltung antwortet wie folgt:**

**Mobilitätslinie:** Ergebnisse zur Straßenraumgestaltung und zum Endpunkt in Sennestadt Nord

1. Im Einzugsradius der Haltestelle Alsterweg befindet sich die nördliche Elbeallee, der Alsterweg, der Sudeweg, der Luheweg, der Illmenauweg, Teile der Straße Am Stadion (bis zur Brüder-Grimm Schule) und Teil des Senner Hellwegs (von Senner Hellweg 254 bis 370). Wie viele Einwohner:innen genau in einem Radius wohnen, kann nur von den städtischen Ämtern ermittelt werden.

2., 8., 9.:

Zum Thema Lärm: Der Lärm und Emissionsschutz für die Anwohner:innen ist moBiel ein wichtiges Anliegen. Im weiteren Planungsprozess (nach der Entwurfsplanung) ist moBiel verpflichtet detaillierte Lärm- und Erschütterungsgutachten von externen Gutachtern vorzulegen. Diese werden u.a. auch die Überprüfung jedes Gebäudes entlang der Trasse und, wenn nötig, geeignete Maßnahmen zur Lärmreduktion beinhalten. Es gibt eindeutige gesetzliche Bestimmungen zum Lärmschutz, welche die Mobilitätslinie einhalten muss und wird. In einem externen Lärm- und Erschütterungsgutachten werden die zukünftigen Belastungen errechnet. Bei Überschreitung der rechtlich festgelegten Grenzwerte werden Maßnahmen zur Reduzierung festgelegt. Dabei gibt es viele Möglichkeiten, wie der Lärmschutz umgesetzt werden kann:

- zum Beispiel Bau von Rasengleis, elastische Schienenlagerung, Einsatz von Schmieranlagen oder auch den Einbau von Schallschutz vor oder an Gebäuden. Welche Lösungen umgesetzt werden hängt von der jeweiligen Örtlichkeit und Machbarkeit ab. Im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens werden dann alle Planungen zum Thema Lärmschutz und deren Wirkungen detailliert überprüft und von der zuständigen Behörde in der Baugenehmigung (Planfeststellungsbeschluss) als Auflage aufgenommen.
3. Im Rahmen des Nahverkehrskonzeptes und der damit verknüpften Wirtschaftlichkeitsprüfung wurden 17 StadtBahn-Endpunkte untersucht, darunter auch der Endpunkt „Ehrenbergplatz“. Die Bewertungsmatrix darüber finden Sie auf unsere Website [www.mobiel.de/mobilitaetslinie/nahverkehrskonzept-im-bielefelder-sueden/](http://www.mobiel.de/mobilitaetslinie/nahverkehrskonzept-im-bielefelder-sueden/). 4 Planungsvarianten, darunter „Am Stadion/Alsterweg“, wurden detailliert mit einer detaillierte Nutzen-Kosten-Untersuchung bewertet. Auch diese Bewertungsmatrix finden Sie auf unsere Website. Die Vorzugsvariante für die Weiterplanung ist die Variante „Am Stadion/Alsterweg“.
  4. Die Hans-Ehrenberg-Schule liegt im Einzugsbereich der Haltestelle Ehrenbergplatz und somit ist die Mobilitätslinie ein wichtiges Mobilitätsangebot für alle Schüler:innen. Der prognostizierte Anteil der Schüler:innen an der Haltestelle Ehrenbergplatz kann allerdings nicht aus dem Verkehrsmodell hergeleitet werden.
  5. Die Nutzen-Kosten-Untersuchung basiert auf dem Verkehrsmodell der Stadt Bielefeld. Die Prognose 2030 der Stadt Bielefeld berücksichtigt die beschlossene Mobilitätsstrategie mit dem beschlossenen MIV-Konzept, Nahverkehrsplan und Radverkehrskonzept. Somit sind zukünftige Verkehrsverhalten mitberücksichtigt.
  6. Dieses Kriterium sollte rot dargestellt werden. Die Anlage wird nachträglich korrigiert.
  7. Die gezeigte Bewertung ist eine vereinfachte Darstellung einer detaillierteren Bewertungsmatrix. Zur Übersicht wurden hier die Hauptkriterien und deren jeweilige Bewertung (positiv, neutral oder negativ) für die unterschiedlichen Haltestellenstandorte zusammengefasst. In der detaillierten Bewertung wurden die jeweiligen Kriterien von 1 (ungeeignet) bis 5 (geeignet) bepunktet. Die Bewertung der jeweiligen Belange (Umwelt-, Bau- und Verkehr-) ergibt sich dann aus dem Mittelwert der Unterkriterien. Somit kann es dazu kommen, dass einzelne Kriterien negativ bewertet sind aber trotzdem im Ganzen der Belange positiv bewertet wird.

Der Stadtentwicklungsausschuss nimmt Kenntnis.

---

-.-.-

## Zu Punkt 5.1 Antrag FDP-Fraktion, „Transparente Verkehrsplanung für Bielefeld“

Beratungsgrundlage:

Drucksachennummer: 4932/2020-2025

### Beschlussvorschlag

1. Die Informationsvorlagen für den StEA und die BVen zu den Sitzungen der Unfallkommission (UK) sollen um die Protokolle der Sitzungen erweitert werden. Diese sollen – wo immer möglich – im öffentlichen Teil der Sitzung vorgelegt werden.
2. Dem StEA werden regelmäßig die Protokolle/Ergebnisse aus den Sitzungen der AG SpuReN vorgestellt. Diese sollen ähnlich wie die Berichte aus dem Beirat für Stadtgestaltung im StEA erörtert werden. Dies soll – wo immer möglich – im öffentlichen Teil der Sitzung geschehen.
3. Bei Maßnahmen, die eine erhebliche Auswirkung auf die langfristige Verkehrssituation oder während der Bauphase haben, wird die UK vor einer Beschlussfassung den StEA über diese Maßnahmen zumindest in Kenntnis zu setzen.

Herr Seifert erläutert, dass mit dem Antrag der Wunsch nach mehr Transparenz und Information zum Ausdruck gebracht werde.

Herr Hallau stellt fest, dass dem Antrag größtenteils zugestimmt werden könnte. Es sollten nur bei Punkt 2 die Protokolle gestrichen werden. Es sollten in der AG SpuReN die Akteure frei miteinander diskutieren können ohne Sorge zu haben, dass der Diskussionsverlauf öffentlich benutzt wird oder politisiert werden könnte. Deswegen sollte das Wortprotokoll aus Punkt 2 rausgestrichen werden. Bei Punkt 3 würden wir gerne ergänzen, dass nicht nur der Stadtentwicklungsausschuss, sondern auch die betroffene Bezirksvertretung mit informiert wird.

Herr Dr. Lange weist zu Punkt 3 darauf hin, dass es wichtig sei, dass die Information erfolge, bevor eine solche Maßnahme umgesetzt werde.

Herr Strothmann nimmt die Änderungen von Herrn Hallau zu Punkt 2 und 3 auf und lässt über den geänderten Antrag abstimmen.

### Beschluss:

1. Die Informationsvorlagen für den StEA und die BVen zu den Sitzungen der Unfallkommission (UK) sollen um die Protokolle der Sitzungen erweitert werden. Diese sollen – wo immer möglich – im öffentlichen Teil der Sitzung vorgelegt werden.
2. Dem StEA werden regelmäßig *die Ergebnisse* aus den Sitzungen vorgestellt. Diese sollen ähnlich wie die Berichte aus dem

Beirat für Stadtgestaltung im StEA erörtert werden. Dies soll – wo immer möglich – im öffentlichen Teil der Sitzung geschehen.

3. Bei Maßnahmen, die eine erhebliche Auswirkung auf die langfristige Verkehrssituation oder während der Bauphase haben, wird die UK vor einer Beschlussfassung den StEA *und die betroffenen Bezirksvertretungen* über diese Maßnahmen, *bevor diese ginnen*, zumindest in Kenntnis zu setzen.

- abweichend vom Beschlussvorschlag einstimmig beschlossen -

-.--

## **Zu Punkt 6      Behandlung der unerledigten Punkte der letzten Tagesordnungen**

-.--

### **Zu Punkt 6.1      Abwasserkanäle im Umfeld Haltestelle Rosenhöhe, Anfrage DIE LINKE vom 30.08.2022**

Beratungsgrundlage:

Drucksachennummer: 4639/2020-2025

***Text der Anfrage lautet:***

Abwasserkanäle im Umfeld Haltestelle Rosenhöhe

Wie liegen die Abwasserkanäle südlich der Haltestelle Rosenhöhe (siehe Karte) in welcher Tiefe und Fließrichtung?

Begründung: Um die Flächen südlich der Haltestelle Rosenhöhe entwickeln zu können (Wohnen, Kita) ist ein Entwässerungskonzept notwendig. Dafür ist es notwendig, den Aufwand abschätzen zu können. Dafür sind aber Detailinformationen erforderlich



### ***Die Verwaltung antwortet wie folgt:***

Folgende Aussagen zur Entwässerungssituation im genannten Bereich lassen sich derzeit treffen:

Aus unterschiedlichsten Gründen sind die entwässerungstechnischen Möglichkeiten im angefragten Bereich als eher ungünstig zu bewerten, wobei natürlich eine Differenzierung in Teilflächen vorzunehmen ist.

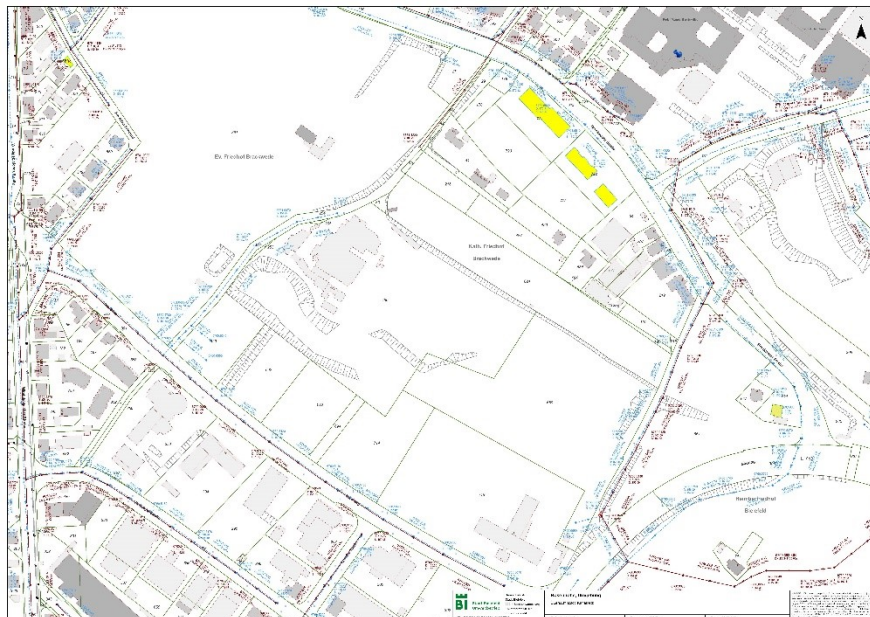
Die topographischen Verhältnisse des angefragten Bereiches sind so beschaffen, dass ein starkes Gefälle von der Brackweder Str. bis zum Süd-ring besteht. Das hat zur Folge, dass sich die Ausrichtung der im freien Gefälle auszuführenden Entwässerung in Richtung Süden zu orientieren hat. An die nördlich des angefragten Bereiches in der Brackweder Str. befindlichen Kanäle können die Flächen aufgrund der Höhenlage nicht angeschlossen werden. Der katholische Friedhof und das Gelände der ehemaligen Hartsteinwerke erstrecken sich von Westen nach Osten und stellen aus entwässerungstechnischer Sicht zunächst ein nicht zu passierendes Hindernis dar.

Die Fläche nördlich des katholischen Friedhofes bis zur Brackweder Straße wurde in jüngster Vergangenheit intensiv hinsichtlich ihrer Bebaubarkeit untersucht. Im Ergebnis musste erkannt werden, dass sich mit den gegebenen Eigentumsverhältnissen und den geologischen und topo-

graphischen Bedingungen keine Lösung für eine Entwässerungsmöglichkeit abzeichnete. Der Investor hat daher Abstand von diesem Projekt genommen.

Die Fläche südlich der ehemaligen Hartsteinwerke bis zum Stadtring sind im Jahr 2006 bei der Aufstellung des Bebauungsplanes B/61 „Gewerbegebiet Stadtring“, entwässerungstechnisch beurteilt worden. Den damaligen Aussagen zu Folge lässt sich die Entwässerung dieser Flächen mit normalem Auswand realisieren.

#### Kanalbestandsplan



Der Stadtentwicklungsausschuss nimmt Kenntnis.

---

#### Zu Punkt 6.2

#### **Straßenbauplanungen L712n und Herforder Straße**

Beratungsgrundlage:

Drucksachennummer: 4148/2020-2025

abgesetzt

---

#### Zu Punkt 6.3

#### **Barrierefreie Standards der Stadt Bielefeld**

Beratungsgrundlage:

Drucksachennummer: 3354/2020-2025

abgesetzt

-.-.-

## **Zu Punkt 6.4      Haushalts- und Stellenplan 2023 für den Stab des Dezernates 4**

Beratungsgrundlage:

Drucksachennummer: 4461/2020-2025

Herr Strothmann erklärt, dass vereinbart sei, die Punkte 6.4 bis 6.7 zusammen zu beraten.

Herr Röhrig fragt, ob das Konzept öffentliche Toiletten, was als Anregung aus dem Seniorenrat kam, Eingang in die Haushaltsplanung gefunden habe.

Herr Moss erläutert, dass versucht werde, die Stadt nicht in die Drucksituation zu bringen, an verschiedenen Stellen Toiletten bauen zu müssen. Es werde an einem Konzept gearbeitet, mit der vorhandenen Infrastruktur und besseren Ausschilderungen, durch bessere Wegweisung, durch bessere Informationspolitik dem Wunsch sowohl des Seniorenrates als auch dem des politischen Raumes Rechnung tragen zu können. Das werde in Kooperation zwischen dem Immobilienservicebetrieb, dem Sozialdezernat, dem Amt für Verkehr und auch dem Bauamt gemacht. Dafür brauche es keinen Ansatz im Haushalt, weil, wenn es dazu käme, diese Maßnahmen dazu vom ISB getragen werden würden.

Frau Schrader bemerkt, dass auch die Politessen und ggf. andere Berufsgruppen, auch die Beschäftigten von moBiel, vor allem in den Abendstunden das Problem fehlender Toiletten hätten, und nicht nur die Senioren. Man solle vielleicht in diesem Zusammenhang mit der Polizei oder mit anderen sprechen.

Herr Moss erwidert, dass die Politessen Zugang zu den öffentlichen Gebäuden in der Innenstadt und dafür auch die Schlüssel hätten. Sie hätten auch ihren Sozialraum nebenan. Ggf. müsste mit dem Ordnungsdienst gesprochen werden, wie die Verwaltung da noch helfen könnte.

Her Dr. Lange gibt an, dass seine Fraktion die Punkte, die den Haushalt aus dem Fachausschuss betreffen, ablehnen wird. Es zeige sich, dass sehr viele politische Beschlüsse von der Mehrheit getätigt worden seien, die zu erheblichen Mehrbelastungen führten. Es seien Hürden und Hindernisse beispielsweise im Bereich von Wohnen und Bauen, bei der Aufstellung von Bebauungsplänen, bei der Bewilligung von Bauanträgen beschlossen worden, die Mehrkosten verursachten, die die Einstellung von Personal erfordert hätten. Diese politischen Beschlüsse, die die Mehrkosten verursachten, würde seine Fraktion nicht teilen. Auch die Baulandstrategie würde nicht zum Tragen kommen und Bauen und Wohnen in

Bielefeld seien besonders teuer. In der Verkehrspolitik sei seine Fraktion vielfach anderer Auffassung gewesen. Beispielsweise verursache der Jahnplatz nun weitere Kosten. Vorher beschlossene Maßnahmen und Maßnahmen, die in den Bezirksvertretungen beschlossen worden seien, würden nicht umgesetzt oder verschoben. Es würden die falschen Prioritäten gesetzt, so dass seine Fraktion den Haushalt ablehne.

Herr Seifert stellt ebenfalls ganz kurz dar, dass seine Fraktion den Haushalt und alle Stellenpläne ablehne, weil zu wenig Sparwille erkennbar sei und der erhebliche Personalzuwachs nicht mitgetragen werde.

Herr Röhrig erklärt, dass seine Fraktion dem Antrag zustimmen werde und sich darüber freue, dass wichtige Themen auch bearbeitet werden. Er merkt kurz an, dass es schon spannend sei, dass diejenigen, die sich äußerten, dass das Bauamt zu langsam sei, zugleich auch die Mehreinstellung von Personal kritisierten.

Der Stadtentwicklungsausschuss fasst sodann den folgenden

### **Beschluss:**

Der Stadtentwicklungsausschuss empfiehlt dem Rat der Stadt Bielefeld, den Haushaltsplan 2023 mit den Plandaten für die Jahre 2023 bis 2026 wie folgt zu beschließen:

1. Dem **Teilergebnisplan** der Produktgruppe 11.01.21 mit ordentlichen Erträgen in Höhe von 342 € und ordentlichen Aufwendungen in Höhe von 1.251.983 € wird zugestimmt.
2. Dem **Teilfinanzplan A** der Produktgruppe 11.01.21 mit investiven Einzahlungen in Höhe von 0 € und investiven Auszahlungen in Höhe von 2.000 € wird zugestimmt.
3. Den **Zielen und Kennzahlen** der Produktgruppen 11.01.21 und 11.01.14 wird zugestimmt.
4. Dem **Stellenplan** für den Stab des Dezernates 4 wird zugestimmt.

- mit Mehrheit beschlossen -

---

## **Zu Punkt 6.5      Haushaltsplan mit Stellenplan 2023 des Amtes für Verkehr**

Beratungsgrundlage:

Drucksachenummer: 4540/2020-2025

Herr Strothmann stellt fest, dass es zu der Nachtragsvorlage noch einen Hinweis der Verwaltung gebe, dass diese ausgeklammert werde.

Herr Adamski erklärt hierzu, dass bei der Nachtragsvorlage (Punkt 6.5.1) darum gebeten werde, die Spiegelstriche 2 und 3 nicht zu beschließen; bezüglich des Nahverkehrsplanes werde noch mit dem Kämmerer und moBiel beraten, welche Maßnahmen tatsächlich in diesem Jahr greifen; es werde Ende November eine 2. Nachtragsvorlage kommen. Herr Adamski bittet darum, die Spiegelstriche 1 und 4 heute zu beschließen.

### **Beschluss:**

Der Stadtentwicklungsausschuss empfiehlt dem Rat der Stadt den Haushaltsplan mit Stellenplan 2023 einschließlich der Plandaten für die Jahre 2024 bis 2026 wie folgt zu beschließen:

#### **1. Den Teilergebnisplänen**

Im Jahr 2023

| der<br>Produktgruppen<br><b>zerträgen</b><br><br>von | mit ordentlichen<br>Erträgen<br><br>in Höhe von | mit ordentlichen<br>Aufwendungen<br><br>in Höhe von | mit<br><b>Finan-</b><br><br>in Höhe |
|------------------------------------------------------|-------------------------------------------------|-----------------------------------------------------|-------------------------------------|
| 11.02.07<br>0 €                                      | 870.846 €                                       | 1.848.646 €                                         |                                     |
| 11.12.01<br>1.000 €                                  | 17.536.900 €                                    | 49.105.965 €                                        |                                     |
| 11.12.02<br>0 €                                      | 2.277.510 €                                     | 13.186.132 €                                        |                                     |
| 11.12.03<br>0 €                                      | 122.548 €                                       | 3.280.306 €                                         |                                     |
| 11.12.04<br>0 €                                      | 7.034.561 €                                     | 9.004.571 €                                         |                                     |

wird unter Berücksichtigung der Veränderungsliste (siehe Anlage 1) mit Abweichungen zum Haushaltsplanentwurf zu der Produktgruppe 11.12.04 zugestimmt.

#### **2. Den Teilfinanzplänen A und den Maßnahmen der Teilfinanzpläne B**

Im Jahr 2023:

| der<br><b>pflichtungs-</b><br>Produktgruppen | mit investiven<br>Einzahlungen | mit investiven<br>Auszahlungen | mit <b>Ver-</b><br>ermäch- |
|----------------------------------------------|--------------------------------|--------------------------------|----------------------------|
|                                              | tigungen                       |                                | tigungen                   |

| von                      | in Höhe von  | in Höhe von  | in Höhe |
|--------------------------|--------------|--------------|---------|
| 11.12.01<br>77.650.000 € | 22.995.575 € | 26.418.000 € |         |
| 11.12.02<br>1.400.000 €  | 800.000 €    | 3.442.000 €  |         |

wird unter Berücksichtigung der in der Anlage 2 dargestellten Haushaltsveränderungen zum Verwaltungsentwurf zugestimmt.

Eine aktuelle Übersicht über alle Investitionsmaßnahmen ist als Anlage 3 beigefügt.

3. Den **speziellen Bewirtschaftungsregeln** der Produktgruppen 11.02.07, 11.12.01, 11.12.02, 11.12.03 und 11.12.04 wird zugestimmt.

4. Den **Zielen und Kennzahlen** der Produktgruppen

11.02.07 - Verkehrsangelegenheiten  
 11.12.01 - Öffentliche Verkehrsflächen  
 11.12.02 - Verkehrsanlagen  
 11.12.03 - Verkehrliche Planung  
 11.12.04 - ÖPNV

wird zugestimmt.

5. Dem **Stellenplan 2023** für das Amt für Verkehr wird zugestimmt (Anlage 4 und den Erläuterungen dazu in Anlage 5). Berücksichtigt wird hierbei als Abweichung zur Veränderungsliste zu lfd. Nr. 257 und 258 der Verzicht auf die Einrichtung dieser 1,5 Stellen. Zur Begründung wird auf die Erläuterung zum Teilergebnisplan unter 11.12.04 verwiesen.

- mit Mehrheit beschlossen -

---

## **Zu Punkt 6.5.1 Haushaltsplan mit Stellenplan 2023 des Amtes für Verkehr**

Beratungsgrundlage:

Drucksachennummer: 4540/2020-2025/1

Beschlussvorschlag:

Der Stadtentwicklungsausschuss empfiehlt dem Rat der Stadt den Haushaltsplan mit Stellenplan 2023 (Drucksachen-Nr. 4540/2020-2025) mit den folgenden Änderungen dieser Vorlage zu beschließen:

1. Erhöhung der Aufwendungen für die Energiekosten der Straßenbeleuchtung und Lichtsignalanlagen um jährlich 4,111 Mio. € (Anlage 1)
2. Reduzierung des Zuschusses an die Verkehrsbetriebe durch Verschiebung von Maßnahmen des NVP in 2023 um 630.200 € und Erhöhung in 2024 von 45.800 € und ab 2025 von 587.800 € (Anlage 1)
3. Erhöhung der Aufwendungen um 200.000 € jährlich für das Linienbündel Gütersloh Nord (Anlage 1)
4. Erhöhung der Auszahlungen für den Investitionskostenzuschuss an die moBiel GmbH von 92,5 Mio. € (Anlage 2)

Da es sich bei der Nr. 2 (Maßnahmen des NVP) um Aufgaben, die zwar dem Grunde, nicht aber der Höhe nach, pflichtig sind und eine vollständige Deckung der daraus resultierenden Mehraufwendungen nicht gegeben ist, steht der Beschluss hierzu unter einem Haushaltsvorbehalt. Über die Aufnahme der unter Vorbehalt stehenden Position(en) in den Haushaltsplan 2023 entscheidet der Rat am 08.12.2022 unter Berücksichtigung seines Eckdatenbeschlusses.

**Beschluss:**

**Der Stadtentwicklungsausschuss empfiehlt dem Rat der Stadt den Haushaltsplan mit Stellenplan 2023 (Drucksachen-Nr. 4540/2020-2025) mit den folgenden Änderungen dieser Vorlage zu beschließen:**

- 1. Erhöhung der Aufwendungen für die Energiekosten der Straßenbeleuchtung und Lichtsignalanlagen um jährlich 4,111 Mio. € (Anlage 1).**
- 4. Erhöhung der Auszahlungen für den Investitionskostenzuschuss an die moBiel GmbH von 92,5 Mio. € (Anlage 2)**

- abweichend vom Beschlussvorschlag mit Mehrheit beschlossen -

Nr. 2 und Nr. 3 der Beschlussvorlage wurden von der Verwaltung zurückgezogen.

-.-.-

**Zu Punkt 6.6**

**Haushaltsplan und Stellenplan für 2023 des Amtes für Geoinformation und Kataster**

Beratungsgrundlage:

Drucksachennummer: 4441/2020-2025

Der Stadtentwicklungsausschuss fasst folgenden

**Beschluss:**

Der Stadtentwicklungsausschuss empfiehlt dem Rat der Stadt Bielefeld, den Haushalt 2023 mit den Plandaten für die Jahre 2023 bis 2026 wie folgt zu beschließen:

1. Den **Teilergebnisplänen** der Produktgruppe 11.09.03 im Jahre 2023 mit ordentlichen Erträgen in Höhe von 673.864 Euro und ordentlichen Aufwendungen in Höhe von 4.610.594 Euro; Produktgruppe 11.09.04 im Jahre 2023 mit ordentlichen Erträgen in Höhe von 92.825 Euro und ordentlichen Aufwendungen in Höhe von 841.649 Euro; Produktgruppe 11.09.06 im Jahre 2023 mit ordentlichen Erträgen in Höhe von 143.933 Euro und ordentlichen Aufwendungen in Höhe von 660.326 Euro wird zugestimmt.
2. Dem **Teilfinanzplan A** der Produktgruppe 11.09.03 für das Jahr 2023 mit investiven Auszahlungen in Höhe von 50.112 Euro wird zugestimmt.
3. Dem **Stellenplan 2023** für das Amt für Geoinformation und Kataster wird zugestimmt.
4. Den **speziellen Bewirtschaftungsregeln** der Produktgruppen 11.09.03 und 11.09.06 für den Haushalt 2023 wird zugestimmt.
5. Den **Zielen und Kennzahlen** der Produktgruppen  
 11.09.03 - Vermess., Erheb. u. Führung Geobasisdaten,  
 11.09.04 - Geoinformationsdienste, -datenmanagement und  
 11.09.06 - Grundstückswertermittlung  
 wird zugestimmt.
6. Aufgrund des Amtsleiterwechsels ändert sich in allen Textdateien der Produktgruppen 11.09.03, 11.09.04 und 11.09.06 der **Produktgruppenverantwortliche** von Nuß, Rainer in Hermenau, Dietmar.

- mit Mehrheit beschlossen -

-.-.-

## **Zu Punkt 6.7      Haushaltsplan und Stellenplan 2023 des Bauamtes**

**Beratungsgrundlage:**

Drucksachennummer: 4614/2020-2025

Der Stadtentwicklungsausschuss fasst folgenden

**Beschluss:**

Der Stadtentwicklungsausschuss empfiehlt dem Rat der Stadt Bielefeld, den Haushaltsplan 2023 mit den Plandaten für die Jahre 2023 bis 2026 wie folgt zu beschließen:

# 1. Den **Teilergebnisplänen** der

Produktgruppen im Jahr 2023  
mit ordentlichen Erträgen und **ordentli-**  
**chen Aufwendungen** in Höhe von in Höhe  
**von**

|            |             |             |
|------------|-------------|-------------|
| • 11.01.65 | 20 €        | 146.330 €   |
| • 11.09.01 | 3.128.100 € | 9.115.439 € |
| • 11.09.02 | 202.545 €   | 3.063.000 € |
| • 11.10.01 | 2.899.605 € | 4.811.822 € |
| • 11.10.02 | 75.276 €    | 661.542 €   |
| • 11.10.03 | 28.408 €    | 598.525 €   |
| • 11.10.04 | 280.808 €   | 407.799 €   |
| • 11.10.06 | 37.327 €    | 290.369 €   |
| • 11.10.07 | 4 €         | 144.666 €   |
| • 11.10.10 | 61.009 €    | 298.995 €   |

wird unter Berücksichtigung der Änderungen aus der beigefügten  
Veränderungsliste Ergebnisplan (s. Anlage 1) zugestimmt.

# 2. Den **Teilfinanzplänen A** der

- Produktgruppe 11.09.01 im Jahr 2023 mit investiven Einzahlungen in Höhe von 3.604.600 €, investiven Auszahlungen in Höhe von 4.620.800 € und Verpflichtungsermächtigungen in Höhe von 0 €,
- Produktgruppe 11.10.01 im Jahr 2023 mit investiven Einzahlungen in Höhe von 0 €, investiven Auszahlungen in Höhe von 15.000 € und Verpflichtungsermächtigungen in Höhe von 0 €

wird unter Berücksichtigung der Änderungen aus der beigefügten  
Veränderungsliste Investitionsplanung (s. Anlage 2) zugestimmt.

3. Dem Stellenplan 2023 für das Amt 600 Bauamt wird unter Berücksichtigung beigefügter Veränderungsliste (s. Anlage 5) zugestimmt.

4.

5. Den Maßnahmen der **Teilfinanzpläne B** in 2023 der

- Produktgruppe 11.09.01
- Produktgruppe 11.10.01

wird zugestimmt.

6. Den **speziellen Bewirtschaftungsregeln** der Produktgruppen 11.09.01 und 11.10.06 für den Haushaltsplan 2023 wird zugestimmt.

7. Den **Zielen und Kennzahlen**

- der Produktgruppe 11.01.65 – StEA u. Beirat f. Stadtgestaltung
- der Produktgruppe 11.09.01 – Generelle räumliche Planung
- der Produktgruppe 11.09.02 – Teilräumliche Planung
- der Produktgruppe 11.10.01 – Maßnahmen der Bauaufsicht
- der Produktgruppe 11.10.02 – Beratung/Information vor Antragstellung
- der Produktgruppe 11.10.03 – Maßn. Denkmalschutz/Stadtgestaltung
- der Produktgruppe 11.10.04 – Wohnungsbauförderung
- der Produktgruppe 11.10.06 – Wohnraumüberwachung
- der Produktgruppe 11.10.07 – Wohnungsmarktbeobachtung
- der Produktgruppe 11.10.10 – Maßnahmen der Baustatik

wird zugestimmt.

- mit Mehrheit beschlossen -

---

## Zu Punkt 6.8

### Erstaufstellung des Bebauungsplanes Nr. I/Q25 „Wohngebiet Arminstraße / Haller-Willem-Patt“ für das Gebiet südlich der Arminstraße, nordöstlich der Bahntrasse des Haller Willem sowie des Haller-Willem-Patt und westlich der Bebauung im Westen der Ottostraße im beschleunigten Verfahren gemäß § 13a BauGB

#### - Stadtbezirk Brackwede -

#### Entwurfsbeschluss

##### Beratungsgrundlage:

Drucksachennummer: 4370/2020-2025

##### Beschlussvorschlag:

1. Der Bebauungsplan Nr. I/Q25 „Wohngebiet Arminstraße / Haller-Willem-Patt“ für das Gebiet südlich der Arminstraße, nordöstlich der Bahntrasse des Haller Willem sowie des Haller-Willem-Patt und westlich der Bebauung im Westen der Ottostraße wird mit dem Text und der Begründung als Entwurf beschlossen.
2. Der Entwurf des Bebauungsplanes ist mit Text und Begründung für die Dauer eines Monats, mindestens jedoch für die Dauer von 30 Tagen, gemäß § 13a i. V. mit § 3 (2) Satz 1 Baugesetzbuch (BauGB) öffentlich auszulegen. Die Auslegung ist gemäß § 3 (2) BauGB öffentlich bekannt zu machen.
3. Parallel zur Auslegung sind die Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange gemäß § 4 (2) BauGB zu beteiligen.

Herr Vollmer äußert drei Anmerkungen: Erstens sei die Anbindung an den ÖPNV korrekturbedürftig, der Haltepunkt Quelle Kupferheide direkt um die Ecke sollte deutlich an den Haltepunkt verschoben werden. Zweitens sollten an der Haltestelle P + R Parkplätze, wenn auch nicht viele, ausgezeichnet werden. Diese könnten auf der kleinen Fläche am Anfangsbereich vorgesehen werden. Drittens sollte eine adäquate Dichtung erreicht werden. Er würde darauf drängen, die Baufelder, die da sind zumindest was die Mehrfamilienhäuser angeht, ein bisschen deutlicher zu akzentuieren. Da dürften mit Sicherheit 2, 3, 4 Mehrfamilienhäuser stehen. Das würde bedeuten, dass man einige Baufelder gestaltungsmäßig ausstattet. Trotz des Entwurfsbeschluss-Stadiums bittet er um Aufnahme ins Protokoll, weil das letztendlich auch damit zu tun habe, wie der Investor das entsprechend ausgestaltet. Man könne es auch über Beratungsdinge oder städtebaulichen Vertrag lösen.

Herr Moss schlägt vor, die Anregungen nochmal zu checken und dann zu berichten, ob damit in die Offenlage gegangen wird. Ansonsten müsste bei Berücksichtigung wieder ein Entwurfsbeschluss gefasst werden.

Herr Hallau regt an, dann auch nochmal zu prüfen, ob die vorgesehene

Höchstbebauung von 2 Stockwerken plus Dachgeschoss auch als Mindestbebauung festgehalten werden könne, um eine gute Ausnutzung der Fläche zu erreichen.

Herr Seifert ergänzt, dass die Mindestbebauung von 2 Stockwerken schon mitaufgenommen sei.

Herr Moss ergänzt, dass die BV Brackwede dazu einen entsprechenden Beschluss gefasst habe. Er bittet nochmal um das Einverständnis, die Anregungen des Herr Vollmer zu überprüfen und falls erforderlich, mit dem Thema nochmal in die Politik zu gehen, ansonsten das Thema aber durchlaufen lassen und in die Öffentlichkeitsbeteiligung zu gehen, um nicht weiter Zeit zu verlieren.

Herr Strothmann stellt fest, dass dann so beschlossen werden soll, wie von der BV Brackwede.

Der Stadtentwicklungsausschuss fasst folgenden

**Beschluss:**

1. **Der Bebauungsplan Nr. I/Q25 „Wohngebiet Arminstraße / Haller-Willem-Patt“ für das Gebiet südlich der Arminstraße, nordöstlich der Bahntrasse des Haller Willem sowie des Haller-Willem-Patt und westlich der Bebauung im Westen der Ottostraße wird mit dem Text und der Begründung als Entwurf beschlossen, wobei die Häuser zwingend zweigeschossig sein müssen und bei der KiTa die Höhenfestsetzung entfällt.**
2. **Der Entwurf des Bebauungsplanes ist mit Text und Begründung für die Dauer eines Monats, mindestens jedoch für die Dauer von 30 Tagen, gemäß § 13a i. V. mit § 3 (2) Satz 1 Baugesetzbuch (BauGB) öffentlich auszulegen. Die Auslegung ist gemäß § 3 (2) BauGB öffentlich bekannt zu machen.**
3. **Parallel zur Auslegung sind die Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange gemäß § 4 (2) BauGB zu beteiligen.**

- abweichend vom Beschlussvorschlag einstimmig beschlossen -

-. -

**Zu Punkt 6.9**

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

Beratungsgrundlage:

Drucksachenummer: 2152/2020-2025

Beschlussvorschlag:

1. Die Bezirksvertretungen Stieghorst und Mitte, der Stadtentwicklungsausschuss sowie der Haupt-, Wirtschaftsförderungs- und Beteiligungsausschuss nehmen die Stellungnahmen aus der öffentlichen Beteiligung vom 07.06. bis 28.06.2021 zur Kenntnis (Anlage 1)
2. Die beiden Abschlussberichte zu den Vorbereitenden Untersuchungen für die ehemaligen Kasernenstandorte Rochdale und Catterick werden beschlossen.
3. Die Verwaltung wird beauftragt, die Entwicklungskonzeptionen Rochdale und Catterick (Anlage 2, Abschlussberichte, Teil C) unter weiterer Beteiligung der Öffentlichkeit fortzusetzen.

Herr Strothmann gibt an, dass der StEA Über die Beschlussvorlage 2152/2020-2025 für die Rochdale Kaserne in der Sitzung am 08.03.2022 entschieden hat. Die BV Stieghorst habe in ihrer Sitzung am 01.09.2022 einen abweichenden Beschluss für die Cattering-Kasernen gefasst, und darüber muss der StEA dann noch entscheiden. Dieser Punkt sei von der Verwaltung zurückgezogen worden.

Herr Vollmer bedauert, dass die Verwaltung den Punkt zurückgezogen habe. Man hätte durchaus eine andere Linie fahren können. Es sei bedauerlich, weil u.a. die Stadtbahnplanung Hillegossen an der weiteren Entwicklung hänge. Er hätte heute gerne einen Beschluss zu dem Punkt gehabt, um mit den Cattering-Gelände tatsächlich weiterzukommen. Insofern halte er das Verfahren auch von der CDU für nicht in Ordnung. Dass es wieder eine Hängepartie gebe, finde er äußerst unglücklich.

Der Stadtentwicklungsausschuss fasst folgenden

**Beschluss:**

1. **Der Stadtentwicklungsausschuss nimmt die Stellungnahmen aus der öffentlichen Beteiligung vom 07.06. bis 28.06.2021 zur Kenntnis (Anlage 1)**
2. **Der Abschlussbericht zu den Vorbereitenden Untersuchungen für den ehemaligen Kasernenstandort Catterick wird zur Kenntnis genommen.**

- abweichend vom Beschlussvorschlag einstimmig beschlossen –

Punkt 3. der Beschlussvorlage wird von der Verwaltung zurückgezogen.

---

**Zu Punkt 6.10     Ausstattung von Haltestellendächer der Linie 4 mit Photovoltaik-Modulen (Beschluss der Bezirksvertretung Dornberg vom 25.08.2022)**

Beratungsgrundlage:

Drucksachennummer: 4477/2020-2025/1

Herr Adamski erklärt, dass das Thema für die nächste Sitzung vorbereitet werde. Sie seien mit moBiel in Absprache, die schon geliefert hätten. Es müssten noch alle Aspekte zusammengebracht werden. Man wolle unterscheiden zwischen Bestand und Neuanschaffung neuer Haltstellen, aus unterschiedlichen Gründen, etwa Statik oder bereits vorhandener Infrastruktur. Das Thema sei sicherlich weiterzuverfolgen.

vertagt

-.-.-

**Zu Punkt 7         Prüfauftrag zur Wiederaufstellung der Löwenskulpturen auf der Sparrenburg**

Beratungsgrundlage:

Drucksachennummer: 4714/2020-2025

Herr Strothmann teilt mit, dass die BV einstimmig beschlossen habe.

Ohne Aussprache fasst der Stadtentwicklungsausschuss folgenden

**Beschluss:**

**Die Verwaltung wird um Erstellung einer Kostenschätzung gebeten, um über die Aufstellung der zwei Löwenskulpturen innerhalb des Turms der Sparrenburg (rechts und links vom Treppenaufgang) entscheiden zu können.**

- einstimmig beschlossen -

-.-.-

**Amt für Verkehr**

**Zu Punkt 8****Antrag auf Einstellung der Sonderbuslinie Oberseebus (gem. Antrag der Fraktionen SPD, Linke, B 90/Die Grünen und CDU)**Beratungsgrundlage:

Drucksachennummer: 4667/2020-2025

Herr Gugat merkt an, dass auch das eine Einschränkung des ÖPNV sei.

Der Stadtentwicklungsausschuss fasst folgenden

**Beschluss:**

Die Mitglieder der Bezirksvertretung bitten die Verwaltung und moBiel, die für die Sommermonate von April bis Oktober eingeführte Sonderbuslinie „OberseeBus“ schnellstmöglich einzustellen.

Um dem Ziel der Attraktivitätssteigerung des ÖPNVs, wie auch in der Mobilitätsstrategie gefordert, Rechnung zu tragen, werden die Stadtverwaltung und moBiel beauftragt, ein Konzept mit Rahmenparameter zu erarbeiten, wie durch eine erhöhte Taktung der beiden bestehenden Linien 27 und 31, die jeweils den Obersee passieren, die Erreichbarkeit des Naherholungsgebietes insbesondere an Wochenenden und Feiertagen verbessert werden kann. Dazu zählt eine höhere Frequenz der Fahrten wie vor allem ein früherer Betriebsbeginn an Sonn- und Feiertagen ab 9 Uhr. Für die Linie 27 wäre im Zeitraum April bis Oktober der Einsatz ab Jahnplatz zu prüfen (analog Verstärkung Linie 24 nach Olderdissen).

Die Prüfung des früheren Betriebsbeginns bzgl. der Linie 31 soll sich auf den Ganzjahreszeitraum erstrecken, da das Wohngebiet östlich der Engerschen Straße sonn- und feiertags erst ab 12:30 Uhr erschlossen wird.

Nach potentieller Umstellung des Fahrplans wird eine Evaluierung anhand von Nutzerzahlen und Kundenbefragungen regelmäßig über den Zeitraum von drei Jahren vorgenommen

- einstimmig beschlossen -

---

**Zu Punkt 9****Bushaltestellen für Heeper Buslinien am Jahnplatz**Beratungsgrundlage:

Drucksachennummer: 4713/2020-2025

abgesetzt

---

**Zu Punkt 10****Erweiterung des Testbetriebs für "On-Demand-Verkehre" (Anton) auf den Stadtbezirk Stieghorst**Beratungsgrundlage:

Drucksachennummer: 4776/2020-2025

Herr Röhrig bittet darum, dass das Thema zur nächsten Sitzung zunächst noch etwas weiter aufgearbeitet wird. Grundsätzlich werde das Bedürfnis verstanden. Es wäre aber sinnvoll, zunächst zu klären, wie es in anderen Stadtbezirken bereits läuft, wo welche Abdeckungen bestehen und wo genau es sich dann in Stieghorst lohnen würde.

Herr Gugat regt an, das gesamte Stadtgebiet in den Blick zu nehmen, weil es auch in anderen Stadtteilen möglicherweise sinnvoll sein könne. Sollten wegen Corona dazu noch keine Erhebungen bestehen, dann wäre es vielleicht sinnvoll, diese abzuwarten.

Herr Dr. Lange erläutert, dass der Beschluss hierzu in der BV einstimmig getroffen worden sei. Dort habe man in der Diskussion auch deutlich gemacht, wo man sich das im Einzelnen vorstellen kann. Vielleicht sei es sinnvoll, dass man den Protokollauszug nochmal beifügt, in dem die Bereiche aufgeführt seien. Dort könnte man das Angebot gut nutzen an den Verbindungsschnittstellen zum bestehenden Bus-Linienverkehr, Stadtbahnverkehr und da, wo jetzt AST-Fahrten angeboten würden. Es könne dem Vorschlag der Kollegen der SPD gefolgt werden, das Thema, das schon vor einigen Monaten einmal im StEA war, aufgearbeitet in der nächsten Sitzung wieder aufzugreifen, auch mit den Anmerkungen, die die BV für den Bereich getätigt hat

Herr Strothmann hält fest, dass das Thema als Auftrag an die Verwaltung gegeben wird, um es in der nächsten Sitzung entsprechend vorzustellen.

1. Lesung -

-.-.-

**Zu Punkt 11****Bericht zur Beratung der Jahresunfallkommission UK 2022-II**Beratungsgrundlage:

Drucksachennummer: 4782/2020-2025

Zurückgezogen

-.-.-

**Zu Punkt 12****Mobilitätslinie: Ergebnisse zur Straßenraumgestaltung und zum Endpunkt in Sennestadt Nord**Beratungsgrundlage:

Drucksachenummer: 4815/2020-2025

Herr Rörig äußert für seine Fraktion, dass es super sei, dass es da vorangehe, dass es eine Planung gebe, die ganz klar sagt, welche Dinge funktionieren und welche nicht. Das Thema begleite uns sehr lange und jeder Schritt voran sei an dieser Stelle wichtig. Er bedankt sich für die Arbeit.

Herr Seiffert merkt an, dass seine Fraktion noch kurzfristig einen Fragenkatalog eingereicht habe. Sie hätten gerne ein paar mehr Informationen zu der Haltestelle Alsterweg und generell. Ob der Fragenkatalog bereits Frau Christian vorliege, wisse er nicht.

Frau Christian erläutert zum Verfahren, dass sie froh seien, mit der Planung in Sennestadt angekommen zu sein und damit auch die Planung bis zur Haltestelle Alsterweg jetzt vorliegen haben. Es sei viel gesprochen worden mit der Politik, der BZV Sennestadt, mit der Bevölkerung, auch mit den Anwohnerinnen und Anwohnern. Sie versucht, die Fragen in der Kürze der Zeit zu beantworten:

Die erste Frage war, wieviel Personen im Umfeld der Haltestelle Alsterweg wohnen. Diese Frage müsse sie als Ball zurückgeben an die Verwaltung. Sie würden das so interpretieren, dass wir über die nördliche Elbeallee mit einander reden, das sei nicht nur der Alsterweg, sondern umfasse die Straßen Alsterweg, Sudeweg, den Luheweg, Immenauweg, Teile der Straße Am Stadium bis zur Brüder-Grimm-Schule und Teile des Senner Hellwegs, von Nummer 254 bis 270. Die Einwohnerzahlen lägen der Verwaltung vor, so dass eine Antwort noch erstellt werden müsse.

Es gebe verschiedenste Thematiken zum Thema Lärm. Das seien die Fragen 2,8,9, die sie vorliest: „Wieviel Personenhaushalt im Umfeld der Haltestelle Alsterweg sind zusätzlich Lärm betroffen? Die Frage 8: Wie hoch sind die derzeit prognostizierten Lärmpegel an dieser Stelle und die Frage 9: Mit welchem Mitteln können die Lärmbelastungen dort verringert werden“. Frau Christian gibt dazu eine gesamtheitliche Antwort: Der Lärm und Immissionsschutz für die Anwohner sei ihnen ein wichtiges Anliegen, in jeden Planungsphasen, wo sie im Bauphasenbereich seien. Im weiteren Planungsprozess nach der Entwurfsplanung sei moBiel verpflichtet, detaillierte Lärm- und Erschütterungsgutachten von externen Gutachtern vorzulegen. Diese werden u.a. die Überprüfung jedes Gebäudes und wenn nötig Maßnahmen zur Lärmreduktion beinhalten. Es gebe eindeutige gesetzliche Bestimmungen, welche Lärmmobilität eingehalten werden müsse und wird. In einem externen Lärm- und Erschütterungsgutachten werden die zukünftigen Belastungen errechnet. Bei Überschreitung der rechtlich festgelegten Grenzwerte werden Maßnahmen zur Reduzierung festgelegt, dazu gebe es viele Möglichkeiten, wie der Lärmschutz umgesetzt werden könne, z.B. Bau von elastischen Schienenlagerungen, Einsatz von Schmieranlagen oder der Bau von Schallschutz an Gebäuden. Welche Lösungen umgesetzt werden, hänge von der jeweiligen Örtlichkeit und Machbarkeit ab. Im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens werden dann alle Planungen zum Thema Lärmschutz detailliert überprüft und von der zuständigen Behörde in der Baugenehmigung als

Auflage aufgenommen. Ich bitte um Verständnis, dass wir das jetzt noch nicht machen können, weil das Thema Lärm erst dann tiefergehend untersucht werden könne, wenn die Details der Planung untersucht werden, weil es da um Millimeter gehe, weil gewisse Bereiche detailliert definiert werden müssen.

Dann gebe es die Frage, dass es in Sennestadt Nord umfängliche Busverbindungen zur Anbindung an die Stadtbahn geben wird. Hierzu stelle sich folgende Frage 3: Gibt es Nutzen-, Kosten-, Vergleichsrechnungen, wenn man als Endhaltstelle nicht die Umgebung Alsterweg nehmen würde, sondern vielleicht Rabestraße oder Ehrenberg-Platz? Dazu könnte sie darauf verweisen, dass im Rahmen des Nahverkehrsplankonzeptes und der damit verknüpften Wirtschaftlichkeitsprüfung 17 Stadtbahnhaltspunkte untersucht worden seien, darunter auch der Endpunkt Ehrenberg-Platz. Die Bewertungsmaßnahmen könne man auf der Internetseite von moBiel einsehen. Im Mobilitätsnahverkehrskonzept im Bielefelder Süden seien die Planungsvarianten, darunter Am Stadion, Alsterweg detailliert mit einer detaillierten Nutzen-Kosten-Vergleichsrechnung bewertet worden. Auch diese Bewertungsmatrix sei auf der Webseite von moBiel enthalten. Die Vorzugsvariante für die Weiterplanung sei die Variante Am Stadion, Alsterweg.

Zur Frage 4: Wie hoch ist die Schülerzahl an der Haltestelle Ehrenberg-Platz? Die Hans-Ehrenberg-Schule liege im Einzugsbereich der Haltestelle Ehrenberg-Platz. Somit sei die Mobilitätslinie ein wichtiges Mobilitätsangebot für alle Schüler\*innen. Der prognostizierte Anteil der Schüler\*innen an der Haltestelle Ehrenberg-Platz könne aber nicht aus dem Verkehrsmodell hergeleitet werden, so dass sie momentan keine andere Antwort geben könne.

Zu Frage 5: Inwieweit sind die Bedarfsrechnungen an die in den letzten Jahren sich stark veränderten Parameter Home-Office, autonomes Fahren oder Verkehrswende angerechnet worden? Die Nutzen-Kosten-Untersuchung basiere auf dem Verkehrsmodell der Stadt Bielefeld. Die Prognose 2030 der Stadt Bielefeld, die sie berücksichtigten, berücksichtige die beschlossene Mobilitätsstrategie mit dem beschlossenen MIV Konzept Nahverkehrsplan und Radverkehrsplankonzept. Insoweit seien zukünftige Verkehrsverhalten im Rahmen des Verkehrsmodells berücksichtigt.

Zur Frage, wieso eine Bewertung der Endhaltepunkte beim Alsterweg im Baubereich Baubelange der Satz Eingriffe in private Flächen grün, also positiv, gekennzeichnet worden sei, beantwortet sei damit, dass ein Fehler unterlaufen sei. Die korrekte Kennzeichnung sei hier rot und werde korrigiert.

Frage 7: Wieso wurde eine Bewertung der Endpunkte beim Alsterweg, die Bereiche Umweltbelange und Verkehrsbelange grün gekennzeichnet, obwohl es in beiden je einen grünen blauen und roten Punkt gibt? Es sei bei den Bewertungen der anderen Haltestellen grundsätzlich anders verfahren worden. Die Bewertung zeige die Bewertung einer vereinfachten Darstellung der detaillierteren Bewertungsmatrix. Zur Übersicht wurden hier die Hauptkriterien der jeweiligen Bewertung positiv neutral und negativ für die unterschiedlichen Haltestellenstandorte zusammengefasst. In

der detaillierten Bewertung wurden die jeweiligen Kriterien von 1 ungeeignet bis 5 geeignet gepunktet. Die Bewertung der jeweiligen Belange Umwelt, Bau und Verkehr ergibt sich aus dem Mittelwert der Unterkriterien. Somit könne es dazu kommen, dass Einzelkriterien negativ bewertet seien, aber trotzdem im Ganzen der Belange positiv bewertet seien.

Herr Strothmann bedankt sich für die Ausführungen. Es werde der Inhalt zum Nachlesen nochmal zum Protokoll genommen. Die Frage 1 soll das entsprechende Fachamt beantworten. Das werde Herr Lewald mit aufbereiten und dann mit ans Protokoll hängen.

Der Stadtentwicklungsausschuss nimmt Kenntnis.

-.-.-

### **Zu Punkt 13**

#### **altstadt.raum: Weiteres Vorgehen nach Beendigung der Testphase**

Beratungsgrundlage:

Drucksachennummer: 4515/2020-2025

Abgesetzt

-.-.-

### **Zu Punkt 14**

#### **Einführung und Installation eines elektronischen Zugangssystems**

Beratungsgrundlage:

Drucksachennummer: 4655/2020-2025

Herr Lewald wirbt für die Zustimmung, weil es eine Vereinfachung bei den Schließanlagen für die künftigen Radparkhäuser sowohl an den Bahnhöfen als auch in der Innenstadt am neuen Fahrradparkhaus Am Niederwall herbeiführen werde und damit einen großen Zugewinn im Rahmen der Abstellmöglichkeiten für den Radverkehr und die Vernetzungsarten der Mobilität bedeute.

Der Stadtentwicklungsausschuss fasst folgenden

#### **Beschluss:**

Der Stadtentwicklungsausschuss beschließt die Installation eines elektronischen Zugangssystems an den drei RadParks sowie der Radstation am Hbf. und dem RadPark am Bhf. Sennestadt.

- einstimmig beschlossen -

-.-.-

## Zu Punkt 15

### **Umsetzung Radverkehrskonzept hier: Planungsstand und weiteres Vorgehen Protected Bikelane Artur-Ladebeck-Straße**

Beratungsgrundlage:

Drucksachennummer: 4354/2020-2025

Herr Lewald erläutert, dass die Vorlage nochmal aufgelegt worden sei, um sie aus Sicht der Verwaltung über den Stand und auch die Vorgeschichte seit dem Juni 2021 zu berichten, als der Rat beschlossen hatte, im Rahmen des Umsetzungskonzeptes des Radverkehrskonzeptes, hier eine Protected Bike Lane auf der gesamten Strecke der Artur-Ladebeck-Straße zu prüfen und einzurichten. In aller Kürze erwähnt er zum Verfahren, dass die Verwaltung im Rahmen des Planungsprozesses nach diesem Beschluss das Gespräch mit den betroffenen Anliegern gesucht habe. Es habe daraufhin auch von Seiten der IHK einen Aufschlag gegeben, ein Ingenieurbüro selbst zu beauftragen, das eine eigene Planung erstellte. Parallel dazu seien innerhalb der Stadtverwaltung Gespräche geführt worden mit dem Umweltbetrieb, mit der Feuerwehr, weil eben hier natürlich bestimmte Belange auch im Rahmen der weiteren Planung zu berücksichtigen waren. Die Gespräche mit der Feuerwehr hätten dann schon sehr früh gezeigt, dass es doch erhebliche Bedenken mit Blick auf die Rettungswege und die Einhaltung der nötigen Zeiten zur Erreichung der Kliniken und der Unfallstellen gegeben habe. Man habe im engen Austausch mit den Kollegen des Feuerwehramtes verschiedene Varianten durchgespielt, letztendlich aber keinen Konsens erreicht. Letztendlich habe man sich dann darauf verständigt, mit einem externen Gutachterbüro nochmal eine Verkehrssimulation durchzuführen, um insbesondere diesen sehr verkehrsreichen Bereich zwischen dem Adenauerplatz und dem Bethelack, aber auch vom Bethelack in Richtung Quellenhofweg nochmal näher zu beleuchten. Daraus resultierend habe die Verwaltung nun festgestellt, dass sie mit einer neuen Planung auf der Strecke Eisenbahnstraße und Quellenhofweg zu großen Teilen auf den ursprünglichen Planungsprämissen, die im Sommer 2021 aufgenommen worden waren, neu planen könne. Dabei würden auch die Anmerkungen der Rettungsdienste vollumfänglich berücksichtigt. Man müssen aber auch konstatieren und ehrlich sein, dass man es nicht mit einer klassischen Protected Bike Lane im eigentliche Sinne zu tun haben werden. Im Rahmen der weiteren Planung, die übrigens auch mit Hilfe eines externen Ingenieurbüros erfolgen werde, werde die Verwaltung aufzeigen, wie ein Anschluss an den Adenauerplatz von statten gehen kann, aber auch genauso in Richtung Süden in Brackwede die Anschlussmöglichkeit in Richtung Gotenstraße und Stadtring aussehen könne. Das sei der Stand der Dinge heute, und dazu verhalte sich die Informationsvorlage.

Frau Rammert äußert ihr Bedauern, dass es zuerst in der Presse zu lesen war, bevor die Politik informiert worden sei. Gleichzeitig wundere sie

sich, dass es diesmal keinen Aufschrei aus der FDP gebe, die beim Adenauerplatz genau das als das große Problem gesehen hatte, das erst die Verwaltung was gemacht habe, ehe die Politik informiert wurde. Diesmal, wo die Protected Bike Lane nicht kommt, sei die FDP ganz, ganz leise. Sie hatte bereits in der vorigen Sitzung angeregt, dass die Gadderbaumer Straße z.B. als Anliegerstraße und Rettungsforceline ausgebaut werden könnte, so dass man da eine alternative Möglichkeit gehabt hätte, dass da für die Protected Bike Lane auf der Artur-Ladebeck-Straße genügend Platz bleibt, auch wenn andererseits Rettungsfahrzeuge gerade bei einer Protected Bike Lane im Vorteil wären, denn Fahrräder lassen sich schneller zur Seite manövrieren, als es Fahrzeuge tun, so dass der Rettungsdienst diese Protected Bike Lane dann auch nutzen könnte, um dort durchzufahren. Eigentlich wäre es gerade für den Rettungsdienst eine Steigerung der Qualität in der Durchfahrt.

Sie möchte – da es nur eine Informationsvorlage gebe – trotzdem ihren Antrag wie folgt dazu stellen: Die Verwaltung wird beauftragt, die bisher erarbeiteten Planungsunterlagen für einen geschützten Radweg vorzulegen und in der dafür eingerichteten AG Spuren zu beraten. Es sei eben noch davon gesprochen worden, dass die Protokolle in der AG bleiben sollen und dass man in einem geschützten Kreis diskutieren könne. Weiterhin beantragt sie, die Stellungnahmen der Anlieger sowie den Vorschlag der IHK analog zu den Auswirkungen der Beteiligungen bei Bauleitplänen einmal im Ausschuss vorzustellen. Sie würde die Anwohneranregungen oder Einwendungen und die Probleme, die der Rettungsdienst entdeckt habe, gerne lesen wollen. Weitere Punkte, wie eine Anwohnerinformation sehe sie als interessant und relevant an, würde aber jetzt bei den beiden Punkten als Antrag bleiben wollen.

Herr Hallau vergleicht die Situation mit dem 49,00 Euro-Ticket: Wenn man das vor 2 Jahren beschlossen hätte, wären wir alle in Jubelstürme ausgebrochen, dass es ein so günstiges Verkehrsticket gibt. Nachdem es zwischendurch ein 9,00 Euro-Ticket gab, wirke das 49,00 Euro-Ticket irgendwie gar nicht so revolutionär. Genauso, wenn wir vor 2 Jahren einen Beschluss auf den Weg gebracht hätten, 70% einer Hauptverkehrsstraße in Bielefeld endlich verkehrsgerecht aufzuteilen, dann wäre das ein richtig großer politischer Erfolg gewesen. Jetzt war unser Ansatz der Protected Bike Lane der gesamten Strecke ein höheres Ziel, was laut dieser Informationsvorlage leider nicht erreicht werden könne. Deswegen sei die gefühlte Euphorie auch für einen Ostwestfalen etwas gedämpft. Nichtsdestotrotz freue er sich darauf, dass man es vom Quellenhofweg bis zur Brackweder Hauptstraße schaffe, eine Vorstufe eines Schnellweges für den Radverkehr umzusetzen. Sie werde jetzt ohne Protektion stattfinden, und das aus verständlichen Gründen. Feuerwehr und Polizei hätten einen wichtigen Auftrag. Es sei verständlich, wenn man pragmatisch an diese Geschichte herangehe und sicherstellen möchte, dass dieser Auftrag auch erfüllt werde. Es sei aber zu fragen, warum in anderen Städten in Deutschland und europaweit Protected Bike Lanes auch erfolgreich als Rettungsbikelanes genutzt werden können. So ein ungeschützter Radweg sei sicherlich ein Kompromiss, den seine Fraktion mitgehen könne.

Man müsse auch darauf achten, dass man nicht eine neue Radinfrastruktur schaffe, die am Ende nicht das versuchte Sicherheitsversprechen einlöse. Wer die Verkehrswende in anderen Städten verfolge, wo auch teilweise Bike Lanes eingezogen werden, die erst unprotected bleiben, stellt

fest, dass so eine unprotected Bike Lane leider von einzelnen Teilnehmer\*innen als Kurzstellplatz genutzt werden, um eben ins Geschäft zu gehen. Er habe die Sorge, dass, wenn Fahrzeuge einem Rettungsdienst in die Bike Lanes ausweichen sollen, dass es nicht jedem Fahrzeugfahrer gelingt, auf den Radverkehr dort zu achten. Außerdem bestehe die Sorge, dass auch Menschen, die ein bisschen dreister im Straßenverkehr unterwegs seien, die Lane als willkommene Überholhilfe oder Abbiegehilfe missbrauchen. Man müsse also sehr darauf achten, wie diese Bike Lane nicht nur von den Radfahrern angenommen wird, sondern wie eben die fehlende Protektion dafür sorgt, dass bestimmte Verkehrsteilnehmer\*innen nicht so sorgsam damit umgehen. Es sei deswegen gut, dass die Bike Lane von den Breiten her so geplant werde, dass in irgendeiner Zukunft möglicherweise eine Protektion, und sei es auch nur an einzelnen Stellen, nachgerüstet werden könne, um gewisse Gefahrenpunkte, die sich möglicherweise auftun, da partiell auf der gesamten Fläche noch zu entschärfen.

Zu den 30 % Bereichen, in denen es nach der Verkehrssimulation nicht ratsam sei, eine Spur für den Radverkehr zu nutzen und im MIV abzuschlagen, merkt Herr Hallau an, dass es das Ziel sein müsse, die 20.000 bzw. 30.000 Fahrzeuge, die da in 24 Stunden gezählt werden, zu verringern. Die Fahrzeuge, deren genaue Erhebung nochmal nachgeliefert werden könnte, zeigten, dass die Verkehrswende, die es geben müsse, noch nicht mit Erfolg durchgeführt sei. Es seien noch zu viele Menschen mit dem PKW unterwegs, aus nachvollziehbaren und weniger nachvollziehbaren Gründen, was natürlich individuell sehr verschieden sei. Er sei sehr gespannt auf die Planung der Verbesserungen in diesen Bereichen. Klar sei, dass auch an diesen Stellen die hier beschlossenen Breiten für eine Radroute der Kategorie I anstrebt und einhalten werden sollen. Als jemand, der die Strecke zu seinem Arbeitsweg nutze, sei er wirklich sehr gespannt, wie man da an einigen Stellen auf die notwendigen Breiten komme, ohne allzu große baulichen Umbauten. Dies werde hier sicherlich kritisch betrachtet werden.

Letztendlich dürfe man nicht vergessen, das hoffentlich in einer für ihn noch erlebbaren Zeit an dieser Stelle auch der Radschnellweg geschaffen werde. Da werde sicherlich die Bike Lane auch eine gute Vorarbeit sein, um schneller eine Umsetzung eines Radschnellweges zu erreichen. Man solle daher auch bei den möglichen Baumaßnahmen auf dem Weg zwischen Quellhofweg und Adenauerplatz schon jetzt diesen Radschnellweg im Hinterkopf haben, da dieser Radschnellweg nur an dieser Stelle den Teutoburger Wald passieren können werde, wenn er den Ansprüchen eines Radschnellweges gerecht werden möchte.

Herr Seiffert begrüßt, dass bei der Verwaltung und im Amt für Verkehr die Augen in Richtung der Rettungswege geöffnet worden seien. Planungen müssten so verlaufen, dass es nicht gleichzeitig zu Verschlechterungen, auch keinen deutlichen Verschlechterungen komme. Die Sicherheit müsse immer geleistet sein und das sei ein hohes Gut, nicht nur für Radfahrer, sondern auch die Sicherheit für alle. Er sei genau wie Herr Hallau sehr gespannt auf die Planungen des beauftragten Ingenieurbüros, wie das gelöst werden solle. Wir werden uns das auf jeden Fall genau anschauen und auch kritisch anschauen, so wie Herr Hallau das auch für sich in Anspruch genommen hat. Er möchte nochmal darauf hinweisen, dass das Vorhaben durch die Gremien BV Gadderbaum, BV Brackwede

und dann in den StEA gehen solle, so dass die Politik auch genügend Zeit bekomme, diese Vorlagen auch dementsprechend zu prüfen und nicht hoppla hopp durchziehen zu müssen.

Die unprotected Bike Lane in Brackwerde Am Stadtring funktioniere da eigentlich ganz gut. Er habe da noch nicht gehört, dass es dort zu Unfällen und Schwierigkeiten gekommen sei, dass da Autofahrer falsch geparkt hätten.

Mit den 20.000, 30.000 Fahrzeugen sei es ein generelles Problem, was er bei den Verkehrszählungen immer sehe. Es würden immer Durchschnittszahlen genannt, und nach diesen Durchschnittszahlen werde immer gerechnet. Die entstünden aber bei den Extremzahlen, den Spitzenwerten. Denn da, etwa im Berufsverkehr, müsse die Sicherheit auch gelten, deswegen müsse man die Zahlen richtig interpretieren.

Den Anträgen, die Frau Rammert vorgeschlagen hat, die mehr Transparenz schafften, seien gut, denen könne er zustimmen.

Herr Gugat merkt an, dass man seit dem Beschluss des Rates im Juni 2020 in der Umsetzung ganz schön hinterherhinke. Er wolle keine Schuldzuweisung an die Verwaltung oder die Koalition aussprechen. Er wünsche sich aber zum einen von den politischen Akteuren, die für die Bike Lane gestimmt haben, mehr Entschlossenheit und mehr Radikalität. Es gebe aktuelle Vorschläge vom Rat, es gebe auch internationale Studien zum Thema Protected Bike Lane und Rettungsgassen. Er könne das fachlich nicht beurteilen. Ihn störe es, wenn die Aussage sei, dass man hoffe, dass die Planer das irgendwie gut hinkriegen werden. Da würde sich ein Herr Seiffert freuen, dass die Aussagen fast gleichmütig waren. Er würde sich viel mehr Radikalität wünschen, jedenfalls im politischen Bereich. Man wolle den Modelsplitt tatsächlich ändern, man wolle den Radverkehr tatsächlich fördern und zwar massiv. Man wolle den Radverkehr bevorzugen und jetzt sehe es wieder so aus, dass man irgendwie eine Probestrecke dahin bekommen wird und nicht die eigentlich gedachte Premiumlösung. Er wolle aber diese Premiumlösung. Man müsse also darüber sprechen, wie man diese Premiumlösung für den Radverkehr hinbekomme, und nicht in der Diskussion bei den kleinsten Widerständen wieder zurückfallen. Wenn man dann zu dem Ergebnis komme, dass es partout gar nicht geht, dann sei es so. Aber so gehe es ihm ein bisschen zu schnell. Er habe keine Vorlagen dazu, warum das schlussendlich alles so sei, keine exakten Erklärungen. Es sollten die Rettungsdienste erklären, warum es nicht gehe. In Richtung Politik, in Richtung Koalition bittet er um ein bisschen mehr Radikalität und in Richtung der Verwaltung bittet er darum, es genauer zu erklären. Er möchte es nachvollziehen können, um das tatsächlich beurteilen zu können, auch im Detail.

Herr Adamski teilt mit, dass man die Belange der Feuerwehr berücksichtigen müsse. Die Planung werde eine genaue Variantenprüfung erstellen. Die vorliegende Information erfolge, um dem Bedürfnis nach Kommunikation gerecht zu werden. Die Verwaltung habe tatsächlich die Erkenntnis, dass die Bike Lane dort aus den besagten Gründen nicht funktionierte. Es betreffe zudem auch die 28.000 Menschen, die den Radentscheid unterschrieben haben, und auch sie verdienten dann entsprechende Infor-

mationen, wobei man auch da in engem Kontakt stehe und die Ergebnisse den Radentscheid nicht unbedingt glücklich machten, was er auch nachvollziehen könne. Die Feuerwehr sei Expertisen mit der Verwaltung durchgegangen. Es seien auch die Vorschläge des Radentscheids mit der Feuerwehr pro aktiv diskutiert worden. Man müsse berücksichtigen, dass es unterschiedliche Querschnitte gebe, unterschiedliche Verkehrsmengen, unterschiedliche Breiten etc.. Wir befinden uns hier in einer gewachsenen Stadt, die letztendlich in ihren Räumlichkeiten begrenzt sei, und bei der Planung, und das ist das anstrengende einer Planung, müssten alle Aspekte mit einfließen. Es gebe auch die Erkenntnisse aus Berlin oder Frankfurt, wo zum Teil zurück gebaut werden musste, aus den Gründen, die die Feuerwehr seit jeher vertritt. Es gebe auch andere Beispiele, da gebe er Herrn Hallau vollkommen recht. Aber letztendlich hat unsere städt. Feuerwehr die Differenzierung gemacht. Sie habe gesagt, dass es nicht überall diesen Querschnitt gebe und nicht überall eine Stadtbahn, die mitten in der Straße fährt, wo die Fahrzeuge nicht ausweichen können, Er habe das Wort der Feuerwehr, dass bei den anderen Straßen andere Verhältnisse, andere Möglichkeiten bestünden und man durchaus über eine Protektion sprechen könne, weil es dort funktioniere.

Herr Moss gibt an, dass die Verwaltung die Punkte offenlegen wird, da spreche überhaupt nichts dagegen. Es sei jetzt eine reine Information, und man werde dem Wunsch entsprechend mit Amt für Verkehr das alles nochmal offenlegen. Das wichtige sei gerade von Herrn Adamski angesprochen worden. Man habe in der Mitte eine Straßenbahn, das gebe es in den anderen Städten nicht so ohne weiteres da, wo Protected Bike lanes eingeführt worden sind. Man könne schlicht und ergreifend nicht nach links ausweichen, wenn man ein Martinshorn höre. Also würden die Fahrzeuge versuchen, Richtung Protected Bike lane auszuweichen, was nicht geht wegen des Begriffes der Protected Bike lane. Wo soll dann das Rettungsfahrzeug bleiben? Die Verwaltung wird dem Ausschuss das nochmal detailliert auflegen, erklären, das gilt aber nur für den Abschnitt Adenauerplatz bis zum Betheldreieck, weil da die Zufahrt zu einer der größten Kliniken hier in der Region ist. Dort arbeiten 30.000 Menschen in der Gesundheitspflege, in der Gesundheitsvorsorge, im 3-Schichtbetrieb und das spüren sie natürlich auch in den Spitzenstunden enorm. Es sei nicht nur die Feuerwehr, die sich da an der Stelle artikuliert habe, sie hat das als Träger der Maßnahmen gemacht, natürlich mit sämtlichen Rettungsdiensten in Bielefeld gesprochen, weil dieses Klinikareal von allen Rettungsdiensten angefahren werde. Die Sorge bestehe bei allen Rettungsdiensten.

Herr Dr. Lange merkt an, dass er es für etwas makaber und einen schlechten Stil hält, wenn hier in der Diskussion versucht werde, Rettungseinsätze gegen die Protected Bike Lane auszuspielen und die Protected Bikelane so durchsetzen zu wollen, obwohl bei den Rettungseinsätzen jede Sekunde zählt. Man dürfe nicht übersehen, dass an dieser Stelle der Rettungsverkehr für Kliniken entlangführe, dass Johanniter und ASB dort stationiert seien. Man brauche die notwendigen Rettungsgassen, das sei ganz wichtig. Dementsprechend sollte man auch bedenken, dass es keinen Sinn mache, erst etwas zu errichten, was dann wie in anderen Städten wieder zurückgebaut werden müsse. Berücksichtigen müsse man auch den weiteren Verkehr. Es handele sich um eine wichtige Verkehrsachse, bei der ein vierspüriger Ausbau, der schon ab 18.000

Fahrzeugen am Tag gefordert werde, unumgänglich sei, um einen fließenden Verkehr zu erhalten, was wiederum im Interesse aller Betroffenen sei. Es gebe auch viele Beschäftigte, die so früh ihre Arbeit begännen, dass sie nicht auf den Nahverkehr verwiesen werden könnten. Schließlich sei auch zu berücksichtigen, dass der Wirtschaftsverkehr nicht zum Erliegen komme. Es sei begrüßenswert, dass auch die Anlieger beteiligt worden sind und zu Wort kommen. Er danke daher für die Informationsvorlage. Es sei wichtig, dass man auch weiter mit den dort betroffenen Anliegern im Austausch bleibe.

Herr Röhrig hebt zunächst die besondere Bedeutung der Strecke für den Radverkehr hervor. Es liege daran, dass es die einzige Nord-Süd-Querung in dieser Stadt sei, die man mit dem Fahrrad ohne große Anstrengung überwinden kann, denn alle anderen Querungen seien mit hohen Steigungen verbunden, da brauche man entweder ein E-Bike oder gut trainierte Oberschenkel, um das regelmäßig hinzubekommen. Die einzige Strecke, bei der man das nicht braucht, sei diese, und der Status Quo sei wirklich schlecht. Es nutzen jetzt schon viele Menschen diese Straße, was eher verwunderlich als gut sei, wenn man sich nämlich anschaute, wie sie mit Schlaglöchern behaftet sei und wie eng sie sei. Insofern sei für seine Fraktion das Wesentliche, dass diese Straße eine sichere Verbindung von Nord nach Süd ist. Ob es dann eine Protected Bike Lane sei oder eine andere Lösung, sei dann nachrangig wichtig.

Die Protected Bike Lane habe einen Vorteil, weil sie schnell umgesetzt werden könnte, so wie es in anderen Städten gemacht worden sei. Es erscheint aber eine illusorische Idee gewesen zu sein, eine Protected Bike Lane an dieser Stelle zu schaffen und im Nachhinein, wenn der Rad-schnellweg kommt, dann das vernünftig baulich zu gestalten. Jetzt stellt sich heraus, dass es nicht geht, weil es bestimmte Einwände gebe. Er habe anders als Herr Dr. Lange niemanden gehört, der hier irgendwie gegen die Sekunden der Rettungswege abgewogen habe. Das habe am Ende nur Herr Dr. Lange gemacht. Es falle ihm allerdings auch schwer, der Argumentation der Feuerwehr zu folgen, wenn es in anderen Städten funktioniere. Es falle ihm auch schwer, nachzuvollziehen, warum man nicht eine Fahrspur als Rettungsdienstfahrspur nehme, die die Fahrradfahrer auch mitbenutzen könnten. Dann wäre es wahrscheinlich nicht so eine schwierige Diskussion gewesen. Das, was Herr Gugat gesagt habe, nehme er auch wahr. Nicht nur der Radentscheid ärgere sich darüber, dass es so langsam gehe, auch in der Koalition gebe es Ärger darüber. Man wünsche sich da von der Verwaltung schon Kreativität und Schnelligkeit, um am Ende auch das Ziel zu erreichen, dass man eine sichere Nord-Süd-Verbindung mit dem Radverkehr hat. Auch die 30.000 Menschen, die u.a. in Bethel leben oder arbeiten, könnten u.a. mit dem Fahrrad oder zu Fuß kommen. Wenn es sicherer wäre, würden es wahrscheinlich auch mehr Menschen machen, das ist ja das Problem an dieser Straße, dass es erst sicher sein muss, damit die Leute dann auch diesen Weg gehen. Gerade in Bethel wohnten viele Menschen, die nicht unbedingt ein Auto fahren können und dürfen oder es sich leisten können, und auch deshalb sei es umso wichtiger, dass es nach Bethel eine sichere Fahrradverbindung gebe. Seine Fraktion könne damit leben, wenn es nicht Protected Bike Lane in voller Länge sei und es sei gut, dass es in Teilen jetzt schon kommt, aber ein bisschen mehr Kreativität und Geschwindigkeit werde erwartet.

Herr Vollmer erwidert auf die Argumentation von Herrn Dr. Lange. Es falle ihm auf, dass Herr Dr. Lange einen riesen Bogen spanne und alle möglichen Themen als kleine Wortfetzen aneinanderhänge, die den Ausschuss letztendlich in der Sache nicht weiterbringe. Es wundere ihn, dass er immer eine integrierte Betrachtung fordere, die dann ausbleibe. Wenn man wirklich konsequent und qualitativ darangehe, dann müsse man mal alles betrachten und fragen, wo kommen alle Autoverkehre her und wo wollen die Menschen hin. Das sei ein bisschen das Problem, dass die Verkehrswissenschaft und die Verkehrsplaner das aus seiner Sicht zu wenig machten, denn wenn man über Alternativen nachdenken wolle, über qualitative Angebote, die die CDU ja auch immer einfordern, dann müsse man sich schon mehr Gedanken machen und systematisch das abarbeiten, dass entsprechende Angebote auch geschaffen werden. Deswegen hätte seine Fraktion auch gesagt, lass uns doch mal prüfen, ob wir nicht an der Bahnstrecke, auch wenn es eine lange Perspektive ist, einen Haltepunkt an der Langenhagen Brücke einrichten, denn wir haben in Bethel eine ganze Menge auch an Pendlern, die in die Stadt reinkommen, und Pendler benutzen u.a. auch die Artur-Ladebeck-Straße.

Herr Vollmer begrüßt die Informationsvorlage. Sie zeige zumindest erste Schritte auf in die richtige Richtung. Man müsse dann weiter nach Lösungen suchen und schauen, was man tatsächlich realisieren kann. Er wisse, dass im Detail manchmal etwas schwierig sei. Und eine Konfliktsituation, dass wir Feuerwehrfahrzeuge, Einsatzfahrzeuge behindern, müsse man verhindern. Man könne etwa auch über Ampelschaltungen nachdenken für Einsatzfahrten. Er erwarte auch, dass nach der Informationsvorlage noch ein bisschen mehr kommt, dass wir die Probleme angehen.

Frau Ostwald äußert ihr Erstaunen, mit welcher Hartnäckigkeit hier an diesem Radwegekonzept wirklich auf Biegen und Brechen festgehalten wird. Sie dankt der Stadt ausdrücklich für diese Informationsvorlage, weil jetzt endlich auch mal die Beteiligten, die Industrie, Bethel, alle, die dort wirklich betroffen sind und den Verkehr dort ausmachen, gehört werden und auch berücksichtigt werden, hoffe ich. Es ist nun ganz deutlich gesagt worden, dass eine Reduzierung der Fahrspuren nicht möglich sei. Es sei denn, man geht ein unverantwortbares Risiko ein, dass Rettungskräfte, Pflegekräfte usw. ihre Ziele nicht rechtzeitig erreichen. Es gibt einen Radweg von Brackwede in die Innenstadt, und mit Nichten ist er so frequentiert, dass da irgendeine Unsicherheit für die Radfahrer besteht. Wer von Brackwede in die Innenstadt pendelt, nimmt wahrscheinlich eher die Stadtbahn. Also zu meinen, wenn man da jetzt da eine Protected Bike Lane bauen würde, dann würde plötzlich jeder mit dem Fahrrad 5 km von Brackwede fahren, hält sie für ziemlich vermessen. Sie würde sich wünschen, wenn die Mittel für Radwege dort eingesetzt würden, wo keine Radwege sind, das wäre eine Maßnahme. Die Artur-Ladebeck-Straße habe mit Sicherheit nicht die Probleme, die hier jetzt herbeigeredet würden. Man sollte vielleicht das Geld an anderen Stellen für die Sicherheit der Radfahrer ausgeben als hier für das Risiko, dass man da eingeht.

Der Stadtentwicklungsausschuss nimmt Kenntnis.

---

**Zu Punkt 15.1     Antrag, Fraktion Die Bürgernähe, Umsetzung Radverkehrskonzept**

Beratungsgrundlage:

Drucksachennummer: 5000/2020-2025

Der Stadtentwicklungsausschuss fasst folgenden

**Beschluss:**

1. Die Verwaltung wird beauftragt, die bisher erarbeiteten Planungsunterlagen zum Radweg vorzulegen und in der dafür eingerichteten AG Spuren
2. Die Stellungnahmen der Anlieger, sowie den Vorschlag der IHK analog den Beteiligungen bei Bauleitplänen vorzustellen

- mit großer Mehrheit beschlossen -

---

**Bauamt**

**Bauamt/Bauleitpläne**

**Zu Punkt 16     Bauleitpläne Brackwede**

Keine

---

**Zu Punkt 17     Bauleitpläne Dornberg**

Keine

-.-.-

**Zu Punkt 18      Bauleitpläne Gadderbaum**

Keine

-.-.-

**Zu Punkt 19      Bauleitpläne Heepen**

-.-.-

**Zu Punkt 19.1      Erstaufstellung des Bebauungsplans Nr. III/Br 41 "Wohngebiet Brake-West" für das Gebiet östlich der Engerschen Straße, südlich der Grömitzer Straße, westlich der Fehmarnstraße und beiderseits der verlängerten Grafenheider Straße**

**- Stadtbezirk Heepen -**

**Aufstellungsbeschluss**  
**Beschluss zur Durchführung der frühzeitigen Beteiligungen**

Beratungsgrundlage:

Drucksachennummer: 4685/2020-2025

Ohne Aussprache fasst der Stadtentwicklungsausschuss folgenden  
**Beschluss:**

1. Der Bebauungsplan Nr. III/Br 41 „Wohngebiet Brake-West“ für das Gebiet östlich der Engerschen Straße, südlich der Grömitzer Straße, westlich der Fehmarnstraße und beiderseits der verlängerten Grafenheider Straße ist im Sinne des § 30 Baugesetzbuch (BauGB) aufzustellen. Für die genauen Grenzen des Plangebiets ist die im Abgrenzungsplan mit blauer Farbe vorgenommene Umrandung verbindlich.
2. Für die Erstaufstellung des Bebauungsplans ist die frühzeitige Öffentlichkeitsbeteiligung gemäß § 3 (1) BauGB und die frühzeitige Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange gemäß § 4 (1) BauGB auf der Grundlage der in der Vorlage dargestellten allgemeinen Ziele und Zwecke der Planung durchzuführen.
3. Umfang und Detaillierungsgrad der Umweltprüfung werden gemäß den in der Anlage C enthaltenden Ausführungen festgelegt.
4. Der Aufstellungsbeschluss ist gemäß § 2 (1) BauGB öffentlich bekannt zu machen.

- einstimmig beschlossen -

-.--

**Zu Punkt 19.1.1 Erstaufstellung des Bebauungsplans Nr. III/Br 41 "Wohngebiet Brake-West" für das Gebiet östlich der Engerschen Straße, südlich der Grömitzer Straße, westlich der Fehmarnstraße und beiderseits der verlängerten Grafenheider Straße**

**- Stadtbezirk Heepen -**

**Aufstellungsbeschluss**  
**Beschluss zur Durchführung der frühzeitigen Beteiligungen**

Beratungsgrundlage:

Drucksachennummer: 4685/2020-2025/1

Herr Vollmer bittet ergänzend darum, dass die ÖPNV-Anbindung mitgedacht und mitberücksichtigt wird.

Der Stadtentwicklungsausschuss fasst folgenden

**Beschluss:**

1. Der Bebauungsplan Nr. III/Br 41 „Wohngebiet Brake-West“ für das Gebiet östlich der Engerschen Straße, südlich der Grömitzer Straße, westlich der Fehmarnstraße und beiderseits der verlängerten Grafenheider Straße ist im Sinne des § 30 Baugesetzbuch (BauGB) aufzustellen. Für die genauen Grenzen des Plangebiets ist die im Abgrenzungsplan mit blauer Farbe vorgenommene Umrandung verbindlich.
2. Für die Erstaufstellung des Bebauungsplans ist die frühzeitige Öffentlichkeitsbeteiligung gemäß § 3 (1) BauGB und die frühzeitige Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange gemäß § 4 (1) BauGB auf der Grundlage der in der Vorlage dargestellten allgemeinen Ziele und Zwecke der Planung durchzuführen.
3. Umfang und Detaillierungsgrad der Umweltprüfung werden gemäß den in der Anlage C enthaltenden Ausführungen festgelegt.
4. Der Aufstellungsbeschluss ist gemäß § 2 (1) BauGB öffentlich bekannt zu machen.

- einstimmig beschlossen -

-.--

**Zu Punkt 20 Bauleitpläne Jöllenbeck**

-.-.-

**Zu Punkt 20.1 Erstaufstellung des Bebauungsplanes Nr. II/J40 „Kombibad Jöllenbeck“ für das Gebiet östlich des Wörheider Weges und südlich der Straße Naturstadion sowie 259. Änderung des Flächennutzungsplanes „Kombibad Jöllenbeck“ im Parallelverfahren gemäß § 8 (3) BauGB**

**- Stadtbezirk Jöllenbeck -**

**Beschluss über die eingegangenen Stellungnahmen**  
**Satzungsbeschluss zum Bebauungsplan**

Beratungsgrundlage:

Drucksachennummer: 4668/2020-2025

Herr Moss erläutert, dass es hier bei einem Ergänzungsantrag darum ging, ob man möglicherweise die Geschossigkeit aufstockt. Dies sei absolut möglich bereits in dem heute von uns vorgestellten Konzept. Man könne auf ein 1-geschossiges Gebäude sehr wohl 80 % der darüber liegenden Fläche mit Staffelgeschoss bebauen und er glaube, dass das eigentlich Anlass genug sein sollte, zu sagen, dass das reiche, weil man ansonsten wieder neue Probleme bekommen. Die Nutzung von Photovoltaik werde überhaupt nicht ausgeschlossen, sei jederzeit möglich und nach dem, was das Land NRW jetzt fordere, sowieso möglich, und insofern glaube er, brauche das nicht in den Bauleitplan reingeschrieben zu werden.

Der Stadtentwicklungsausschuss fasst folgenden

**Beschluss:**

1. Die Äußerungen aus den frühzeitigen Beteiligungen gemäß §§ 3 (1) und 4 (1) Baugesetzbuch (BauGB) werden zur Kenntnis genommen und die Einarbeitung in die Planung gemäß **Anlage A1** wird gebilligt.
2. Den Stellungnahmen der Öffentlichkeit 1 (Ifd. Nr. 1), der Öffentlichkeit 2 (Ifd. Nr. 2) und der Öffentlichkeit 3 (Ifd. Nr. 3) sowie den Stellungnahmen des Umweltamt Bielefelds / Untere Naturschutzbehörde (Ifd. Nr. 1.4), des Polizeipräsidiums Bielefeld (Ifd. Nr. 2.1b) zum Entwurf wird gemäß **Anlage A 2** nicht gefolgt.
3. Die Stellungnahmen des Umweltamt Bielefelds / Untere Wasserbehörde (Ifd. Nr. 1.4), der Bezirksregierung Detmold (Ifd. Nr. 2.7) und der Stadtwerke Bielefeld (Ifd. Nr. 2.12) zum Entwurf werden gemäß **Anlage A2** zur Kenntnis genommen.

Der Stellungnahme des Umweltamt Bielefelds / Untere Naturschutzbehörde (lfd. Nr. 1.4) und der moBiel Bielefeld (lfd. Nr. 2.13) zum Entwurf wird gemäß **Anlage A 2** teilweise gefolgt.

4. Die Erstaufstellung des Bebauungsplanes Nr. II/J40 „Kombibad Jöllenbeck“ für das Gebiet östlich des Wörheider Weges und südlich der Straße Naturstadion wird mit den textlichen Festsetzungen und der Begründung gemäß § 10 (1) BauGB als Satzung beschlossen.
5. Gleichzeitig wird die 259. Änderung des Flächennutzungsplanes „Kombibad Jöllenbeck“ im Parallelverfahren laut Änderungsplan und Begründung abschließend beschlossen.
6. Nach Eingang der Genehmigung der Änderung des Flächennutzungsplanes sind diese Genehmigung gemäß § 6 (5) BauGB und der Beschluss des Bebauungsplanes gemäß § 10 (3) BauGB ortsüblich öffentlich bekannt zu machen. Der Bebauungsplan und die Flächennutzungsplanänderung sind gemäß §§ 10 (3) und 6 (5) BauGB bereitzuhalten.

- einstimmig beschlossen -

-.--

## **Zu Punkt 21      Bauleitpläne Mitte**

-.--

### **Zu Punkt 21.1      Erstaufstellung des Bebauungsplanes Nr. III/4/57.00 „Mittelstraße“ für das Gebiet Gerichtstraße, Luisenstraße, August-Bebel-Straße, Detmolder Straße gemäß § 13a BauGB - Stadtbezirk Mitte -**

#### **3. Entwurfsbeschluss** **Beschluss zur Durchführung der Beteiligungen gem. §§ 3 (2) und 4 (2) i.V.m. § 4a (3) Baugesetzbuch (BauGB)**

Beratungsgrundlage:

Drucksachennummer: 4633/2020-2025

Frau Rammert merkt an, dass die gegenüber dem Fachamt für Schule angemerkte Kritik erfreulicherweise nun Berücksichtigung gefunden habe.

Der Stadtentwicklungsausschuss fasst folgenden

#### **Beschluss:**

1. Der Bebauungsplan Nr. III/4/57.00 „Mittelstraße“ für das Gebiet Gerichtstraße, Luisenstraße, August-Bebel-Straße, Detmolder

Straße wird mit Text und Begründung gemäß § 2a Baugesetzbuch (BauGB) als 3. Entwurf für die erneute Offenlage beschlossen.

2. Der 3. Entwurf des Bebauungsplanes Nr. III/4/57.00 „Mittelstraße“ ist mit der Begründung und den wesentlichen umweltbezogenen Stellungnahmen gemäß §§ 4a Abs. 3, 3 Abs. 2 BauGB für die Dauer eines Monats erneut öffentlich auszulegen. Ort und Dauer der Offenlegung sind gemäß § 3 (2) BauGB öffentlich bekannt zu machen.
3. Gemäß §§ 4a Abs. 3, 4 Abs. 2 BauGB sind die Stellungnahmen der Behörden und der sonstigen Träger öffentlicher Belange zum 3. Entwurf des Bebauungsplanes Nr. III/4/57.00 „Mittelstraße“ erneut einzuholen.
4. Der Flächennutzungsplan ist gem. § 13a (2) Nr. 2 BauGB im Wege der Berichtigung anzupassen.

- einstimmig beschlossen -

-.-.-

**Zu Punkt 21.2 Abschluss eines Durchführungsvertrages nach § 12 Baugesetzbuch (BauGB)  
mit der 3B Wohnbaugesellschaft GmbH & Co. KG, Am Lenkwerk 11, 33609 Bielefeld, zum vorhabenbezogenen Bebauungsplan Nr. II/2/65.00 „Studierendenwohnen südlich der Mielestraße zwischen Sudbrackstraße und Meller Straße“ (beschleunigtes Verfahren gemäß § 13a BauGB)**

**- Stadtbezirk Mitte -**

Beratungsgrundlage:

Drucksachennummer: 4709/2020-2025

Der Stadtentwicklungsausschuss fasst folgenden

**Beschluss:**

**Dem Durchführungsvertrag mit seinen Regelungen wird zugestimmt.**

- einstimmig beschlossen -

-.-.-

**Zu Punkt 21.3 Neuaufstellung des vorhabenbezogenen Bebauungsplans Nr. II/2/65.00 „Studierendenwohnen südlich der Mielestraße zwi-**

**schen Sudbrackstraße und Meller Straße“ für das Gebiet südlich der Mielestraße, westlich der Meller Straße, östlich der Sudbrackstraße sowie nördlich einer bestehenden Bauzeile entlang der Sudbrackstraße im beschleunigten Verfahren gemäß § 13a BauGB**  
**- Stadtbezirk Mitte -**

**Beschluss über Stellungnahmen**  
**Satzungsbeschluss**

Beratungsgrundlage:

Drucksachennummer: 4724/2020-2025

Herr Moss bedankt sich bei den handelnden Personen, die das Verfahren begleitet haben, in dem es einen wahnsinnig hohen Abstimmungsbedarf gegeben habe. Ein besonderes Lob spricht er namentlich an seine Mitarbeiterin Frau Mosig aus. Ebenfalls bedankt er sich bei den Firmenleitungen von Alcina Dr. Wolf und Miele für das Entgegenkommen, diesem Bebauungsplan im Interesse derer, für die jetzt Wohnraum geschaffen werden könne, zuzustimmen.

Der Stadtentwicklungsausschuss fasst folgenden

**Beschluss:**

1. Die Äußerungen aus den frühzeitigen Beteiligungen gemäß §§ 3 (1) und 4 (1) Baugesetzbuch (BauGB) werden zur Kenntnis genommen und die Einarbeitung in die Planung gemäß Anlage A1 wird gebilligt.
2. Die Stellungnahmen der Öffentlichkeit zum Entwurf werden gemäß Anlage A2/Punkt 1 wie folgt behandelt:
  - Die Stellungnahmen lfd. Nr. 1, 2 und 6 werden zur Kenntnis genommen.
  - Die Stellungnahmen lfd. Nr. 3, 4 und 7 werden unter Berücksichtigung der ergänzenden eingeschränkten Beteiligung gemäß § 4a (3) Satz 4 BauGB zur Kenntnis genommen.
  - Die Stellungnahme lfd. Nr. 5 wird zurückgewiesen.
3. Die Stellungnahmen der Behörden/TöB zum Entwurf werden gemäß Anlage A2/Punkt 2 wie folgt behandelt:
  - Die Stellungnahmen der Unteren Naturschutzbehörde (lfd. Nr. 1), der Deutschen Telekom Technik GmbH (lfd. Nr. 5) und Vodafone NRW GmbH (lfd. Nr. 6) werden zur Kenntnis genommen.
  - Die Stellungnahmen der Unteren Bodenschutzbehörde (lfd. Nr. 2), der Unteren Denkmalbehörde (lfd. Nr. 3) und der moBiel GmbH (lfd. Nr. 8) werden berücksichtigt.
  - Die Stellungnahmen des Polizeipräsidiums Bielefeld/Direktion Verkehr (lfd. Nr. 4), der Stadtwerke Bielefeld GmbH (lfd. Nr. 7) und der IHK Ostwestfalen zu Bielefeld (lfd. Nr. 9) werden teilweise berücksichtigt.
4. Die von der Verwaltung vorgeschlagenen Änderungen und Ergänzungen der Planunterlagen werden gemäß Anlage A2/Punkt 3 beschlossen.

5. Der vorhabenbezogene Bebauungsplan II/2/65.00 „Studierendenwohnen südlich der Mielestraße zwischen Sudbrackstraße und Meller Straße“ für das Gebiet südlich der Mielestraße, westlich der Meller Straße, östlich der Sudbrackstraße sowie nördlich einer bestehenden Bauzeile entlang der Sudbrackstraße wird mit dem Text, dem Vorhaben- und Erschließungsplan sowie der Begründung gemäß § 10 BauGB als Satzung beschlossen.
6. Die Berichtigung des Flächennutzungsplanes gemäß § 13a (2) Nr. 2 BauGB wird zur Kenntnis genommen.
7. Der Beschluss des vorhabenbezogenen Bebauungsplanes ist gemäß § 10 (3) BauGB ortsüblich öffentlich bekannt zu machen. Der vorhabenbezogene Bebauungsplan mit Text, Vorhaben- und Erschließungsplan sowie Begründung ist gemäß § 10 (3) BauGB zu jedermanns Einsicht bereitzuhalten.

- einstimmig beschlossen -

-.--

**Zu Punkt 21.4 Erstaufstellung einer Erhaltungssatzung gem. § 172 Abs. 1 Nr. 1 BauGB und einer Gestaltungssatzung gem. § 89 BauO NRW für die ehemalige Britensiedlung „Joseph-Haydn-Straße“**

**- Stadtbezirk Mitte -**  
**- Aufstellungsbeschluss -**

Beratungsgrundlage:

Drucksachennummer: 4790/2020-2025

Herr Moss erläutert, dass sich die Verwaltung dafür entschieden habe, einerseits so viel Steuerung wie nötig und andererseits aber auch nicht mehr Steuerung als nötig vorzunehmen. Kritiker hätten vorgeschlagen, eine Denkmalschutzsatzung auf größere Teile auszuweiten. Das sei aber nicht nötig. Es reiche aus, auf der gegenüberliegenden Straßenseite von den Bereichen, wo die Bezirksregierung eine Denkmalwürdigkeit sehe, hierauf zu reflektieren, zumal die BIMA in diesem Gebiet jetzt in die Vermarktung gehe. Die BIMA müsse die Exposés jetzt neu schreiben. Hier an der Stelle würde er es dringend empfehlen, mit einer solchen Satzung zu arbeiten. Man könne es sich so vorstellen, dass das analog einer Fibel von statten geht. In dieser Fibel werde geregelt, was erlaubt ist und was nicht. Darüber hinaus würde die Verwaltung weitere Einschränkungen nicht empfehlen, weil dort schon bestehender Besitz vorliege, während in dem betroffenen Gebiet jetzt ein Besitzerwechsel statfinde, so dass sich die neuen Besitzer bzw. Käufer auf die Situation einstellen könnten.

Herr Vollmer bedankt sich dafür, dass die Verwaltung die Idee der Erhaltungssatzung für das betroffene Gebiet aufgenommen habe.

Herr Seiffert merkt an, dass in seiner Fraktion sehr lange darüber diskutiert worden sei, ob der Beschlussvorlage gefolgt werden soll, dass eine Erhaltungs- und Gestaltungssatzung für dieses Gebiet gemacht werde. Seine Fraktion sei damit nicht einverstanden, da man es als falsches Signal ansehe. Man hätte auch mit leichten Änderungen des B-Planes die erforderlichen Ziele erreichen und die Grundstücke sinnvoller nutzen können. Es seien schon einige Häuser als denkmalschutzwürdig erklärt worden. Die anderen Häuser auf der gegenüberliegenden Straße zwangsläufig in eine Erhaltungssatzung zu geben, sähen sie nicht als zweckmäßig und zielführend an. Um Wohnraum zu schaffen, müsste man optimale Voraussetzungen haben. Man könne nicht alles erhalten. Jetzt sämtliche Zweckbauten der Nachkriegszeit schützen, sei an dieser Stelle nicht angebracht. Mit einer leichten Änderung des B-Planes könnte man attraktiven Wohnbau schaffen, auch ohne Verlust des Siedlungscharakters und ohne Verluste der Bäume und Begrünung. Warum jetzt dieser Schnellschuss gemacht werden müsse, sehe er nicht. Auch eine Änderung des B-Plans hätte der BIMA Klarheit gegeben.

Herr Moss erläutert erwidern den Grund für das vorgeschlagene Vorgehen. Würde die Verwaltung jetzt nichts unternehmen, dann würde die BIMA ihre Objekte meistbietend verkaufen. Die Werte seien sehr, sehr hoch. Die Käufer könnten dann aber entgegen dem, was sie gedacht haben, die Objekte gleichwohl nicht frei gestalten, weil dadurch, dass die Objekte auf der gegenüberliegenden Seite unter Denkmalschutz stehen und im Denkmalschutzgesetz geregelt ist, dass auf die Denkmäler Rücksicht zu nehmen ist, gäbe es sehr wohl Beschränkungen. Es würde dann einen sehr intensiven Abstimmungsprozess darüber geben müssen, und zwar für jedes einzelne Objekt gesondert, was dort gebaut werden kann und was nicht. Um dieses Prozedere im Interesse der Käufer nicht zu haben, um es homologisieren zu können, vereinheitlichen zu können, habe die Verwaltung sich dazu durchgerungen, den Vorschlag zu machen, mit dieser Gestaltungssatzung zu arbeiten. Denn dann wisse jeder Käufer im Vorfeld, was er darf und was nicht. Dann könne er auch mit seinem Kaufangebot darauf reflektieren. In jedem anderen Fall bestünde das große Problem, die Vorhaben im Einzelfall abzustimmen und dabei auch einen Ausgleich der Meinungen herbeiführen zu müssen, was ungleich schwieriger und für den Käuferkreis viel frustrierender sei.

Der Stadtentwicklungsausschuss fasst folgenden

### **Beschluss:**

Für den Bereich der Joseph-Haydn-Straße, Johannes-Brahms-Straße und Johann-Sebastian-Bach-Straße wird ein Aufstellungsbeschluss für eine Erhaltungs- und eine Gestaltungssatzung gefasst. Für die genauen Grenzen des Satzungsgebiets ist die im Abgrenzungsplan mit blauer Farbe vorgenommene Umrandung verbindlich (Anlage1).

- mit großer Mehrheit beschlossen -

---

**Zu Punkt 22      Bauleitpläne Schildesche**

Keine

---"

**Zu Punkt 23      Bauleitpläne Senne**

Keine

---"

**Zu Punkt 24      Bauleitpläne Sennestadt**

Keine

---"

**Zu Punkt 24.1      1. Änderung des Bebauungsplanes Nr. I/St 7c „Südallee  
(heute: Donauallee)“ für das Gebiet Altmühlstraße, Donau-  
allee, Mühlen- und Südstadt-Teich im vereinfachten Verfahren  
nach § 13 BauGB**

**- Stadtbezirk Sennestadt -**

**Beschluss über die eingegangenen Stellungnahmen  
Satzungsbeschluss**

Beratungsgrundlage:

Drucksachennummer: 4536/2020-2025

abgesetzt

---"

**Zu Punkt 25      Bauleitpläne Stieghorst**

Keine

-.-.-

**Anlagen zur Niederschrift (2):**

-Anlage zu TOP 2: Gutachten „Untersuchung verschiedener Tarifszenarien in Bielefeld“, PTV Group

Anlagen zu TOP 6.1: Bestandsplan und Übersichtsplan

---

Frank Strothmann, Vorsitzender

---

Anita Lange, Schriftführerin