

Niederschrift
über die Sitzung des Stadtentwicklungsausschusses
(öffentliche Sitzung ab 17:00 Uhr)
am 24.01.2023

Tagungsort: Else-Zimmermann-Saal, Technisches Rathaus
Beginn: 17:00 Uhr
Sitzungspause:
Ende: 19:40 Uhr

Anwesend:

CDU

Herr Marcel Kaldek
Herr Dr. Simon Lange
Herr André Langeworth
Frau Carla Steinkröger
Herr Frank Strothmann, Vorsitzender

SPD

Frau Dorothea Brinkmann
Herr Ulrich Gödde
Frau Karin Schrader, stellv. Vorsitzende

Bündnis 90/Die Grünen

Herr Dominic Hallau
Frau Gudrun Hennke
Herr Paul John
Herr Thomas Krause

Die Partei

Herr Sven Christeleit

FDP

Herr Rainer Seifert

Die Linke

Herr Bernd Vollmer

Beratende Mitglieder

Herr Dr. Andreas Bruder

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 Franz-Peter Diekmann

Herr Kai-Philipp Gladow

Von der Verwaltung

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

Gäste

Frau Gerdes	WEGE
Frau Lukowski	WEGE

Schriftführung

Frau Anita Lange

Vor Eintritt in die Tagesordnung:

Herr Strothmann begrüßt die Anwesenden zur 28. Sitzung des Stadtentwicklungsausschusses in dieser Wahlperiode. Er stellt fest, dass form- und fristgerecht zur Sitzung eingeladen wurde und der Ausschuss beschlussfähig ist.

Es erfolgen folgende Änderungen zur Tagesordnung:

Folgende Punkte werden zurückgezogen bzw. abgesetzt:

- 3.2 Verkehrswende – Einsatz von Wasserstoffbussen, Anfrage Fraktion DIE LINKE vom 17.01.2023
- 4.8 Straßenbauplanungen L712n und Herforder Straße
- 4.10 Leitlinien Bauen und Stadtentwicklung
- 4.10.1 Antrag der Fraktion CDU zum Tagesordnungspunkt 4.10 „Leitlinien Bauen und Stadtentwicklung“ und 4.11 „Innenentwicklung und Nachverdichtung“
- 4.11 Innenentwicklung und Nachverdichtung, Fraktion FDP Antrag vom 21.11.2022
- 4.12 Empfehlung des Bielefelder Klimabeirats (BKB) „Obligatorische Einführung eines Siedlungstickets für neue Baugebiete“
- 4.13 Neuaufstellung des Bebauungsplanes Nr. II/1/60.00 "Wohnen und Gewerbe westlich der Schloßhofstraße im Bereich des Schloßhofteichs"
- 4.14 1. Änderung des Bebauungsplanes Nr. I/St 7c „Südallee (heute: Donauallee)“ für das Gebiet Altmühlstraße, Donauallee, Mühlen- und Südstadt-Teich im vereinfachten Verfahren nach § 13 BauGB
- 9 Umsetzung der Mobilitätsstrategie | hier: Umsetzung eines kommunalen Schulmobilitätskonzepts
- 13 Neuaufstellung des Regionalplans OWL für den Regierungsbezirk Detmold

Es erfolgen folgende Ergänzungen:

- 2.2 Baumaßnahme Artur-Ladebeck-Straße / Adenauerplatz
- 2.3 Baumaßnahme Stapenhorststraße
- 2.4 Aktuelle Fahrplananpassungen im Stadtgebiet
- 2.5 Umbau Deppendorfer Straße
- 2.6 Verschiebung Versuch Fahrradstraße
- 2.7 Bielefelder Baulandstrategie –aktueller Stand
- 3.2 Verkehrswende – Einsatz von Wasserstoffbussen, Anfrage Fraktion DIE LINKE vom 17.01.2023
- 3.3 Tickets für Jugendliche, Anfrage Fraktion DIE LINKE vom 17.01.2023

3.4 Rechtliche Bewertung der Variante 6 zum Umbau Johannistal, Anfrage Fraktion
FDP vom 17.01.2023

5.1 Baustellenplanung Adenauerplatz, Antrag FDP vom 16.01.2023

14.1 Öffentliche Informationsveranstaltungen, Antrag der FDP-Fraktion

Die Tagesordnungspunkte 4.10, 4.10.1 und 4.11 werden zusammen beraten.

Der Tagesordnungspunkt 8 wird unter TOP 5.1 beraten.

Der Ausschuss nimmt Kenntnis und ist einverstanden.

Öffentliche Sitzung:

Zu Punkt 1 Genehmigung des öffentlichen Teils der Niederschrift über die Sitzungen des Stadtentwicklungsausschusses

-.-.-

Zu Punkt 1.1 Genehmigung des öffentlichen Teils der Niederschrift über die 23. Sitzung des Stadtentwicklungsausschusses am 06.09.2022

Ohne Aussprache fasst der Stadtentwicklungsausschuss folgenden

Beschluss:

Die Niederschrift der öffentlichen Sitzung vom 06.09.2022 (Nr. 23) wird nach Form und Inhalt genehmigt.

- bei einer Enthaltung einstimmig beschlossen -

-.-.-

Zu Punkt 1.2 Genehmigung des öffentlichen Teils der Niederschrift über die 25. Sitzung des Stadtentwicklungsausschusses am 10.10.2022

Ohne Aussprache fasst der Stadtentwicklungsausschuss folgenden

Beschluss:

Die Niederschrift der öffentlichen Sitzung vom 10.10.2022 (Nr. 25) wird nach Form und Inhalt genehmigt.

- bei einer Enthaltung einstimmig beschlossen -

-.-.-

Zu Punkt 1.3 Genehmigung des öffentlichen Teils der Niederschrift über die 26. Sitzung des Stadtentwicklungsausschusses am 25.10.2022

Ohne Aussprache fasst der Stadtentwicklungsausschuss folgenden

Beschluss:

Die Niederschrift der öffentlichen Sitzung vom 25.10.2022 (Nr. 26) wird nach Form und Inhalt genehmigt.

- einstimmig bei einigen Enthaltungen beschlossen -

-.-.-

Zu Punkt 2 Mitteilungen

Zu Punkt 2.1 Baulandmobilisierungsverordnung

Das Bauamt teilt folgendes mit:

Anlass:

In Kraft treten der Verordnung zur Bestimmung von Gebieten im Land Nordrhein-Westfalen mit einem angespannten Wohnungsmarkt nach § 201a Satz 1 des Baugesetzbuches (BauGB) (Baulandmobilisierungsverordnung NRW)

Sachverhalt:

Mit dem Gesetz- und Verordnungsblatt (GV. NRW.) Nr. 1 vom 06.01.2023 ist die Verordnung zur Bestimmung von Gebieten im Land Nordrhein-Westfalen mit einem angespannten Wohnungsmarkt nach § 201a Satz 1 des Baugesetzbuches (BauGB) (Baulandmobilisierungsverordnung NRW) bekannt gemacht worden. Die Verordnung ist am 07.01.2023 in Kraft getreten und tritt am 31.12.2026 außer Kraft. Mit dem Baulandmobilisierungsgesetz des Bundes vom 14. Juni 2021 war in § 201a BauGB eine Verordnungsermächtigung für die Länder eingeführt worden, die die zusätzliche Anwendung bestimmter Instrumente des Baugesetzbuchs zur Mobilisierung von Wohnbauland oder zur Schaffung von zusätzlichem Wohnraum ermöglicht. Im Einzelnen geht es um folgende Instrumente:

- 1. Erweiterung des gemeindlichen Vorkaufsrechts auf brachliegenden Grundstücken (§ 25 Absatz 1 Nummer 3 BauGB),*
- 2. Befreiungen von Festsetzungen eines Bebauungsplans auch unter Abweichung von den Grundzügen der Planung (§ 31 Absatz 3 BauGB) und*
- 3. Verhängung von gemeindlichen Baugeboten zur Wohnbebauung bei dringendem Wohnbedarf der Bevölkerung (§§ 175 Absatz 2, 176 Absatz 1 BauGB). Die nun in Kraft getretene Rechtsverordnung des Landes NRW bildet die Grundlage für die Anwendung der o. g. Instrumente des BauGB auch im Land NRW. Weitere Voraussetzung ist die Bestimmung einer Gemeinde durch die Rechtsverordnung, dass in der Gemeinde der Wohnungsmarkt angespannt ist. Nach § 201a BauGB liegt ein Gebiet mit einem angespannten Wohnungsmarkt vor, wenn die ausreichende Versorgung der Bevölkerung mit Mietwohnungen in einer Gemeinde oder einem Teil der Gemeinde zu angemessenen Bedingungen besonders gefährdet ist. Dies kann insbesondere dann der Fall sein, wenn*

- 1. die Mieten deutlich stärker steigen als im bundesweiten Durchschnitt,*
- 2. die durchschnittliche Mietbelastung der Haushalte den bundesweiten Durchschnitt deutlich übersteigt,*
- 3. die Wohnbevölkerung wächst, ohne dass durch Neubautätigkeit insofern erforderlicher Wohnraum geschaffen wird, oder*
- 4. geringer Leerstand bei großer Nachfrage besteht.*

Nach Anlage 1 der Baulandmobilisierungsverordnung NRW gehört die Stadt Bielefeld zu den Gemeinden mit angespanntem Wohnungsmarkt i. S. v. § 201a BauGB. Die Verordnung bildet nicht die Voraussetzung für die Anwendung des § 250 BauGB (Genehmigungspflicht für die Umwandlung von Miet- in Eigentumswohnungen – sogenannte „Umwandlungsbremse“).

Der Stadtentwicklungsausschuss nimmt Kenntnis.

-.-.-

Zu Punkt 2.2 Baumaßnahme Artur-Ladebeck-Straße / Adenauerplatz

Das Amt für Verkehr teilt folgendes mit:

Die Arbeiten zur Beseitigung eines Unfallschwerpunktes und zur Verbesserung der Radwegführung im 1. BA in der Artur- Ladebeck- Straße zwischen Von- der – Recke- Straße und der Kreuzstraße sind weitgehend abgeschlossen.

Derzeit befindet sich der 2. BA von der Kreuzstraße bis zur Auffahrt zum Ostwestfalendamm in der konkreten Vorbereitungsphase. Mit den Arbeiten soll voraussichtlich am 13.02.2023 begonnen werden.

Die Arbeiten werden unter Vollsperrung der Fahrbahn (Kreuzstraße bis hinter der Auffahrt zum Ostwestfalendamm) durchgeführt.

Vom Adenauerplatz kommend kann nicht ins Johannistal abgebogen werden. Die Fahrtrichtung Brackwede ist ebenfalls voll gesperrt. Eine Umleitung für die Fahrtrichtung Brackwede über die Kreuzstraße/ Gadderbaumer Straße wird eingerichtet.

Ab Abfahrt Ostwestfalendamm / Johannistal bleiben alle Fahrbeziehungen erhalten- Richtung Kreuzstraße, Jahnplatz und stadtauswärts Richtung Brackwede.

*Die Erreichbarkeit der Grundstücke für Anlieger*innen ist gewährleistet.*

Der Busverkehr von moBiel wird umgeleitet, dazu sind aktuelle Informationen online abrufbar.

Der 2. BA soll im April 2023 abgeschlossen sein.

Der Stadtentwicklungsausschuss nimmt Kenntnis.

-.-.-

Zu Punkt 2.3 Baumaßnahme Stapenhorststraße

Das Amt für Verkehr teilt folgendes mit:

Der 1. BA zur Verlegung des 110- kV- Kabels zwischen der Kurt- Schumacher Straße und der Melancthonstraße ist abgeschlossen.

Am 09. Januar 2023 wurde mit den Arbeiten im 2. BA zwischen der Melancthonstraße und der Weststraße begonnen.

Die Verlegung erfolgt zwischen der Kriemhildstraße und der Weststraße in offener Bauweise in Kabelgräben, in den übrigen Bereichen werden die Arbeiten unterirdisch im Spülbohrverfahren durchgeführt.

Dazu wurde ab Januar eine Vollsperrung der Stapenhorststraße zwischen der Kurt- Schumacher Straße und dem Ostwestfalendamm für den Durchgangsverkehr eingerichtet.

Es bestehen für den Autoverkehr Umleitungsmöglichkeiten über die Jöllenbecker Straße, der Voltmannstraße und der Wertherstraße.

Für den Radfahrer werden Umleitungsstrecken über die Melanchthonstraße, Rolandstraße, Dorotheenstraße und Goldbach ausgewiesen.

Der Fußverkehr kann den gesamten Baustellenbereich beidseitig passieren.

Ebenso bleiben Wohnhäuser, Geschäfte, Praxen etc. erreichbar.

Der 2. BA soll im März 2023 abgeschlossen sein.

Zur weiteren Orientierung liegt der Info Flyer der Stadtwerke Bielefeld bei.

Der Stadtentwicklungsausschuss nimmt Kenntnis.

Zu Punkt 2.4 Aktuelle Fahrplananpassungen im Stadtgebiet

Das Amt für Verkehr teilt folgendes mit:

Das Amt für Verkehr teilt zu den aktuellen Fahrplananpassungen im Stadtgebiet folgendes mit:

Sowohl moBiel als auch die Auftragsunternehmen sind massiv von der anhaltenden Krankheitswelle betroffen, die Ausfallquoten von über 20 Prozent im Fahrbetrieb verursacht.

Wie in vielen anderen deutschen Städten können solche extremen Ausfallquoten nicht kompensiert werden und es kann zu Fahrtausfällen kommen. Um den Fahrgästen mehr Verlässlichkeit zu bieten und kurzfristige Fahrtausfälle zu verhindern, wurden bereits im September 2022 und im Januar 2023 Angebotsanpassungen vorgenommen. Durch die Anpassungen wird sichergestellt, dass das Angebot in der morgendlichen Verkehrsspitze abgesichert wird und außerhalb dieser Zeit keine kurzfristigen Ausfälle auftreten.

moBiel hat bereits im Sommer 2022 eine Einstellungsoffensive im Fahrbetrieb gestartet und im Jahresverlauf konnten 88 Personalzugänge im Fahrbetrieb erreicht werden. Weiterhin wurden Maßnahmen zur Mitarbeiterbindung umgesetzt und zusätzlich Subunternehmer beauftragt. Durch diese Maßnahmen konnten die hohen Personalausfälle allerdings nicht vollständig kompensiert werden, da der Arbeitsmarkt von Personal- und Fachkräftemangel geprägt ist und der Wettbewerb um Arbeitskräfte deutlich zunimmt.

moBiel sucht weiterhin intensiv nach Fahrerinnen und Fahrer und wird in 2023 verstärkt in die Ausbildung von Busfahrerinnen und Busfahrern investieren und die Maßnahmen zur Personalbindung und Arbeitgeberpositionierung verstärken.

Die Notwendigkeit einer Angebotsreduzierung wird monatlich bewertet. Sobald der Krankstand im Fahrpersonal signifikant zurückgeht und zusätzliche Stellen im Fahrbetrieb besetzt werden können, wird der Fahrplan auf das ursprüngliche Angebot zurückgeführt.

Der für Mitte April 2023 ursprünglich geplante Fahrplanwechsel (zusätzliche Angebote zu den Schwachverkehrszeiten) wird voraussichtlich auf das Ende der Sommerferien 2023 verschoben.

Der Stadtentwicklungsausschuss nimmt Kenntnis.

Zu Punkt 2.5 Umbau Deppendorfer Straße

Das Amt für Verkehr teilt folgendes mit:

Das Amt für Verkehr teilt in Ergänzung zu der o.g. Beschlussvorlage „Umbau der Deppendorfer Straße zwischen Untere Schloßstraße und Beckendorfstraße“, die in derselben Sitzung beraten wird, mit:

Die auf der letzten Seite der Beschlussvorlage genannte Abstimmung mit dem Naturschutzbeirat im Februar 2023 als einer der nächsten Bearbeitungsschritte ist nach Rücksprache mit dem Umweltamt vom 17.01.2023 zeitlich nicht zu schaffen und auch inhaltlich an dieser Stelle nicht sinnvoll.

Die Abstimmung mit dem Naturschutzbeirat sollte erst nach Erstellung der Entwurfsunterlagen und des Landschaftspflegerischen Begleitplans (LBP) erfolgen. Die beiden letztgenannten sollen – der Beschluss des StEA am 24.01.23 zur Vorlage vorausgesetzt- möglichst im April 2023 an externe Büros vergeben werden.

Alle weiteren Bearbeitungsschritte bleiben aus jetziger Sicht von der Änderung unberührt.

Nach dem erhofften positiven Votum aus dem Naturschutzbeirat erfolgt der Antrag auf Befreiung nach § 67 Abs. 1 Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG) an die Untere Landschaftsbehörde beim Umweltamt, der aufgrund des Eingriffs in Natur und Landschaft erforderlich wird.

Über den weiteren Fortgang wird die BV Dornberg laufend unterrichtet.

Der Stadtentwicklungsausschuss nimmt Kenntnis.

-.-.-

Zu Punkt 2.6 Verschiebung Versuch Fahrradstraße

Das Amt für Verkehr teilt zur Beschlussvorlage Fahrradstraßenverbindung Ehlenruper Weg / Rohrteichstraße: Durchführung von Verkehrsversuchen zur Reduzierung des Durchgangsverkehrs mit der Drucksachenummer 4128/2020-2025 mit:

Die Vorlage wurde in der Sitzung der BV Mitte am 09. Juni 2022 in erster Lesung zur Kenntnis genommen. Für die Durchführung der Verkehrsversuche war ursprünglich der Zeitraum von August – Oktober 2022 (Zeitraum zwischen den Sommer- und den Herbstferien 2022) vorgesehen. Durch die Behandlung der Vorlage in erster Lesung hat sich der Durchführungszeitraum für die Verkehrsversuche verschoben. Der Beschluss zur Durchführung der Verkehrsversuche (Drs.Nr. 4128/2020-2025) und die Einrichtung und Gestaltung der Fahrradstraßenverbindung (Drs.Nr. 4122/2020-2025/1) wurde am 01.09.2022 in der Bezirksvertretung Mitte gefasst. Die Abweichungen der Gestaltung der konkreten Fahrradstraßenverbindung von den Grundsätzen der Gestaltung von Fahrradstraßen (Drs.Nr. 0349/2020-2025) wurden vom Stadtentwicklungsausschuss am 15.09.2022 beschlossen. Im Anschluss an die Beschlüsse erfolgten die erforderlichen baulichen Maßnahmen zur Umsetzung der Fahrradstraße und der Einbahnstraßenregelungen. Der Start der ersten Versuchsphase war am 26.10.2022. Die Erhebung der Verkehrsdaten der Auswirkung der geänderten Verkehrsführung auf die Verkehrsbelastung auf der Fahrradstraßenverbindung und das umliegende Quartier fand im Dezember 2022 statt.

Der Wechsel der Versuchsphase war für Januar 2023 vorgesehen. Die Einrichtung der Diagonalsperren umfasst neben den physischen Sperren (Poller) zusätzlich Markierung zur Verdeutlichung der Sperren und der Vorfahrtsregelung. Auf Grund der aktuellen Witterungsbedingungen kann die erforderliche Markierung in den Bereichen der Diagonalsperren aktuell nicht aufgebracht werden. Sobald die Witterungsverhältnisse es zulassen wird die Markierung aufgebracht. Die baulichen Vorbereitungen für die Diagonalsperren werden parallel durchgeführt.

Vor dem Start der zweiten Versuchsphase werden die Anwohner und Gewerbetreibenden mit einem Anwohnerschreiben auf die geänderte Verkehrsführung hingewiesen. Die Schulen und Kindertageseinrichtungen erhalten ebenfalls entsprechende Informationen. Zusätzlich werden die Presse informiert und die Informationen über die geänderte Verkehrsführung auf der Projekthomepage www.fahrradstrasse-bi.de veröffentlicht.

Der Stadtentwicklungsausschuss nimmt Kenntnis.

-.-.-

Zu Punkt 2.7 Bielefelder Baulandstrategie – aktueller Stand

Beratungsgrundlage:

Drucksachennummer: 5390/2020-2025

Das Bauamt teilt folgendes mit:

- Rat, 11.07.2019, TOP Ö 16, Grundsatzbeschluss „Bielefelder Baulandstrategie“

Drucksachen-Nr.: 8656/2014-2020

Sachverhalt:

Der Rat der Stadt Bielefeld hat am 11.07.2019 die Bielefelder Baulandstrategie beschlossen (Drucksache 8656/2014-2020). Primäres Ziel der Bielefelder Baulandstrategie ist es, eine bedarfsgerechte Entwicklung von Bauland für Wohnen und Gewerbe aktiv zu steuern.

Die Baulandstrategie der Stadt Bielefeld ist langfristig angelegt. Auch ein Vergleich mit anderen Kommunen zeigt, dass erste konkrete Erfolge z. B. im Bereich des bezahlbaren Wohnraums in der Regel frühestens nach vier bis fünf Jahren erwartet werden dürfen.

Aktuell verfolgt die Stadt sechs Bauleitplanverfahren (ca. 51,1 ha Gesamtfläche), die zukünftig die planungsrechtliche Grundlage für die Schaffung von rund 1.110 Wohneinheiten darstellen sollen.

Bei der Vergabe von Baugrundstücken, welche im Rahmen der Bielefelder Baulandstrategie aktiviert wurden, sollen diese unter Berücksichtigung individueller Vergabekriterien (Konzeptvergabe/Vergabe nach Einzelkriterien) grundsätzlich nicht über dem Bodenrichtwert an die Endnutzerinnen und Endnutzer veräußert werden. Der Rat hat dazu am 11.11.2021 die „Richtlinie zu Vergabekriterien für Wohnbaugrundstücke im Rahmen der Bielefelder Baulandstrategie“ beschlossen (Drucksache 2122/2020-2025) beschlossen.

Das in Erstellung befindliche „Portal Bauland“ der Stadt Bielefeld soll zukünftig ein nahezu papierloses Vorgehen in Bezug auf Ausschreibung und Vergabe von Baugrundstücken ermöglichen.

In Bezug auf gemeinschaftsorientierte Wohnprojekte wurde die Handlungsempfehlung „Gemeinschaftliches Wohnen“ als Konzeptpapier entwickelt und politisch beschlossen (Drucksache 3469/2020-2025).

Bebauungspläne, bei denen die Baulandstrategie aktuell Berücksichtigung findet:

Bebauungsplan Nr. III/O 14 „Wohngebiet Amerkamp“ (Stadtbezirk: Heepen)

- Aufstellungsbeschluss vom 17.09.2019
- ca. **290 Wohneinheiten**
- Größe des Plangebiets: ca. **16 ha**
- Entwicklung durch ISB/BBVG

- aktueller Stand des Bauleitplanverfahrens: Vorbereitung der Entwurfsoffenlage
- Vergabe der Baugrundstücke nicht über dem Bodenrichtwert sowie nach Vergaberichtlinie

Bebauungsplan Nr. III/H 28 „Wohnen nördlich Kusenweg, westlich Ostring“ (Stadtbezirk: Heepen)

- Aufstellungsbeschluss vom 01.09.2020
- **ca. 160 Wohneinheiten**
- Größe des Plangebiets: **ca. 7,8 ha**
- Entwicklung durch die Sparkasse Bielefeld
- aktueller Stand des Bauleitplanverfahrens: Vorbereitung der Entwurfsoffenlage
- Vergabe aller „Sparkassengrundstücke“ nicht über dem Bodenrichtwert von 2022. Eine Bauverpflichtung wird den Grundstückskäufern durch die Sparkasse Bielefeld auferlegt (Sicherung per städtebaulichem Vertrag)

Bebauungsplan Nr. I/Q 25 „Wohngebiet Arminstraße / Haller-Willem-Patt“ (Stadtbezirk: Brackwede)

- Aufstellungsbeschluss vom 02.02.2021
- **ca. 60 Wohneinheiten**
- Größe des Plangebiets: **ca. 1,8 ha**
- Entwicklung durch private Investoren
- aktueller Stand des Bauleitplanverfahrens: Entwurfsoffenlage
- Vergabe von 50% der Baugrundstücke nicht über dem Bodenrichtwert sowie nach Vergaberichtlinie (Sicherung per städtebaulichem Vertrag). Zuständig für die Vergabe: Investoren, optional kostenpflichtig durch die BBVG

Bebauungsplan Nr. III/Br 41 „Wohngebiet Brake-West“ (Stadtbezirk: Heepen)

- Aufstellungsbeschluss vom 25.10.2022
- **ca. 310 Wohneinheiten**
- Größe des Plangebiets: **ca. 10,5 ha**
- Entwicklung durch ISB
- aktueller Stand des Bauleitplanverfahrens: frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit und der Behörden
- Vergabe der Baugrundstücke nicht über dem Bodenrichtwert sowie nach Vergaberichtlinie

Bebauungsplan Nr. III/Ub 12 „Wohnen am östlichen Wietkamp“ (Stadtbezirk: Stieghorst)

- Aufstellungsbeschluss vom 29.11.2022
- **ca. 80 Wohneinheiten**
- Größe des Plangebiets: **ca. 5 ha**
- Entwicklung durch BBVG
- aktueller Stand des Bauleitplanverfahrens: frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit und der Behörden
- Vergabe der Baugrundstücke nicht über dem Bodenrichtwert sowie nach Vergaberichtlinie

Bebauungsplan Nr. III/O 17 „Wohnen westlich des Ostrings, beidseits des Bentruperheider Weges“ (Stadtbezirk: Heepen)

- Aufstellungsbeschluss voraussichtlich am 24.01.2023
- **ca. 210 Wohneinheiten**
- Größe des Plangebiets: **ca. 10 ha**
- Entwicklung durch einen privaten Investor
Vergabe von 50% der Baugrundstücke nicht über dem Bodenrichtwert sowie nach Vergaberichtlinie (Sicherung per städtebaulichem Vertrag). Zuständig für die Vergabe: Investor, optional kostenpflichtig durch die BBVG)

Der Stadtentwicklungsausschuss nimmt Kenntnis.

-.-.-

Zu Punkt 3 Anfragen

-.-.-

**Zu Punkt 3.1 Solaranlagen auf Denkmälern, Anfrage Fraktion Bündnis 90/-
DIE GRÜNEN vom 22.12.2022**

Beratungsgrundlage:

Drucksachennummer: 5357/2020-2025

Der Text der Anfrage lautet:

*Viele Besitzer*innen eines denkmalgeschützten Hauses möchten etwas zum Klimaschutz beitragen und ihr Gebäude beispielsweise mit einer Solaranlage ausstatten. Diesem Wunsch ist die schwarz-grüne Landesregierung nachgekommen und hat kürzlich durch einen Erlass die Installation von Solaranlagen auf denkmalgeschützten Bauten erleichtert.*

Vor diesem Hintergrund bitten wir um die Beantwortung der folgenden Anfrage:

Wie viele Anträge auf Genehmigung von Solaranlagen auf denkmalgeschützten Gebäuden sind in den letzten drei Jahren bei der Verwaltung der Stadt Bielefeld eingereicht worden und wie viele dieser Anträge wurden abgelehnt und aus welchen Gründen?

Zusatzfragen:

- 1. Wie hoch schätzt die Verwaltung das Potenzial ein, das sich aus der Novellierung des Denkmalschutzgesetzes im Zusammenhang mit den am 8. November 2022 veröffentlichten „Entscheidungsleitlinien für Solaranlagen auf Denkmälern“ des MHKBD ergibt, bzw. wie viele der abgelehnten Anträge wären nach der jetzt gültigen Rechtslage genehmigungsfähig?**

2. Wie beabsichtigt die Verwaltung, die Eigentümer*innen von Denkmalbauten über die rechtliche Änderung zu informieren?

Der Text der Antwort lautet:

Anlass: Anfrage der Ratsfraktion Bündnis 90 / Die Grünen vom 22.12.2022, Solaranlagen auf Denkmälern

Sachverhalt: Im nordrhein-westfälischen Denkmalschutzgesetz vom 1. Juni 2022 wurde dem fortschreitenden Klimawandel und der Sicherstellung der Energieversorgung durch § 9 Absatz 3 Satz 2 Denkmalschutzgesetz NRW Rechnung getragen. Danach sind u.a. auch die Belange des Klimas und des Einsatzes erneuerbarer Energien bei der Erlaubnis über Maßnahmen an Baudenkmalen sowie in deren engeren Umgebung angemessen zu berücksichtigen. Der Gesetzesnovelle folgten am 08.11.22 „Entscheidungsleitlinien für Solaranlagen auf Denkmälern“ für die Unteren Denkmalbehörden in NRW als genehmigende Behörden (Erlass). Dieser Erlass definiert das Prüfverfahren bei der Genehmigung von Solaranlagen im Sinne der denkmalrechtlichen Prüfung. Belange der erneuerbaren Energien sind somit nunmehr klarstellend im denkmalrechtlichen Erlaubnisverfahren – vergleichbar Belangen der Barrierefreiheit und des Brandschutzes – angemessen zu berücksichtigen.

In den letzten 3 Jahren wurden 10 Anträge für die Errichtung von Photovoltaik- und Solarthermie-Anlagen auf Denkmälern gestellt, davon wurden 6 genehmigt und einer wegen Unwirtschaftlichkeit zurückgezogen. Drei Anträge aus dem November 2022 sind wegen fehlender Handwerkskapazitäten noch unvollständig.

Zur Zusatzfrage 1: Nach derzeitigem Stand ist von vermehrter Antragstellung für Solaranlagen auf Baudenkmalen auszugehen, dies ist jedoch auch wegen der Abhängigkeit weiterer Faktoren (u.a. Fördermodalitäten, Fachkräftemangel) nicht quantifizierbar. Die geänderte Rechtslage hätte die Entscheidung zu den Anträgen der vergangenen Jahre nicht grundsätzlich beeinflusst.

Zur Zusatzfrage 2: Durch das Ministerium als Oberste Denkmalbehörde wurde im Rahmen einer Pressemitteilung am 08.11.22 über die neue Erlasslage informiert. In der täglichen Beratungspraxis werden zum Thema erneuerbare Energien durch die Untere Denkmalbehörde regelmäßig Beratungen angeboten.

Herr Christeleit verweist auf seine Anfrage aus dem Jahr 2022 und fragt nach, ob bei der Generalsanierung der Kunsthalle auch Solarzellen auf das Dach der Kunsthalle gesetzt werden können.

Herr Bielefeld antwortet, dass angesichts der Flachdachkonstruktion der Kunsthalle könnten PV-Anlage auf der Dachfläche – unter Berücksichtigung der auf dem Gebäude vorhandenen Lichtdächer – so positioniert werden, dass diese vom öffentlichen Straßenrahmen aus nicht erkennbar wären. Deshalb sind aktuell keine zwingenden denkmalschutzrechtlichen Gründe erkennbar, die gegen eine Errichtung von PV-Modulen auf dem Dach der Kunsthalle sprechen würden.

Der Stadtentwicklungsausschuss nimmt Kenntnis.

**Zu Punkt 3.2 Verkehrswende – Einsatz von Wasserstoffbussen, Anfrage
Fraktion DIE LINKE vom 17.01.2023**

Beratungsgrundlage:

Drucksachennummer: 5424/2020-2025

vertagt

**Zu Punkt 3.3 Tickets für Jugendliche, Anfrage Fraktion DIE LINKE vom
17.01.2023**

Beratungsgrundlage:

Drucksachennummer: 5425/2020-2025

Der Text der Anfrage lautet:

Wieviel Tickets wurden 2021 und 2020 jeweils differenziert nach Grundschüler, Schüler weiterführender Schulen und andere Jugendliche von folgenden Ticketangeboten in Bielefeld verkauft:

- FunTicket Bielefeld
- FunAbo Bielefeld
- FunTicket OWL
- FunAbo OWL
- SchülerCard Bielefeld
- Schüler/Azubi Monatsticket Bielefeld
- Schulwegtickets

Zusatzfrage. Welche Einnahmen wurden damit jeweils pro Jahr erzielt?

Begründung:

Im Zusammenhang mit der Einführung eines bundesweit gültigen 49 Euro-Tickets wird sich das Tarifgefüge grundsätzlich ändern. Dadurch wird es notwendig, gerade für Jugendliche über die Ticketpreise nachzudenken. Als zukünftige Nutzer muss Ihnen ein adäquates Angebot in Relation zum 49 Euro-Ticket gemacht werden.

Der Text der Antwort lautet:

Informationen zur Beantwortung der Frage:

Eine Differenzierung der Kund:innen nach Schüler:innen der Grundschule, weiterführender Schulen und "anderen Jugendlichen" kann in den Ticketgruppen FunTicket und Schüler-/Azubi-MonatsTicket grundsätzlich

nicht erfolgen. Da es sich um frei verkäufliche Tickets handelt, besteht kein Vertragsverhältnis im Rahmen des Abonnements zwischen moBiel und dem Kunden, sodass die Stammdaten der Kunden nicht bekannt sind. Für die weiteren Ticketbereiche war die Unterteilung kurzfristig nicht auswertbar. Zu beachten ist, dass zum Schuljahr 2020/2021 die SchülerCard Bielefeld für öffentliche und private Schulträger eingeführt wurde.

Anzahl der Tickets:

	Anzahl Tickets	
	2020	2021
FunTicket [BI, 1LI, Regio MLH, Regio GT]	13.708	6.998
FunTicket [Netz TeutoOWL & Westfalen]	3.056	2.268
FunAbo [BI, 1LI, Regio MLH, Regio GT]	7.769	4.042
FunAbo [Netz TeutoOWL & Westfalen]	1.364	879
SchülerCard Bielefeld /SchülerTicket Westfalen	48.088	130.490
Schüler/Azubi Monatsticket Bielefeld	36.896	23.402
Schulwegtickets	70.430	19.920

"Zusatzfrage: Welche Einnahmen wurden damit jeweils pro Jahr erzielt?"

Informationen zur Beantwortung der Frage:

Die dargestellten Einnahmen stellen lediglich die Einnahmen aus Ticketverkäufen dar. Einnahmearteilungseffekte zwischen den Partnerunternehmen sind hierbei nicht berücksichtigt. Zusätzlich nicht abgebildet sind die vertraglich festgehaltenen, durch den Schulträger geleisteten Basisbeträge in den Modellen SchülerCard Bielefeld und SchülerTicket Westfalen.

	Einnahmen	
	2020	2021
FunTicket [BI, 1LI, Regio MLH, Regio GT]	219.375 €	120.021 €
FunTicket [Netz TeutoOWL & Westfalen]	83.769 €	63.324 €
FunAbo [BI, 1LI, Regio MLH, Regio GT]	100.191 €	55.149 €
FunAbo [Netz TeutoOWL & Westfalen]	29.671 €	19.526 €
SchülerCard Bielefeld /SchülerTicket Westfalen	615.610 €	1.908.805 €
Schüler/Azubi Monatsticket Bielefeld	2.371.761 €	1.586.417 €
Schulwegtickets	3.866.277 €	1.318.778 €

Herr Vollmer fragt, ob die Zahlen sich auf das Jahr beziehen würden.
Herr Lewald bejaht dies.

Der Stadtentwicklungsausschuss nimmt Kenntnis.

Zu Punkt 3.4

Rechtliche Bewertung der Variante 6 zum Umbau Johannistal,
Anfrage Fraktion FDP vom 17.01.2023

Beratungsgrundlage:

Drucksachennummer: 5432/2020-2025

Der Text der Anfrage lautet:

Werden bei der geplanten Variante 6 zum Umbau der Straße Johan-nistal die gesetzlichen Vorschriften für den Neu- und Umbau einer Straße bzgl. Fußverkehr, insbesondere unter Berücksichtigung der Barrierefreiheit und der Bedürfnisse der schutzbedürftigen Personen, eingehalten?

Begründung:

Bei der Auswahl und Bewertung der Varianten wurde das Hauptaugenmerk auf die Verbesserung der Radverkehrsführung gelegt und ein Kompromiss zur Verabschiedung vorgeschlagen. Dabei ist den Planern vom Amt für Verkehr bewusst, dass mit der Variante 6 die Bedingungen für den Fußverkehr auf der Südseite der Straße nicht im Einklang mit den Ansprüchen der Barrierefreiheit und der Bedürfnisse schutzwürdiger Personengruppen steht. Auch der gemeinsame Fuß-/Radweg auf der Nordseite ist diesbezüglich suboptimal. Da beide Fußwege auch auf Grund der veränderten Park- und Haltemöglichkeiten vermehrt durch Eltern und Kinder benutzt werden müssen, stellt sich die Frage, ob im Rahmen einer Neuplanung des Straßenquerschnitts die Planung rechtskonform und vor allem auch klagesicher ist.

Der Text der Antwort lautet:

Das Amt für Verkehr bittet darum, zu der Anfrage Folgendes mitzuteilen: Gesetzliche Vorschriften für den Neu- und Umbau von Verkehrsanlagen gibt es nicht. Allerdings existieren zahlreiche Normen und technischen Regelwerke, die sich mit der Berücksichtigung der Barrierefreiheit und den Bedürfnissen schutzbedürftiger Personen beschäftigen.

Dies sind hinsichtlich der Barrierefreiheit von Verkehrsanlagen:

Die DIN 18040, Teil 3 stellt dar, unter welchen technischen Voraussetzungen (u. a. Flächenbedarf, Neigungen von Flächen) bauliche Anlagen im öffentlichen Raum barrierefrei sind. Die DIN 32984 (Bodenindikatoren im öffentlichen Raum) beschreibt u. a. Geometrie und Einsatz von Bodenindikatoren. Die DIN 32975 legt die Grundlagen für die Fragen der Erkennbarkeit durch Kontraste, Farbwahl und Beleuchtung fest. Die DIN 32981 beschreibt Art und Einsatz von akustischen und taktilen Zusatzeinrichtungen an Signalanlagen. Die H BVA vertiefen die Regelwerke der FGSV zur Verkehrs- und Straßenraumgestaltung (siehe unten) hinsichtlich des Aspektes „Barrierefreiheit“. Der Leitfaden des Landes NRW enthält konkrete Vorschläge und Musterzeichnungen für eine Umsetzung der Vorgaben aus DIN und H BVA.

Bei der Planung von Verkehrsanlagen sind u. a. folgende technischen Regelwerke, die sich mit den Bedürfnissen schutzbedürftiger Personen beschäftigen, zu berücksichtigen:

- Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06)

- Richtlinien für die Anlage und Ausstattung von Fußgängerüberwegen (R—FGÜ 2001)
- Richtlinien für Lichtsignalanlagen (RiLSA)
- Empfehlungen für Anlagen des öffentlichen Personennahverkehrs (EAÖ)
- Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen (EPA) Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA)

In den Regelwerken sind u. a. Empfehlungen für die Berücksichtigung der Nutzungsansprüche der verschiedenen Verkehrsarten sowie Lösungen für typische Entwurfsituationen enthalten. Die Regelwerke stellen zusammen mit aktuellen Forschungsergebnissen und den 0. 9 Normen den Stand der Technik dar. Abweichungen vom Regelwerk sind möglich. Abweichungen sowie der dazugehörige Abwägungsprozess sind in den Planungen zu begründen und zu dokumentieren.

Anlass und Vorgabe für die Planungen im Johannistal war es, die Bedingungen für den Radverkehr zu verbessern. Die ERA sehen bei den Voraussetzungen im Johannistal (u. a. Kfz-Verkehrsbelastung, Stärke des Schwerverkehrs, Bedeutung der Strecke für den Fuß- und Radverkehr, Kfz-Geschwindigkeit-, Steigung/Gefälle) neben der heutigen Führung des Radverkehrs im Mischverkehr auf der Fahrbahn weitere Führungsformen vor (u. a. Schutzstreifen für den Radverkehr auf der Fahrbahn, Kombination von Mischverkehr auf der Fahrbahn mit nicht benutzungspflichtigen Angeboten für den Radverkehr in der Nebenanlage).

Im Rahmen der Planungen wurden verschiedene Querschnittsvarianten erarbeitet und einer vergleichenden Bewertung unterzogen. Dabei zeigte sich, dass die zum Ende verbliebenen Varianten 1b (Geh—/Radweg Südseite, Zweirichtungsradverkehr), 2 (Schutzstreifen Nordseite) und 6 (Geh—/Radweg Nordseite, Einrichtungsradverkehr) hinsichtlich der Bedürfnisse des Fußverkehrs, der Führung des Radverkehrs sowie der Bedürfnisse des ruhenden Kfz—Verkehrs Stärken und Schwächen aufweisen (vgl. Beschlussvorlage DS-Nr. 5006/2020—2025). Im Ergebnis wurden den politischen Gremien die Variante 6 als Kompromiss zwischen dem Schutz des Fußverkehrs (bergab schnell fahrender Radverkehr wird im Mischverkehr auf der Fahrbahn geführt) und den Bedürfnissen des Radverkehrs (bergauf langsam fahrender Radverkehr kann neben der Fahrbahn den gemeinsamen Geh-/Radweg auf der Nordseite nutzen) zu Lasten des ruhenden Kfz—Verkehrs zur Umsetzung empfohlen. Aufgrund der vielfältigen Nutzungsansprüche und der eingeschränkten Flächenverfügbarkeit ließen sich im Planun93prozess Abweichungen von den technischen Regelwerken nicht vermeiden. Abweichungen wurden im Planungsprozess umfangreich dokumentiert und begründet. Aus Sicht der Verwaltung stellt die Planung einen akzeptablen Kompromiss für die Nutzungsansprüche aller Verkehrsteilnehmer unter Berücksichtigung der technischen Regelwerke und Normen dar.

Herr Seifert weist darauf hin, dass wenn es um den Umbau der Straßen gehe, es immer geheißen habe, dass man sich strikt an die Vorschriften halten müsste und eine Abweichung nicht möglich sei. Nun würde es heißen, dass es keine Vorschriften und Normen geben

würde und Abweichungen in Ordnung seien, solange man diese ausreichend begründe. Er würde es so zur Kenntnis nehmen wollen, dass es bei zukünftigen Baumaßnahmen keine Rechtsvorschriften geben würde, sondern nur Empfehlungen.

Im Johannistal würden fast alle Normen nicht eingehalten.

Die geplante Variante 6 stelle für die Fußgänger, die Autofahrer und die Radfahrer eine Verschlechterung dar. Er weist nochmal auf den Verlust des linken Parkstreifens als Sicherheitsabstand für die Fußgänger zum fließenden Verkehr hin. Die Breite des Fußweges mit 1,70 m Breite sei unter der Norm. Weiter führt er detailliert die Aufteilung des Weges für Fußgänger und die Radfahrer auf. Dabei würden die Verkehrsteilnehmer schon einer höheren Gefahr ausgesetzt. Während es auf der Nordseite einen Sicherheitsabstand von 50 cm für die Fußgänger geben würde, gebe es auf der Südseite keinen Sicherheitsabstand. Seine Fraktion würde bezweifeln, dass der geplante Umbau bei einem Unfall mit einem Fußgänger vor Gericht standhalten würde. Daher würde er konkret fragen, wer dafür die Haftung übernehmen würde. Wäre das dann die Stadt, die Verwaltung, der Amtsleiter vom Amt für Verkehr, die Gremienmitglieder?

Er möchte zu Protokoll geben, dass er deutlich auf die Verschlechterung der Gefahrenlage für die Fußgänger hinweist. Daher gebe er sich mit der Antwort der Verwaltung so nicht zufrieden.

Für die nächste Sitzung beantragt er eine Einschätzung des Rechtsamtes, welches die Haftungsfragen im Falle eines Unfalles mit Fußgängern thematisiert.

Herr Adamski stellt klar, dass - wie allseits bekannt sein dürfte - die Normen einen Empfehlungscharakter hätten. Sowohl die AG „Spuren“ als auch die Polizei seien vor Ort gewesen. Die AG „Spuren“ hätte sich für diese Variante ausgesprochen. Die von Herrn Seifert geäußerten Hinweise seien der Verwaltung nicht bekannt und von den Fachleuten nicht kommuniziert worden.

Herr Vollmer widerspricht Herrn Seifert hinsichtlich der Nichteinhaltung der Regeln.

Herr Dr. Lange fragt nach, wie sich die Verwaltung in dem vorliegenden Fall verhalten hat. In der Vergangenheit seien Beschlüsse gefasst worden, mit denen man sich über die ERA hinweggesetzt und schärfere Maßnahmen angewandt hätte. Außerdem fragt er nach, ob bei einer so starken Abweichung eine Rückkopplung mit der Bezirksregierung stattgefunden hat.

Herr Lewald wiederholt, dass eine Bewegung in dem zu gestaltenden Raum bei der Planung unter Berücksichtigung der Zwangspunkte möglich sei. Die Verwaltung hätte sich an den Empfehlungen der ERA und den örtlichen Gegebenheiten orientiert. Inwiefern es dort zu Kompromissen gekommen sei, müsste er detailliert bei seinen Mitarbeitern erfragen. Eine Rückkopplung mit der Bezirksregierung sei ihm nicht bekannt.

Herr Strothmann bittet Herrn Seifert, den mündlich gestellten Antrag zu der nächsten Sitzung schriftlich nachzureichen.

Der Stadtentwicklungsausschuss nimmt Kenntnis.

-.-.-

Zu Punkt 3.5 Smartphone-App „Mobiell You“ Anfrage Fraktion CDU vom 17.01.2023

Beratungsgrundlage:

Drucksachennummer: 5444/2020-2025

Der Text der Anfrage lautet:

In den Medien wurde darüber berichtet, dass die Smartphone-App „Mobiell You“ von den Nutzern kritisiert wird und technisch nicht einwandfrei funktioniert. Mobiell bestätigte, dass „Klärungsbedarf“ besteht. In der Sitzung des Stadtentwicklungsausschusses am 24.1.2023 bitten wir die Verwaltung folgende Anfrage beantworten zu lassen:

Welche Maßnahmen sind zur Optimierung umgesetzt worden und können die Anwender die App „Mobiell You“ im vollen Umfang ohne Einschränkungen nutzen?

Zusatzfrage:

Sind Verbesserung der Nutzerfreundlichkeit geplant, z.B. bei der Kartendarstellung, Verbindungssuche, Ticketbuchung?

Zusatzfrage 2:

Ist die Vernetzung, Buchung und Bezahlung von weiteren Angeboten (E-Scooter, Leihfahrräder, AST-Taxi) in der App geplant. Wie sieht der zeitliche Ablauf aus bzw. was sind die Gründe dagegen.

Der Text der Antwort lautet:

In o.a. Angelegenheit bittet das Amt für Verkehr in Abstimmung mit moBiel wie folgt zu antworten:

Welche Maßnahmen sind zur Optimierung umgesetzt worden und können die Anwender die App „moBiel YOU“ im vollen Umfang ohne Einschränkungen nutzen?

Das Projektteam der moBiel rund um die moBiel YOU arbeitet kontinuierlich mit Hochdruck an einer Weiterentwicklung und Verbesserungen der App im Sinne der Bürgerinnen und Bürger. Die umgesetzten Maßnahmen beziehen sich dabei vor allem auf die folgende zwei Handlungsstränge:

1. Stabilität der App: Gemeinsam mit dem externen Dienstleister Hanse-Com, der die App entwickelt und betreibt, wurden die Fehler der Betriebsausfälle der App im Dezember analysiert und Verbesserungsmaßnahmen

eingeleitet. Unter anderem wurde die Serverstabilität optimiert und vorhandene und bis dahin nicht bekannte Fehlerquellen beseitigt. Seitdem hat sich die Stabilität der App deutlich verbessert. Es ist nicht auszuschließen, dass, wie bei allen Apps, es auch weiterhin zu Ausfällen kommen kann, aber auch dann werden möglich auftretende Fehlerquellen schnellstmöglich angegangen, sodass sich diese nicht wiederholen.

2. Intuitive Bedienbarkeit: die moBiel hat sämtliche Kundenfeedbacks aus Rezensionen und aus persönlichen Kundengesprächen erfasst sowie priorisiert. Gemeinsam mit dem Dienstleister wurde eine neue Bedienoberfläche erarbeitet, die noch im Januar im Rahmen von Nutzerworkshops getestet wird. Bei positivem Nutzerfeedback sollen die Anpassungen schnellstmöglich über den Dienstleister implementiert werden. Die App moBiel YOU kann vollumfänglich und ohne Einschränkungen genutzt werden. Sie wird kontinuierlich gemäß Kundenfeedback weiterentwickelt. Die moBiel YOU wurde inzwischen auf rund 50.000 Endgeräten installiert und wird von vielen Fahrgästen regelmäßig genutzt.

Zusatzfrage:

Sind Verbesserungen der Nutzerfreundlichkeit geplant, z.B. bei der Kartendarstellung, Verbindungssuche, Ticketbuchung?

Ja, vergleiche oben beschriebenen Handlungsstrang 2. Die in der Frage aufgeführten Punkte sind Teil des Verbesserungskonzepts.

Zusatzfrage 2:

Ist die Vernetzung, Buchung und Bezahlung von weiteren Angeboten (E-Scooter, Leihfahrräder, AST-Taxi) in der App geplant. Wie sieht der zeitliche Ablauf auf bzw. was sind die Gründe dagegen?

Ja, die App ist als Mobilitätsplattform beauftragt worden. Für die Integration der Buchung der Leihfahrräder meinSiggi laufen die letzten Tests sowie Optimierungen, eine Freischaltung steht kurz bevor. Die E-Scooter sowie der Kleinbus meinAnton sind auf der Roadmap eingeplant, der genaue Umsetzungszeitraum hängt von weiteren Faktoren ab. Aktuell fokussiert sich moBiel auf die Integration des Deutschland-Tickets in die moBiel YOU sowie auf die Verbesserungen der Benutzeroberfläche.

Herr Dr. Lange befürwortet die Optimierung der App und weist auf die Verbesserung der Grafik, die Ausweitung der Bestellmöglichkeiten für das Klick-Ticket und die Schnelligkeit der App hin. Er wünscht, dass in den nächsten StEA-Sitzungen Mobil über die vorgenommenen Maßnahmen berichtet.

Herr Gugat bittet um dringende Überarbeitung der App, vor allem der Echtzeit der Busse.

Der Stadtentwicklungsausschuss nimmt Kenntnis.

-.-.-

Zu Punkt 3.6

Baugebiete - Baulandstrategie, Fraktion DIE LINKE Anfrage vom 14.01.2023

Beratungsgrundlage:

Drucksachennummer: 5445/2020-2025

Der Text der Anfrage lautet:

zur Sitzung des Stadtentwicklungsausschusses am 25.10.2022 stellen wir folgende Anfrage:

Wann ist mit einem Satzungsbeschluss für folgende Baugebiete zu rechnen?

- „Ammerkamp“ III/O 14
- „Brake West“ III/Br 14
- „Wietkamp“ III/UB 12
- Bentruper Heide III/O 17

Zusatzfrage:

Für das Baugebiet „Leihkamp-Ost“ wurde bereits 2015 eine Bebauung politisch beschlossen. Wann folgt hier endlich ein Aufstellungsbeschluss?

Der Text der Antwort lautet:**Bebauungsplan Nr. III/O14 „Wohngebiet Amerkamp“**

Der Aufstellungsbeschluss zu dem Bebauungsplan Nr. III/ O 14 „Wohngebiet Amerkamp“ erfolgte im September 2019. Nach der Auswertung der Stellungnahmen aus der frühzeitigen Beteiligung nach § 3 Absatz 1 und § 4 Absatz 1 BauGB wurde aufgrund der eingegangenen Stellungnahmen und der Empfehlungen des Beirates für Stadtgestaltung eine Überarbeitung des Vorentwurfes erforderlich.

Aufgrund der Anpassungen (Erhöhung der Anzahl der Wohneinheiten, andere Straßenquerschnitte, einen Kreisverkehr, eine naturnahe Regenrückhaltung, die Bewahrung eines ortsprägenden Tors und eine erhöhte Qualität der Freiflächen - Spielflächen, Quartiersplatz -, Erstellung eines Energiekonzeptes für das Plangebiet, erweiterte Verkehrs- und Lärmgutachten) war ein weiterer Abstimmungsbedarf mit den Fachämtern und Behörden und weiteren Beteiligten notwendig.

Der Entwurfsbeschluss für diesen Bebauungsplan soll im ersten Quartal 2023 (März/April) gefasst werden. Es ist beabsichtigt, den Satzungsbeschluss noch für dieses Jahr vorzubereiten.

Bebauungsplan Nr. III/Br 41 „Wohngebiet Brake-West“

Für den Bebauungsplan Nr. III/Br 41 „Wohngebiet Brake-West“ wurde im Oktober 2022 der Aufstellungsbeschluss gefasst. Zurzeit wird die frühzeitige Beteiligung der Fachbehörden und der Träger öffentliche Belange durchgeführt. Aufgrund der im Aufstellungsbeschluss formulierten Ziele einer nachhaltigen und zukunftsorientierten Siedlungsplanung (z.B. Mobilität, Energiegewinnung/-versorgung, wassersensible Planung, Eingrünung und Minimierung der Seite 2 von 2 Versiegelungen) werden parallel zu den offiziellen Beteiligungen auch informelle Erörterungen über die Umsetzungsmöglichkeiten mit den Beteiligten durchgeführt.

Vor diesem Hintergrund ist die Herbeiführung des Entwurfsbeschlusses für das letzte Quartal 2023 bzw. das erste Quartal 2024 zu erwarten. Eine Terminierung des Satzungsbeschlusses ist gegenwärtig noch nicht möglich.

Bebauungsplan Nr. III/Ub 12 „Wietkamp“

Der Bebauungsplan Nr. III/Ub 12 „Wietkamp“ befindet sich aktuell in der frühzeitigen Beteiligung. Eine genauere Abschätzung zum weiteren zeitlichen Ablauf des Verfahrens lässt sich erst treffen, wenn Umfang und Inhalt der eingehenden Stellungnahmen bekannt sind. Voraussichtlich ist ein Satzungsbeschluss ab Ende 2024 möglich.

Bebauungsplan Nr. III/O 17 „Bentruper Heide“

Für den Bebauungsplan Nr. III/O 17 „Bentruper Heide“ war der Aufstellungsbeschluss bereits Ende 2022 geplant, jedoch wurde dieser nicht gefasst. Der Plan befindet sich deshalb am 24.01.2023 erneut auf der Tagesordnung des Stadtentwicklungsausschusses, um einen Aufstellungsbeschluss zu fassen. Da sowohl der Beginn als auch der weitere Verlauf des Planverfahrens daher noch unsicher sind, kann zu dem möglichen Zeitpunkt eines Satzungsbeschlusses noch keine Aussage getroffen werden.

Zusatzfrage zum Baugebiet Leihkamp-Ost

Zwischen dem entwicklungsbereiten Investor und den heutigen Grundstückseigentümern finden momentan noch für den Aufstellungsbeschluss erforderliche Abstimmungen statt.

Der Stadtentwicklungsausschuss nimmt Kenntnis.

-.-.-

Zu Punkt 4 Behandlung der unerledigten Punkte der letzten Tagesordnungen

Zu Punkt 4.1 Anfrage Fraktion 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 Senne-
stadt***

- **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 Vilsendorf 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.

Der Text der Antwort lautet:

Das Amt für Verkehr teilt zur Anfrage Verkehrswende – Ausbau Stadtbahn mit der Drucksachennummer 4933/2020-2025 mit:

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

Einleitung Planfeststellung Linie 1 nach Sennestadt

Antwort: Derzeit wird in einem intensiven Verfahren die Vor- und Entwurfsplanung erarbeitet. Gemäß Drucksachennummer 4815/2020-2025 ist vorgesehen ab Mitte 2024 die Planfeststellung einzuleiten

Variantenprüfung Stadtbahn Hillegossen

Derzeit wird gutachterlich der Nutzen/Kosten-Quotient der verbliebenen Varianten ermittelt. Aufgrund eines im Sommer 2022 neu aufgesetzten Verfahrens zur Wirtschaftlichkeitsbetrachtung (Standardisierte Bewertung) ist derzeit absehbar, dass die Berechnungen frühestens im 1. Quartal 2023 finalisiert werden können.

Machbarkeitsstudie Verbindung Linie 4 mit Linie 3 / Vergleichende Potentialanalyse Stadtbahn Jöllenbeck von Linie 1 und 3 / Potentialanalyse Verlängerung Linie 1 nur bis Vilsendorf mit P+R-Angebote

Die moBiel GmbH und die Stadt Bielefeld haben im 1. Quartal 2022 einen entsprechenden Förderantrag zur Erstellung einer Machbarkeitsstudie beim NWL gestellt. Leider wurde dieser Antrag nicht bewilligt, sodass derzeit geplant ist in 2023, bei Wiederauflage der Förderung, einen erneuten Antrag zu stellen. Sollte diesmal ein positiver Bescheid ergehen, so kann unter der Voraussetzung ausreichender personeller Kapazitäten mit der inhaltlichen Arbeit und dem Vergabeverfahren in 2023 begonnen werden.

Umsetzung Stadtbahnlinie 5 (Universität-Brackwede Kirche)

Vor der Einführung einer Linie 5 zwischen Universität und Brackwede sind noch unterschiedliche planerische, technische, finanzielle und organisatorische Voraussetzungen zu klären. Die Themen sind derzeit noch in der Prüfung, sodass es aktuell keinen neuen Sachstand gibt.

Herr Vollmer erklärt, dass er mit der Antwort unzufrieden sei. Er betont, dass die in der Anfrage formulierten Punkte schon längst abgearbeitet werden müssten.

Der Stadtentwicklungsausschuss nimmt Kenntnis.

-.-.-

Zu Punkt 4.2 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.

Umsetzung Stadtbahnlinie 5 (Universität-Brackwede Kirche)

Vor der Einführung einer Linie 5 zwischen Universität und Brackwede sind noch unterschiedliche planerische, technische, finanzielle und organisatorische Voraussetzungen zu klären. Die Themen sind derzeit noch in der P, sodass es aktuell keinen neuen

*Sachstand gibt. **Der Text der Antwort lautet:***

Das Amt für Verkehr teilt zur Anfrage der Ratsfraktion „Die Linke“ aus der Sitzung des Stadtentwicklungsausschusses vom 25.10.2022 mit:

Die Klasingstraße liegt innerhalb einer Tempo 30-Zone. Der bauliche Zustand ist seit Jahrzehnten unverändert und hat den Charakter einer „Altstadt-Gasse“ mit Pflasterung in gesamter Breite von knapp 6 m im engsten Bereich. Die zwar als solche erkennbaren „Gehwege“ (ohne Hochbord) sind aufgrund zu geringer Breiten nicht regelkonform und folglich rechtlich nicht als solche anzusehen. Vielmehr ist der gesamte Bereich als Mischverkehrsfläche zu betrachten. Daher erfolgt zulässiges Parken auf dem „Gehweg“ und Fußgänger nutzen auch die „Fahrbahn“.

Lt. Aussage der Feuerwehr ist die Durchfahrtbreite im jetzigen Zustand ausreichend gegeben. Aussagen zu möglicherweise erforderlichen Aufstellflächen bzw. neue Anforderungen wurden nicht vorgebracht.

Falls sich zukünftig Probleme mit der derzeitigen Parksituation abzeichnen, können die Haltverbote angepasst werden oder eine andere zwingend notwendige Verkehrsregelung (z. B. verkehrsberuhigter Bereich mit Kennzeichnung zulässiger Parkflächen) getroffen werden.

Herr Vollmer merkt an, dass es für die Verkehrsteilnehmer nicht unbedingt ersichtlich sei, dass es sich um eine gemeinsame Verkehrsfläche handeln würde. Er bittet die Beschilderung ggf. zu überdenken.

Der Stadtentwicklungsausschuss nimmt Kenntnis.

-.-.-

Zu Punkt 4.3

Anfrage Bürgernähe "Höhe der Verkehrsschilder – hier: Stieghorster Straße

Beratungsgrundlage:

Drucksachennummer: 5191/2020-20257

Der Text der Antwort lautet:

Wieso sind die Verkehrsschilder auf der Verkehrsinsel auf Höhe des Combi Marktes an der Stieghorster Straße so hoch angebracht, dass Menschen damit in voller Körpergröße dahinter verschwinden und so erst später von Autofahrenden gesehen werden?

Zusatzfrage 1: Auf welcher Grundlage sind Verkehrsschilder auf Verkehrsinseln in unterschiedlicher Höhe angebracht?

Begründung: In Stieghorst sind verdeckt die runden Schilder die Köpfe der Passant:innen, an der Teutoburger und Rohrteichstr. verdecken sie ausgerechnet die Grundschulkinder. An wieder anderen Verkehrsinseln befinden sich die Schilder auf Bodenhöhe, wo sich auch der Blick der Autofahrenden, die meiste Zeit orientiert. Ich bitte daher einmal um Erläuterung wieso es drei Arten von „Beschilderungshöhen“ an Verkehrsinseln gibt und auf welcher Grundlage sie angewendet werden.

Der Text der Antwort lautet:

Das Amt für Verkehr teilt zur Anfrage der Einzelvertreterin der Partei Bürgernähe

(Drucksache ohne/2020-2025), zur Höhe der Verkehrsschilder – hier: Stieghorster Str., folgendes mit:

Gemäß den Hinweisen für das Anbringen von Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen (HAV)

ist die Unterkante von Schildern auf Verkehrsinseln mit 0,6m über dem Boden der Insel anzubringen.

In der Regel werden die Z. 222 (Rechts vorbei) mit der Unterkante des Schildes auf 0,6 m Höhe über Inselniveau angebracht. Darunter befindet sich noch ein Z.605 (Leitbake).

Somit ergibt sich ein Maß von 1.20 m über Inselkopfboden.

Bei der hier angefragten Mittelinsel verhält es sich ein wenig anders. Am 22.04.1998 wurden an der Stieghorster Straße drei prov. Überquerungshilfen aus Recycling-Kunststoff aufgestellt. Dies trifft auch für Insel am Combi – Markt zu. Hier ist je Fahrtrichtung jeweils ein VZ.222 mit Durchmesser 600mm mit darunter angebrachter Warnsäule (h = 750mm; D = 160mm) beschildert.

Da wir damals öfters Beschwerden erhielten, dass Kinder an der Querungshilfe mit den niedriger angebrachten Verkehrszeichen Sichtprobleme bei der Querung haben, entschieden wir uns für die Variante mit der schlanken Warnsäule, da sie mit ihrem geringen Durchmesser und der Höhe von 750mm eine optimale „Einsicht“ in die Querung, vor allem für Kinder gewährleistet.

Außerdem verbleibt bei einer vorhanden Breite der Querungshilfe von 2,00 m und einem VZ – Durchmesser von 0.6 m noch ein geschützter Bereich von 0,7 m zum Inselrand. Hierdurch ist auch eine ausreichende Sicht auf den Fahrzeugverkehr für kleine und große Fußgänger:innen gewährleistet.

Die Anbringung der Verkehrszeichen auf Bodenhöhe wird auf Straßen in der Baulast der Stadt Bielefeld nicht angewendet.

Der Stadtentwicklungsausschuss nimmt Kenntnis.

Zu Punkt 4.4 Anfrage Fraktion Die Linke "Verkehrliche Belastung der Artur-Ladebeck-Straße"

Beratungsgrundlage:

Drucksachennummer: 5222/2020-2025

Der Text der Anfrage lautet:

Aus dem Jahre 2013 liegen Verkehrszahlen für die Artur-Ladebeck-Straße vor. Diese sind Analysezahlen aus Zählungen und nicht mit dem Bielefelder Verkehrsmodell ermittelte.

Streckenabschnitt	Querschnittsbelastung	Fahrtrichtung Bielefeld
Kreuzstraße - Johannistal	4335	2133
Johannistal - Mühlendamm	2858	1405
Mühlendamm - Gadderbaumer Straße	2640	1187
Gadderbaumer Straße - Martiniweg	2262	994
Martiniweg - Quellenhofweg	2209	926
Quellenhofweg - Blücherstraße	2026	824
Blücherstraße - Sandhagen	2076	810
Sandhagen - Ellerbrocks Hof	2000	830
Ellerbrockshof - Am Großen Feld	1907	782
Am Großen Feld - Eggeweg	1985	860
Eggeweg - Astastraße	2020	820
Astastraße - Lönkert	2010	810
Lönkert - Hauptstraße	1770	580
Hauptstraße - Gotenstraße	1522	526

Wie haben sich diese Zahlen entwickelt und wie hoch ist die aktuelle Belastung in der Spitzenstunde?

Zusatzfrage: Wie sieht die Prognose mit dem Bielefelder Verkehrsmodell für 2030 aus (Null-Fall/Mit-Fall)?

Begründung:

Um mögliche Veränderungen auf der Artur-Ladebeck-Straße einschätzen zu können, ist es erforderlich, die Verkehrsbelastung näher zu analysieren und auch eine Prognose zu erstellen.

Der Text der Antwort lautet:

Das Amt für Verkehr teilt zur Anfrage „Verkehrliche Belastung der Artur-Ladebeck-Straße“ der Fraktion Die Linke mit der Drucksachennummer 5222 mit:

Frage: Wie haben sich die abgebildeten Zahlen aus dem Jahr 2013 entwickelt und wie hoch ist die aktuelle Belastung in der Spitzenstunde?

Die in der Anfrage abgebildeten Querschnittsbelastungen von Spitzenstunden wurden einem externen Gutachten aus dem Jahr 2016 zur Radverkehrsführung im Zuge der Artur-Ladebeck -Straße zwischen Adenauerplatz und Hauptstraße entnommen. Hierbei handelte es sich nicht, wie in der Anfrage geschrieben, explizit um Verkehrszählungen. Die Werte wurden von dem Gutachter mit Hilfe verschiedener Eingangsdaten ermittelt. Benötigte finanzielle Mittel, um durch ein erneutes Gutachten vergleichbare Spitzenstundenbelastungen zu erhalten, sind in der Haushaltsplanung nicht berücksichtigt.

Die genannten Streckenabschnitte entsprechen jedoch denen des Verkehrsmodells Visum. Daher nachfolgend die Verkehrsbelastungen der Artur-Ladebeck-Straße aus der aktuellen Analyse und Prognose 2030. Es handelt sich um Tageswerte

Artur-Ladebeck-Straße Streckenabschnitte	Analyse 2021			Prognose 2030		
	Richtung Innen- stadt	Richtung Brack- wede	Quer- schnitt Fz/24h	Richtung Innen- stadt	Richtung Brack- wede	Quer- schnitt Fz/24h
Kreuzstraße – Johannistal	23.360	17.980	41.340	23.740	18.640	42.380
Johannistal – Mühlendamm	16.080	17.200	33.280	16.580	17.930	34.510
Mühlendamm – Bethelack	15.740	17.200	32.940	16.220	17.930	34.150
Bethelack – Martiniweg	10.180	10.910	21.090	10.700	11.190	21.890
Martiniweg - Quellenhofweg	8.990	10.910	19.900	9.430	11.190	20.620
Quellenhofweg – Blücherstraße	5.980	7.870	13.850	6.360	7.880	14.240
Blücherstraße – Am Ellerbrocks Hof	5.980	7.720	13.700	6.360	7.730	14.090
Am Ellerbrocks Hof - Eggeweg	6.080	7.660	13.740	6.480	7.720	14.200
Eggeweg – Astastraße	6.240	7.690	13.930	6.620	7.750	14.370
Astastraße – Lönkert	6.260	7.700	13.960	6.640	7.760	14.400
Lönkert – Hauptstraße	5.250	7.780	13.030	5.590	7.840	13.430
Hauptstr. - Gotenstr. (Gütersloher Str.)	4.130	5.370	9.500	4.540	5.530	10.070

Der Spitzenstundenwert wird überschlägig mit ungefähr 10 % des Tageswertes angenommen. Demnach hat der heutige Verkehr zwischen dem Adenauerplatz und Bethelack zugenommen. Im weiteren Abschnitt bis zur Gotenstraße hat der Verkehr gegenüber 2013 abgenommen.

Zusatzfrage: Wie sieht die Prognose mit dem Bielefelder Verkehrsmodell für 2030 aus (Null-Fall/Mit Fall)?

Die Verkehrsbelastungen der Prognose 2030 (unveränderter Zustand an der Artur-Ladebeck-Straße) sind oben abgebildet. Ein Prognose Mit-Fall (u.a. mit Protected Bike Lanes an der Artur-Ladebeck-Str) liegt nicht vor.

Herr Seifert fragt nach, ob 2016 die Zahlen für 2021 analysiert oder prognostiziert wurden.

Herr Lewald erklärt, dass die Zahlen prognostiziert wurden.

Der Stadtentwicklungsausschuss nimmt Kenntnis.

Zu Punkt 4.5

Anfrage Fraktion Die Linke "Radwege-Planung an der Herforder Straße zwischen Nahariyastraße und Beckhausstraße"

Beratungsgrundlage:

Drucksachennummer: 5223/2020-2025

Der Text der Anfrage lautet:

Wie ist der Sachstand der bereits vor einigen Jahren präsentierter Radwege-Planung und wann ist mit einer erneuten Vorstellung in den politischen Gremien zu rechnen?

Begründung:

Mit Blick auf die Schaffung eines Bildungscampus auf dem Seidensticker-Gelände ist es erforderlich, Lücken im bestehenden Radwegenetz abzuarbeiten. Dazu kommt, dass nach Bauarbeiten im Umfeld des ehemaligen Postgeländes die Herforder Straße aktuell von Radwege- und Fußwegeinfrastruktur unvollständig ist.

Der Text der Antwort lautet:

Das Amt für Verkehr teilt zur Anfrage der Fraktion Die Linke „Radwege-Planung an der Herforder Straße zwischen Nahariyastr. und Beckhausstr.“ mit:

Vor dem Hintergrund der Planung eines Radschnellweges in diesem Korridor ist zunächst der Beschluss zur empfohlenen Trassenführung aus der Machbarkeitsstudie zum RSW OWL 2.0 abzuwarten. Ein Vorschlag dazu ist im ersten Quartal 2023 zu erwarten. Im Anschluss sollen die Planungen zeitnah fortgeführt werden. Dabei sind kurzfristige Verbesserungen und die langfristige Umgestaltung abzuwägen und entsprechend in den politischen Entscheidungsprozess einzubringen.

Herr Vollmer bittet aufgrund der kurzen Antwort darum, bald die Ergebnisse bzgl. der Radwegplanung, vor allem im Hinblick auf den Bildungscampus mitzuteilen.

Herr Lewald stimmt dem zu und erwartet im 1. Quartal 2023 die ersten Vorschläge.

Der Stadtentwicklungsausschuss nimmt Kenntnis.

Zu Punkt 4.6**Anfrage Fraktion Die Linke "Ampelschaltung an der Eikelmannkreuzung"**

Beratungsgrundlage:

Drucksachennummer: 5224/2020-2025

Text der Anfrage lautet:

Wie kann durch Änderung/Optimierung der Phasen der LSA die verkehrliche Situation an der Eikelmannkreuzung verbessert werden?

Zusatzfrage: Lässt sich durch eine einfache Änderung der Fahrbahnmarkierungen die Situation weiter verbessern?

Begründung:

Der Verkehrsfluss an der Eikelmannkreuzung ist im Tagesverlauf weitgehend unproblematisch. Lediglich in einem überschaubaren Zeitraum gibt es zur Hauptverkehrszeit Stau Probleme. Nach Beobachtungen liegt die Vermutung nahe, dass sich dieses mit wenig Aufwand kurzfristig verändern bzw. verbessern lässt.

Der Text der Antwort lautet:

Das Amt für Verkehr teilt zur Anfrage der Fraktion Die Linke (Drucksache 5224/2020-2025), zur Ampelschaltung an der Eikelmann-Kreuzung, Folgendes mit:

Die Lichtsignalanlage an der Eikelmann-Kreuzung befindet sich in der Baulast vom Landesbetrieb Straßenbau NRW, Regionalniederlassung Bielefeld.

Aufgrund der angefragten Maßnahmen musste der Baulastträger für die Lichtsignalanlage an der Eikelmann-Kreuzung mit einbezogen werden. Bis zum heutigen Tag liegt dem Amt für Verkehr noch keine Stellungnahme vom Landesbetrieb, bezüglich der zugestellten Anfrage, vor. Sobald dieses der Fall ist, erfolgt die entsprechende Antwort in der nächsten möglichen Sitzung des Stadtentwicklungsausschusses.

Herr Vollmer erklärt, dass durch eine Optimierung der Ampelschaltung einige Probleme beseitigt werden könnten. Er bemängelt, dass von Straßen NRW wiederum keine Antwort kommen würde.

Der Stadtentwicklungsausschuss nimmt Kenntnis.

-.-.-

Zu Punkt 4.7**Anfrage Die Linke Verkehrsbelastung auf der Herforder Straße zwischen Rabenhof und Beckhausstraße an den jeweiligen Kreuzungen/Abweichungen"**

Beratungsgrundlage:

Drucksachennummer: 5225/2020-2025

Der Text der Anfrage lautet:

Wie hoch ist die Verkehrsbelastung aktuell auf der Herforder Straße zwischen Rabenhof und Beckhausstraße an den jeweiligen Kreuzungen/Abzweigungen jeweils stadtauswärts/stadteinwärts? (bitte möglichst die Verkehrszählraten der LSA angeben für folgende Kreuzungen: Rabenhof, Talbrückenstraße/Am Wellbach, Karolinenstraße, Ziegelstraße, Finkenstraße, Feldstraße/Große Heide, Schillerstraße, Am Stadtholz/Stadtheider Straße, Beckhausstraße)

Begründung:

Die Herforder Straße ist eine wichtige Straße nach Bielefeld hinein. Sie nimmt aber auch wichtige Verteilfunktionen wahr. Bisher wurde eher die Gesamtverkehrsmenge betrachtet. Notwendig ist aber auch die Betrachtung der abfließenden und zufließenden Verkehre.

Der Text der Antwort lautet:

Das Amt für Verkehr teilt zur Anfrage der Ratsfraktion Die Linke („Anfrage Einwohner im Umfeld der Württemberger Allee“, ohne Drucksachennummer) vom 21.11.2022 mit:

Frage: Wie hoch ist die Verkehrsbelastung aktuell auf der Herforder Straße zwischen Rabenhof und Beckhausstraße an den jeweiligen Kreuzungen/Abzweigungen [...]?

In dem genannten Streckenabschnitt der Herforder Straße befinden sich insgesamt neun Lichtsignalanlagen (LSA), an denen der Kfz-Verkehr über Induktionsschleifen in den Zufahrten detektiert wird.

Die Induktionsschleifen sind so ausgeführt und positioniert, dass die für die verkehrsabhängige LSA-Steuerung relevanten Daten erfasst werden. Für Verkehrszählungen sind sie nur begrenzt geeignet, weil sie im Rückstaubereich der LSA liegen, nicht jedes Einzelfahrzeug erkannt wird und keine Unterscheidung von Fahrzeugarten erfolgt.

Trotzdem können an einigen LSA durch eine manuelle Plausibilitätsprüfung der Detektorwerte qualitative Aussagen zum Verkehrsaufkommen generiert werden. Voraussetzung ist, dass das LSA-Steuergerätes mit entsprechenden Auswertebaugruppen ausgestattet ist. Dies ist an den LSA Rabenhof, Talbrückenstraße und Karolinenstraße der Fall.

Eine Auswertung der Detektordaten für Dienstag, den 22.11.2022, ergab folgende Verkehrsaufkommen für die Herforder Straße (in der Zufahrt zur jeweiligen LSA):

LSA	stadteinwärts	stadtauswärts
Gesamtquerschnitt		
Rabenhof	11.700 Kfz/24h	13.100 Kfz/24h
	24.800 Kfz/24h	

Talbrückenstraße	13.900 Kfz/24h	12.000 Kfz/24h
	25.900 Kfz/24h	
Karolinenstraße	12.900 Kfz/24h	12.200 Kfz/24h
	25.100 Kfz/24h	

In den Spitzenstunden lag das Verkehrsaufkommen in der Summe beider Fahrtrichtungen an den betrachteten LSA zwischen 2.200 und 2.400 Kfz/h. Die höchste Stundenbelastung für eine Fahrtrichtung betrug 1.300 Kfz/h in der Morgenspitze stadteinwärts vor der Einmündung Talbrückenstraße.

An allen betrachteten LSA ist die Fahrtrichtung stadteinwärts im gesamten Tagesverlauf gleich oder höher belastet als die Fahrtrichtung stadtauswärts.

Der Stadtentwicklungsausschuss nimmt Kenntnis.

Zu Punkt 4.8 Straßenbauplanungen L712n und Herforder Straße

Beratungsgrundlage:

Drucksachennummer: 4148/2020-2025

abgesetzt

Zu Punkt 4.9 Anfrage Fraktion 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.

Der Text der Antwort lautet:

Das Amt für Verkehr teilt zur Anfrage Parken auf Gehwegen mit der Drucksachennummer 4939/2020-2025 mit:

Die Straßenverkehrsbehörde ordnet das Parken auf Gehwegen nach den Vorgaben der Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO) an:

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 Gehwege und die darunter liegenden Leitungen durch die parkenden Fahrzeuge nicht beschädigt werden können und der Zugang zu Leitungen nicht beeinträchtigt werden kann.

Gehwege sind vorrangig für Fußgänger bestimmt. Die Straßenverkehrsbehörde prüft im Einzelfall die Bedürfnisse der Gehwegbenutzer und berücksichtigt die örtliche Situation. Insofern muss entschieden werden, wo das Parken auf dem Gehweg zugelassen werden kann, sodass eine ausreichende Bewegungs-, Begegnungs- und/oder Aufenthaltsfläche für Fußgänger, ggf. auch für Radfahrer verbleibt. Über die Restgehwegbreite wird somit individuell entschieden, als Richtwert gelten 1,80 m. Das bereits angeordnete Gehwegparken wird im Rahmen der laufenden Sachbearbeitung überprüft.

Zudem sieht das durch einen Gutachter entwickelte Parkraumkonzept für die Stadt Bielefeld, ebenso wie die Mobilitätsstrategie, eine Umverteilung des öffentlichen Raumes zur Stärkung des Umweltverbundes vor. Im Zuge der Förderung des Fuß- und Radverkehrs werden Parkplätze im öffentlichen Raum sowie das Gehwegparken entfallen, um diese Flächen für Fußgänger und Radfahrer zur Verfügung zu stellen und eine Flächengerechtigkeit zwischen den Verkehrsmitteln herzustellen.

Herr Vollmer erklärt, dass die Stadt die Nutzung des Gehweges fürs Parken dringend überprüfen müsste, vor allem bei Restbreiten von 1,10 m bis 1,30 m für die Fußgänger. Ggf. müsste dann über Einbahnregelungen nachgedacht werden. Außerdem dürfte auch die Barrierefreiheit nicht außer Acht gelassen werden.

Herr Lewald erklärt, dass auch die Verwaltung die Notwendigkeit für die Überprüfung von Gehwegparken sehe. Das angeordnete Gehwegparken werde im Zuge der laufenden Sachbearbeitung überprüft. Eine komplette „Setzung auf null“ und Neuwebewertung sei jedoch nicht möglich.

Herr Seifert vergleicht den sehr schmalen Gehweg mit der Situation im Johannistal. Es werde gesagt, dass es dort auch akzeptiert werde und dem Kompromiss geschuldet sei. Daher sei auch an anderen Stellen das Regelwerk nicht anders zu interpretieren.

Herr Dr. Bruder erklärt, dass für sehbehinderte Menschen das Parken auf Gehwegen ein Hindernis sei. Auch die Rollstuhlfahrer hätten damit enorme Probleme, zumal, wenn noch Mülltonen auf den Gehwegen stehen. Er appelliert an eine gründliche Überprüfung.

Herr Dr. Lange bittet die Verwaltung, den letzten Satz der Antwort zu konkretisieren.

Herr Vollmer verweist auf die Antwort und den geschilderten Kompromiss.

Herr Gugat verweist auf ein Urteil aus Bremen, wonach das OVG sagt, dass das Gehwegparken nicht mehr toleriert werden könne.

Herr Lewald möchte vermeiden, dass ein falscher Eindruck entstehe. Eine Überprüfung des Gehwegparkens bedeutet nicht, dass diese Anordnungen gänzlich abgeschafft werden. Das müsse die Verwaltung unter Berücksichtigung der örtlichen Verhältnisse abwägen. Es werde sehr sorgfältig und im vertretbaren Maß agiert.

Der Stadtentwicklungsausschuss nimmt Kenntnis.

-.-.-

Zu Punkt 4.10, Leitlinien Bauen und Stadtentwicklung 4.10.1, 4.11

Beratungsgrundlage:

Drucksachennummer: 5111/2020-2025, 5466/2020-2025, 5208/2020-2025

Der Antrag der SPD-Fraktion, Fraktion Bündnis 90/DIE GRÜNEN und der Fraktion DIE LINKE lautet:

A: Die Verwaltung wird beauftragt für den künftigen Wohnungs- und Gewerbebau, für Bauvorhaben der Kommune und beim Ausbau der öffentlichen Infrastrukturen die unten aufgeführten Leitlinien umzusetzen und zu beachten. Dabei sind die Möglichkeiten der Bauleitplanung, des Baugenehmigungsrechtes, der Baulandstrategie, städtebaulicher Verträge und die Möglichkeiten der Beratung, Förderung und Überzeugung systematisch zu nutzen.

B: Auf Basis dieser Leitlinien wird eine Checkliste erstellt, die allen obigen

Projekten für die politischen Beratungen als Teil der Kurzübersicht vorangestellt wird. Darin wird für die Gremien übersichtlich erläutert, inwiefern auf diese Leitlinien eingegangen wurde und falls dies nicht möglich oder sinnvoll ist, warum davon abgewichen wurde.

C: Die Leitlinien werden gegen Ende der Wahlperiode einer Evaluation unterzogen, bei der neue Kriterien hinzugefügt oder nicht mehr benötigte Kriterien entfernt werden.

D: Die folgenden Leitlinien sind zu berücksichtigen:

Soziale Infrastruktur

- Die 33%-Quote ist bei Wohnraum gem. den gültigen Beschlüssen einzuhalten.
- Infrastruktur für Kita, Begegnungszentren und Schulen ist in angemessener Dimensionierung und Nähe vorzuweisen

Mobilität

- Planung der Straßenräume nach der durch das SUMP festgesetzten Zielrichtung zur Förderung von ÖPNV, Radverkehr und Fußverkehr.
- Festlegung der Straßenräume auf die dazu benötigte geringstmögliche Breite bei Nutzung von Shared Space oder verkehrsberuhigten Straßen / Spielstraßen
- Autoarme Wohngebiete sind umzusetzen und Quartiersparkhäuser zu errichten
- Barrierefreie Nahmobilität und eine nach Standards des Nahverkehrsplans benötigte ÖPNV-Anbindung sind grundsätzlich mit zu planen
- Bei Projekten sind Mobilitätsstationen mit Car-Sharing-Parkplätzen und Abstellflächen für E-Scooter und Leihräder einzuplanen
- Die Möglichkeit von Siedlungstickets und Car-Sharing anstelle von Stellplätzen muss geprüft werden
- Es sind bedarfsgrechter Dimensionierung Fahrradbügel oder Unterstände einzuplanen

Energie/Ressourcen:

- Das Stromnetz muss für Lademöglichkeiten (min. 22 KW) für E-Autos dimensioniert werden, was Stellplätze für eigene Autos als auch für zu errichtende Besucherparkplätze beinhaltet.
- Auf Grundlage der Wärmeleitplanung wird eine Energieversorgung etabliert, die klimaschonend und gleichzeitig wirtschaftlich sinnvoll ist.
- Der Erhalt von Gebäuden ist anzustreben, um graue Energie zu erhalten und Ressourcen zu schonen, Abrisse sind nachvollziehbar zu begründen
- Photovoltaik-Anlagen sind auf Dächern vorzusehen. (separater Antrag folgt)

Flächen sparen

- Die Flächeninanspruchnahme sollten durch eine kompakte Bauweise begrenzt werden.
- In Bebauungsplänen sollten mindestens zwei Vollgeschosse festgesetzt werden. Je nach städtebaulicher Situation und angestrebter Nutzung auch mehr.
- Bei Überplanung bestehender Baugebiete oder größeren Sanierungen ist eine Aufstockung der Geschosshöhe vorzusehen.
- Bei Gewerbe- und Industrieimmobilien ist Mehrgeschossigkeit vorzusehen

Klimaanpassung

- Die für Bauvorhaben bzw. Verkehrsflächen nicht erforderlichen

Grundstücksflächen dürfen nicht versiegelt, sondern müssen naturnah gestaltet werden.

- *Im Bestand für Hof- und Verkehrsflächen ist eine großzügige Entsiegelung vorzusehen.*
- *Vorhandener Baumbestand ist zu erhalten.*
- *Straßenräume müssen Grünflächen und Bäume enthalten.*
- *Lokale Wärmeinseln sind zu vermeiden und der Verlauf von Kaltluftschneisen ist zu beachten.*
- *Regenwasser muss vorrangig im Gebiet versickern können.*
- *Zum Wald sind 30 Meter Abstand einzuhalten*

Baukörper

- *Ortsbild prägendes ist zu erhalten*
- *Verstärkte Nutzung von Dachbegrünung muss umgesetzt werden.*
- *Dort, wo eine Dachbegrünung aus mikroklimatischen Gründen oder zur Rückhaltung von Niederschlagswasser erforderlich sind und festgesetzt werden, ist die Ausweisung von dazu geeigneten Dächern vorzusehen. Ansonsten richtet sich die Ausweisung von Flachdächern bzw. Schrägdächern nach der städtebaulichen Gesamtsituation/ dem gestalterischen Leitbild.*
- *Barrierefreiheit ist anzustreben*

Begründung

Die Ziele des nachhaltigen Bauens sind nur sehr begrenzt über Bebauungspläne umzusetzen. Viele Bereiche sind nur über privatrechtliche Vertragsgestaltungen bzw. im Rahmen der angestrebten Baulandstrategie zu steuern. Um die Investor:innen und Eigentümer:innen zu erreichen, sind weiterhin Beratung, Förderinstrumente und gute Vorbilder (best practice) notwendig. Und auch wichtig: alle Regelungen bringen nur dann etwas, wenn im Verwaltungsvollzug rechtssicher die Einhaltung der Vorgaben kontrolliert wird. Entsprechendes Personal ist also vorzuhalten. Außerdem beschränkt sich nachhaltiges Bauen nur zum geringsten Teil auf den Neubau. Die Stadt ist überwiegend fertig gebaut und wir müssen uns mit der klimafreundlichen Bestandssanierung und nicht in erster Linie mit Neubau beschäftigen.

Die Ziele des Pariser Klimaabkommens, die Erderwärmung möglichst auf 1,5 Grad Celsius zu begrenzen, lassen sich nicht allein auf Ebene der Nationalstaaten erreichen. Alle privaten und öffentlichen Akteure müssen dafür ihre Anstrengungen intensivieren und ihre Klimaschutzaktivitäten vor Ort verstärken. Es geht darum, wirksame Maßnahmen umzusetzen, um die Potenziale bestmöglich auszuschöpfen.

Da seitens der Politik häufig die gleichen Anforderungen an Bebauungspläne gestellt werden und Verfahren durch politische Wünsche nach Veränderungen ins Stocken geraten, soll diese Checkliste den Prozess vereinfachen und gleichzeitig für mehr Klarheit bei den politisch gewünschten Anforderungen stellen.

Weitere Begründung erfolgt mündlich.

Der Antrag der CDU-Fraktion lautet:

1. Die Verwaltung wird beauftragt ein Fachgespräch mit Vertretern aus dem Wohnungsbau, der Politik, der Verwaltung sowie anderen Interessenvertretern

zu organisieren, um Bauen in Bielefeld effizienter, schneller und unbürokratischer zu gestalten sowie einen gemeinsamen Katalog mit Leitlinien fürs Bauen zu erarbeiten.

2. Die Vorlagen 5111/2020-2025 und 5208/2020-2025 werden zurückgestellt.

Der Antrag der FDP-Fraktion lautet:

Der Stadtentwicklungsausschuss empfiehlt dem Rat der Stadt Bielefeld zu beschließen:

1. Der Rat erkennt eine Notwendigkeit der Innenentwicklung im Sinne einer Nachverdichtung an. Als wachsendes Oberzentrum steht Bielefeld vor der enormen Herausforderung, zusätzliche Räume und Flächen für Wohnen, Gewerbe, Dienstleistungen und sonstige Nutzungen zu schaffen und damit verbunden auch weiteres Bauland entwickeln zu müssen. Es bedarf einer enormen Kraftanstrengung aller Akteure, um im Einklang von Anrainern, der Umwelt, Investoren, der Verwaltung, Politik und der gesamten Stadtgesellschaft zu schnellen und von einer breiten Mehrheit getragenen Ergebnissen zu kommen.
2. Stehen Bauanträgen, die das Ziel von Aufstockungen von Gebäuden oder der Erschließung von Baulücken, Bauen in zweiter Reihe oder sonstiger Nachverdichtungsbestrebungen haben, bestehende Beschlüsse entgegen, sollen dem Stadtentwicklungsausschuss automatisch entsprechende Beschlussvorlagen für Ausnahmegenehmigungen vorgelegt oder im Falle anderweitiger Hinderungsgründe Informationsvorlagen erstellt werden.
3. Um die Bauverwaltung zu entlasten, soll ein externes Büro damit beauftragt werden ein offizielles Baulückenkataster zu erstellen.
4. Die Verwaltung wird beauftragt verstärkt auf das Element des städtebaulichen Vertrages zu setzen. Insbesondere die Vorbereitung und Durchführung städtebaulicher Maßnahmen, wie die Neuordnung der Grundstücksverhältnisse, die Bodensanierung und sonstige vorbereitende Maßnahmen, die Erschließung, die Ausarbeitung der städtebaulichen Planungen sowie erforderlichenfalls des Umweltberichts, sollen möglichst aus der Verwaltung ausgelagert werden.
5. Die Verwaltung berichtet jährlich über den Umsetzungsstand dieses Beschlusses.

Herr John erläutert den Antrag der Koalition und bittet die Gremienmitglieder, diesem Antrag zu folgen.

Herr Moss schlägt vor, den Antrag ruhend zu stellen und eine interdisziplinäre, fraktionsübergreifende Arbeitsgruppe bilden zu lassen, um in einem dynamischen Prozess die Vorgaben einzeln zu erarbeiten. Die Aufstellung alleine würde sonst zu Komplikationen führen.

Herr John, Frau Schrader, Herr Seifert und Herr Dr. Lange finden diesen Vorschlag gut.

Herr Gugat mahnt, nicht zu hohe Erwartungen an ein einstimmiges Ergebnis der Arbeitsgruppe zu haben.

Herr John betont, dass die Arbeitsgruppe zeitnah eingerichtet werden solle, bestehend zunächst aus Akteuren der Verwaltung und der Politik, und schlägt vor, später noch externe Akteure hinzuzuholen.

Herr Vollmer möchte die Arbeitsgruppe um die Innenentwicklung ergänzen lassen.

Frau Hennke schlägt eine externe Moderation für die Arbeitsgruppe vor.

Herr Seifert entgegnet, erst nach der ersten Sitzung der Arbeitsgruppe über eine externe Moderation zu entscheiden.

Der Stadtentwicklungsausschuss fasst folgenden

Beschluss:

Der Stadtentwicklungsausschuss spricht einstimmig eine Empfehlung an den Rat aus, möglichst kurzfristig eine entsprechende Arbeitsgruppe zum Thema Leitlinien Bauen und Stadtentwicklung durch einen Beschluss einrichten zu lassen.

Die ursprünglichen Anträge werden zurückgezogen.

Zu Punkt 4.10.1 Tagesordnungspunkt 4.10 „Leitlinien Bauen und Stadtentwicklung“ und 4.11 „Innenentwicklung und Nachverdichtung“, CDU Antrag vom 24.01.2023

Beratungsgrundlage:

Drucksachenummer: 5466/2020-2025

Die Beratung und die Abstimmung erfolgen unter TOP 4.10.

Zu Punkt 4.11 Innenentwicklung und Nachverdichtung, Fraktion FDP Antrag vom 21.11.2022

Beratungsgrundlage:

Drucksachenummer: 5208/2020-2025

Die Beratung und die Abstimmung erfolgen unter TOP 4.11.

Zu Punkt 4.12 Empfehlung des Bielefelder Klimabeirats (BKB) „Obligatorische Einführung eines Siedlungstickets für neue Baugebiete“

Beratungsgrundlage:

Drucksachennummer: 5156/2020-2025

abgesetzt

-.-.-

Zu Punkt 4.13 Neuaufstellung des Bebauungsplanes Nr. II/1/60.00 „Wohnen und Gewerbe westlich der Schloßhofstraße im Bereich des Schloßhofteichs“ für das Gebiet westlich der Schloßhofstraße, nördlich des Schloßhofteichs und östlich der Straße Wickenkamp im beschleunigten Verfahren gemäß § 13a Baugesetzbuch (BauGB)

- Stadtbezirk Mitte -

- Stadtbezirk Schildesche -

- Beschluss zur Einleitung des Bebauungsplan-Verfahrens:

- Aufstellungsbeschluss

Beratungsgrundlage:

Drucksachennummer: 4327/2020-2025/1

abgesetzt

-.-.-

Zu Punkt 4.14 1. Änderung des Bebauungsplanes Nr. I/St 7c „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

Beratungsgrundlage:

Drucksachennummer: 4536/2020-2025

abgesetzt

-.-.-

Zu Punkt 4.15 Erstaufstellung des Bebauungsplanes Nr. III/O 17 „Wohnen westlich des Ostrings, beidseits des Bentruperheider Weges“ für das Gebiet östlich und westlich des Bentruperheider Weges, westlich des Ostrings sowie südlich anschließend an den Bebauungsplan Nr. III/H 18, östlich anschließend an den Bebauungsplan Nr. III/H 4.2, östlich und südlich anschließend an den Bebauungsplan Nr. III/H 8 und nördlich der Straße Am Niedernbruch sowie 263. Änderung des Flächennutzungsplanes im Parallelverfahren gemäß § 8 (3) BauGB

- Stadtbezirk Heepen -

- Aufstellungsbeschluss**
- Änderungsbeschluss**
- Beschluss zur Durchführung der frühzeitigen Beteiligungsschritte**

Beratungsgrundlage:

Drucksachennummer: 4916/2020-2025

Ohne Aussprache fasst der Stadtentwicklungsausschuss folgenden

Beschluss:

- 1. Der Bebauungsplan Nr. III/O 17 „Wohnen westlich des Ostrings, beidseits des Bentruperheider Weges“ für das Gebiet östlich und westlich des Bentruperheider Weges, westlich des Ostrings sowie südlich anschließend an den Bebauungsplan Nr. III/H 18, östlich anschließend an den Bebauungsplan Nr. III/H 4.2, östlich und südlich anschließend an den Bebauungsplan Nr. III/H 8 und nördlich der Straße Am Niedernbruch ist im Sinne des § 30 Baugesetzbuch (BauGB) aufzustellen. Für die genauen Grenzen des Plangebietes ist die im Abgrenzungsplan mit blauer Farbe vorgenommene Umrandung verbindlich.**
- 2. Der Flächennutzungsplan ist gemäß § 8 (3) BauGB im Parallelverfahren zu ändern (263. FNP-Änderung im Bereich beidseits Bentruperheider Weg).**
- 3. Für die Erstaufstellung des Bebauungsplanes und für die FNP-Änderung sind 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.**

4. Umfang und Detaillierungsgrad der Umweltprüfung werden gemäß den in der Anlage C enthaltenen Ausführungen festgelegt.
5. Der Aufstellungsbeschluss und der Änderungsbeschluss sind gemäß § 2 (1) BauGB öffentlich bekannt zu machen.

- einstimmig beschlossen -

-.--

Zu Punkt 5 Anträge

Zu Punkt 5.1, 8 Baustellenplanung Adenauerplatz, Antrag FDP vom 16.01.2023, Baustelle Stapenhorststraße Beschlussempfehlungen der BV Mitte

Beratungsgrundlage:

Drucksachennummer: 5401/2020-2025, 5291/2020-2025

Die FDP-Fraktion stellt folgenden Antrag:

Die Verwaltung wird gebeten zu prüfen, inwieweit eine Verschiebung der Durchführung des 2. Bauabschnittes des Umbaus des Adenauerplatzes auf nach das Ende der Vollsperrung der Stapenhorststraße möglich und umsetzbar ist.

Begründung:

Die zwei- bis dreimonatige Umbauzeit des Adenauerplatzes im 2ten Bauabschnitt mit Vollsperrung stadtauswärts und in Richtung Johannistal/OWD ist eine erhebliche Belastung für den Verkehr, die durch die Vollsperrung der Stapenhorststraße und den damit verbundenen Umleitungs- und Ausweichverkehren noch deutlich verstärkt wird. Es ist daher im Interesse aller, diese Situation zu vermeiden.

Die Verwaltungsantwort zu der Beschlussvorlage 5291 genannten Begründungen lassen Fragen offen.

Vor allem die, dass die Umbaumaßnahme bei einer Verschiebung dann erst nach Beendigung des Hauptstraßenumbaus in Brackwede in 2025 fortgesetzt werden kann.

Da die Hauptunfallschwerpunkte am Adenauerplatz nicht die freie Radwegführung auf der Fahrbahn waren, sondern die Grundstücksein- und ausfahrten, stellt sich die zweite Frage, ob nicht die dringendsten Probleme mit der Beendigung des Bauabschnittes 1 bereits behoben wurden und ein zeitlicher Aufschub für den Bauabschnitt 2 daher vertretbar ist.

Herr Seifert erklärt, dass alle Fraktionen sich darauf geeinigt haben, dass die Erreichbarkeit der City wesentlich sei und gewährleistet werden muss. Bei der Umsetzung der Erreichbarkeit gebe es durchaus verschiedene Ansätze und Einstellungen. Mit der Gleichzeitigkeit der Sperrung von zwei wichtigen Straßen, Stapenhorststraße und Arthur-Ladebeck-Straße, sowie der Zufahrt zum OWD Richtung Süden auf dem Adenauerplatz werde die Erreichbarkeit extrem reduziert. Dadurch werde die weitere City-Entwicklung reduziert. Er äußert sein Unverständnis, dass die Umbaumaßnahmen 2025 beendet werden, also nach den Baumaßnahmen an der Hauptstraße in Brackwede. Die Hauptgefährdungsstelle für den Radverkehr auf dem Adenauerplatz sei im Bereich der Einfahrten behoben worden. Er plädiert für den Antrag.

Herr Langeworth beleuchtet die Situation der drei Verbindungen zwischen Bielefeld-Ost und -West. Aus der Kreuzstraße über den Adenauerplatz kommend wären es zum einen die Strecke Johannistal, Dornberger Straße, zum anderen Von-der-Recke-Straße, Moltkestraße, Wertherstraße und drittens sei es die Stapenhorststraße. Alle anderen Verbindungen seien mit erheblichen Umwegen verbunden. Bei Wegfall der Verbindungen Johannistal und Stapenhorststraße würde nur eine Möglichkeit bleiben, die nur begrenzte Aufnahmekapazität hätte. Daher plädiert er für den Antrag der FDP

Er äußert sich auch zu Punkt 8: Punkt 1. des Beschlusses der BV Mitte wäre mit dem Antrag der FDP hinfällig. Er fragt die Verwaltung nach dem Sachstand des Punktes 2 des Beschlusses „Verbauen von Leerrohren“, des Punktes 3 des Beschlusses „Einrichtung des Baustellenbüros“ und des Punktes 4 des Beschlusses „Abstimmung mit DSC über die Erreichbarkeit des Stadions an Spieltagen“.

Herr Lewald erklärt, dass Leerrohre nach wie vor verbaut werden, die Stadtwerke entsprechend dem Beschluss über das Aufstellen eines Baubüros informiert worden seien und Herr Schulze mit ihm gemeinsam in der letzten Sitzung der BV Mitte gewesen sei. Er gehe davon aus, dass diese Anlaufstelle auch eingerichtet werde. Herr Lewald wird sich gerne gleich am nächsten Tag nach dem Stand erkundigen. Eine Abstimmung mit Arminia hat sehr frühzeitig stattgefunden. Er gehe davon aus, dass es zu keinen Schwierigkeiten bei den Heimspielen kommen wird.

Frau Hennke weist darauf hin, dass der Beschluss von der BV Mitte so gefasst worden sei, dass geklärt werden sollte, welche Dinge von der BV Mitte und welche vom Stadtentwicklungsausschuss beschlossen werden sollten. Den Ausführungen von Herrn Lewald entnehme sie, dass die Sachen mehr oder weniger umgesetzt worden seien. Sie schlägt vor, dass die Verwaltung in der kommenden Sitzung der BV Mitte einen Sachstandsbericht in Form einer Mitteilung abgibt, und fragt nach dem weiteren Verfahren.

Herr Strothmann erklärt, dass es geklärt werden sollte, ob es als Mitteilung in der BV Mitte erfolgen soll.

Herr Vollmer begrüßt die Einrichtung des Baustellenbüros auch vor dem Hintergrund der sich ständig ändernden Umleitungssituation. Den Ausführungen von Herrn Langeworth könne er nicht folgen, denn er würde

auch noch andere Verkehrswege nach Bielefeld-Ost sehen. Er regt an, dass die BV Mitte die Erreichbarkeit vom Stadion an Spieltagen überprüft. Er fragt die Verwaltung, ob - wie in der Presse berichtet - die Linie 21 vom Lohmannshof fahren soll oder nur vom Hauptbahnhof bis Werther durchfahren solle, ohne den Lohmannshof anzufahren.

Herr Lewald antwortet, dass darüber nachgedacht werde, die Linie 21 nicht mehr zu unterbrechen.

Herr John findet dies als Bezirksbürgermeister sehr schade. Die Bezirksvertretung würde die Lösung mit Lohmannshof wunderbar finden. Im Zuge der Ausdünnung der Linie 24, der Baumaßnahmen am Adenauerplatz und der Sperrung würden nur die Buslinien 21 und 62 bleiben. Und bei der Linie 24 als nicht gekappte Linie wäre eine engere Taktung wünschenswert, weil alle anderen Linien ein Problem bekommen könnten. Er bittet Herrn Lewald, die Anregung mitzunehmen.

Herr Lewald sagt dies zu.

Herr Strothmann fasst zusammen, dass über TOP 5 eine Abstimmung stattfinden soll und über TOP 8 in der BV Mitte entschieden werde.

Herr Langeworth findet den Vorschlag sinnvoll, wobei er eine Zustimmung im Gremium für die Einrichtung eines Baustellenbüros vernommen hätte.

Herr Strothmann fasst zusammen, dass die Einrichtung des Baustellenbüros nochmal bekräftigt wird.

Herr Strothmann lässt über den Antrag der FDP-Fraktion von TOP 5.1 (Drucksachennummer 5401/2020-2025) abstimmen.

Der Stadtentwicklungsausschuss fasst folgenden

Beschluss:

Die Verwaltung wird gebeten zu prüfen, inwieweit eine Verschiebung der Durchführung des 2. Bauabschnittes des Umbaus des Adenauerplatzes auf nach das Ende der Vollsperrung der Stapenhorststraße möglich und umsetzbar ist.

- mit großer Mehrheit abgelehnt –

Danach erfolgt die getrennte Abstimmung über die Beschlussvorlage (Drucksachennummer 5291/2020-2025).

Der Stadtentwicklungsausschuss fasst folgenden

Beschluss:

getrennte Abstimmung einzelner Punkte

1. Die Verwaltung wird aufgefordert eine Vollsperrung oder Einbahnstraßenregelung für den Durchgangsverkehr in der Stapenhorststraße frühestens mit Ende der Umbauarbeiten am

Adenauerplatz zuzulassen bzw. wenn dort eine uneingeschränkte Verkehrsfreigabe der Fahrspuren Richtung Johannistal erfolgt ist. Dies gilt ebenso für den Abschluss der Bauarbeiten in der Melanchthonstraße.

- **- abgesetzt -**

2. Die Verwaltung wird beauftragt zu prüfen, ob noch weitere Leerrohre etc. verlegt werden können. Ebenso ist vor Einrichtung der Sperrungen zu prüfen, welche anderen Baumaßnahmen in der Stapenhorststraße in den nächsten zwei Jahren anstehen. Diese sind vorzuziehen und in den Ablauf dieser Baumaßnahme mit aufzunehmen. Die zuständigen Gremien sind über die Ergebnisse dieser Prüfungen in ihren nächsten Sitzungen in Kenntnis zu setzen.

- **- abgesetzt -**

3. **Die Verwaltung wird beauftragt ein Baustellenbüro oder eine geeignete Anlaufstelle einzurichten – ähnlich wie zum Jahnplatz-Umbau.**

- **- einstimmig beschlossen -**

4. In Anbetracht der besonderen Verkehrssituation rund um die Heimspiele des DSC Arminia Bielefeld wird die Verwaltung beauftragt:
 - a. in Abstimmung mit dem DSC, moBiel, der Universität (Uni-Parkhäuser), dem Amt für Verkehr und weiteren sinnvollen Stakeholdern, ein an die Sperrung der Stapenhorststraße angepasstes An- und Abreisekonzept zu entwickeln. Dieses soll neben einer Taktverdichtung auf der Linie 4 zwischen Rathaus und Oetkerhalle und Einsatzwagen aus linienfremden Ästen (z.B. 1E Senne – Oetkerhalle) u.a. die Einrichtung zusätzlicher Park&Ride Flächen enthalten – sofern diese Flächen über keinen oder nur unzureichenden ÖPNV-Anschluss verfügen, soll in Kombination der Einsatz von Shuttle-Bussen geprüft werden. Dieses Konzept ist den zuständigen Gremien zusammen mit den Vorlagen aus Punkt 1 dieses Antrages vorzulegen und der Bevölkerung öffentlich über die Presse bekannt zu machen.
 - b. zu prüfen, ob an Spieltagen die Vollsperrung der Stapenhorststraße aufgehoben werden kann. Mindestens sollte während des An- und Abreiseverkehrs eine Einbahnstraßenregelung ermöglicht werden – abhängig vom jeweils geltenden Bauabschnitt ab ca. zwei Stunden vor Spielbeginn in Richtung SchücoArena und ab Abpfiff für etwa 1 ½ Stunden in Gegenrichtung.

- **abgesetzt -**

Zu Punkt 6**Rechtsverordnung Beförderungsentgelte Taxen - Stellungnahme BIETA**

Herr Strothmann begrüßt Herr Athanasio von BIETA.

Herr Athanasio bedankt sich für die Einladung. Ihm wurde vorgetragen, dass die Rechtsverordnung für die Beförderungsentgelte der Taxen dahingehend geändert wird, dass für die Beförderung von klappbaren Rollstühlen kein Zuschlag erhoben werden soll. Bei BIETA wurde diese Änderung diskutiert. BIETA werde keinen Einwand dagegen erheben.

Herr Dr. Bruder begrüßt dies außerordentlich. Er weist darauf hin, dass die Mitnahme von Blindführhunden auch kostenlos sein müsste. Er hätte selber erfahren, dass bei Mitnahme der Hunde im Kofferraum ein Zuschlag erhoben wurde.

Herr Athanasio erklärt, dass nach seiner Kenntnis die Beförderung von Blindenführhunden kostenlos sei und seit Jahren Bestandteil der Rechtsverordnung. Bei BIETA wurde es intern auch schon mehrmals kommuniziert. In den letzten zwei Jahren hätte Herr Athanasio nichts Gegenteiliges gehört. Daher bezweifelt er die Notwendigkeit einer Änderung der Rechtsverordnung.

Herr Dr. Bruder gibt zu bedenken, dies auch in der städtischen Verordnung noch mal zu erwähnen.

Herr Lewald stimmt dem zu.

Der Stadtentwicklungsausschuss nimmt Kenntnis.

-.-.-

Amt für Verkehr**Zu Punkt 7****Umbau Deppendorfer Straße zw. untere Schloßstraße und Beckendorfstraße**

Beratungsgrundlage:

Drucksachenummer: 4949/2020-2025

Herr John erläutert, dass der Vorschlag der Verwaltung im letzten Jahr zu spät gekommen sei, so dass die Fördermittel nicht mehr fristgerecht beantragt werden konnten. Dieses Jahr sei dagegen der Vorschlag von der Verwaltung früh gekommen und fände einen gemeinsamen Konsens. Er fragt nach, ob die Frist für die Beantragung der Fördermittel bis zum 31.05.2023 eingehalten werden kann.

Herr Lewald bejaht die mögliche Einhaltung der Frist.

Herr Seifert fragt nach einer Mitteilung zu diesem Thema.

Herr Lewald erklärt, dass die Mitteilung obsolet sei. Der Förderantrag könnte von der Verwaltung gestellt werden.

Herr Strothmann erklärt, dass die Mitteilung unter Punkt 2.5 der Tagesordnung eingestellt sei.

Der Stadtentwicklungsausschuss fasst folgenden
Beschluss

Dem Umbau der Deppendorfer Straße zw. untere Schloßstraße und Beckendorfstraße entsprechend der Variante II (Planung 2, mittlerer Querschnitt) wird zugestimmt.

Zusatzbeschluss:

Die Verwaltung wird in diesem Zusammenhang aufgefordert, im Bereich „Außerorts“ die Höchstgeschwindigkeit auf Tempo 50 zu begrenzen.

- abweichend vom Beschlussvorschlag einstimmig beschlossen -

-.-.-

Zu Punkt 8

Baustelle Stapenhorststraße **Beschlussempfehlungen der BV Mitte**

Beratungsgrundlage:

Drucksachennummer: 5291/2020-2025

Die Beratung und die Abstimmung erfolgte unter TOP 5.1.

-.-.-

Zu Punkt 9

Umsetzung der Mobilitätsstrategie **hier: Umsetzung eines kommunalen Schulmobilitätskonzepts**

Beratungsgrundlage:

Drucksachennummer: 4651/2020-2025

zurückgezogen

-.-.-

Zu Punkt 10**Umsetzung der Mobilitätsstrategie 2030: Hier Modal-Split-Erhebung der Stadt Bielefeld**

Beratungsgrundlage:

Drucksachennummer: 5247/2020-2025

Herr Seifert bittet, dass Fragebögen vorab oder zeitnah verschickt werden und nicht erst, wenn die Auswertung fast abgeschlossen worden sei.

Herr Diekmann äußert eine Verständnisfrage: Es werde in der Vorlage erklärt, dass bis zum Jahr 2030 75 % vom Gesamtverkehrsaufkommen auf den Umweltverbund entfallen solle und 25 % auf den motorisierten Individualverkehr. Seine Frage geht dahin, ob der Pendlerverkehr und der Wirtschaftsverkehr in dem motorisierten Individualverkehr oder im Umweltverbund enthalten seien. Sollten Pendlerverkehr und Wirtschaftsverkehr im motorisierten Individualverkehr enthalten seien, dann könne der persönliche Verkehr nur noch einen sehr kleinen Anteil betragen, weil weder der Pendlerverkehr noch der Wirtschaftsverkehr völlig beschränkt werden könnten. Er fragt, wie groß der Anteil des Individualverkehrs dann sei?

Herr Adamski antwortet, dass der Lieferverkehr und der Pendlerverkehr in den 25 % enthalten seien.

Herr Diekmann fragt nach, ob der Individualverkehr dann nur einen sehr kleinen Anteil von den 25 % einnehmen könne.

Herr Adamski erläutert, dass das Ziel sei, dass der Individualverkehr durch andere Möglichkeiten ersetzt werde. Auch für den Pendler- und Wirtschaftsverkehr gebe es verschiedene Alternativen. Es sei nicht belastbar darstellbar, welche Verkehrsformen in welchem Verhältnis letztlich in den 25% enthalten seien. Das sei noch zu spekulativ.

Herr Diekmann fragt nach, ob Herr Adamski Möglichkeiten sehen würde, für Senioren und mobilitätseingeschränkte Personen Verkehrsanteile zu reservieren.

Herr Adamski bekräftigt, dass die Verkehrswende in den verbleibenden sieben Jahren nur gemeinsam geschafft werden kann.

Herr Dr. Lange fragt nach, ob eine Analyse der zurückgelegten Wege auf bestimmten Strecken und deren Verhältnismäßigkeit erfolgt sei. Wirtschafts- und Pendlerverkehre seien nicht berücksichtigt worden. Habe eine Differenzierung zwischen Elterntaxi, Spaßverkehr, etc. stattgefunden?

Herr Lewald antwortet, dass es bei der letzten ModalSplit-Untersuchung eine Untersuchung und Differenzierung zwischen Freizeitverkehren und Strecken gegeben hätte, und es würde auch weiterhin so untersucht werden.

Der Stadtentwicklungsausschuss nimmt Kenntnis.

-.-.-

Zu Punkt 11**Gesamtbericht 2021 nach Art. 7 EU-VO 1370/2007 der Stadt Bielefeld**Beratungsgrundlage:

Drucksachennummer: 5249/2020-2025

Herr Vollmer bittet darum, bei der aktuellen bzw. künftigen Erhebung zu bedenken, dass bei der Qualität der Leistungen von MoBiel die gegenwärtigen Einschränkungen Berücksichtigung finden.

Herr Dr. Lange stellt fest, dass es pandemiebedingt auch schon 2021 Beschränkungen gab und fragt nach, ob die berichteten Zahlen denn stimmen oder einfach abgeschrieben seien.

Herr Lewald antwortet, dass nicht mit Copy & Paste gearbeitet worden sei. Durch die Pandemie sei es in diesen Jahren zu Einschränkungen gekommen.

Der Stadtentwicklungsausschuss nimmt Kenntnis.

-.-.-

Zu Punkt 12**Aus- und Umbau des Hochbahnsteiges Bethel auf der Stadtbahnlinie 1**Beratungsgrundlage:

Drucksachennummer: 5255/2020-2025

Herr Vollmer beantragt, dass der Bau beschlossen werde. Ein Hochbahnsteig sei keine Angelegenheit, die Mobiel direkt angehe. Bei dem Hochbahnsteig „Bethel“ wäre es vertretbar, dass ein Umbau ohne die Beteiligung der Stadtplaner erfolgen würde, bei anderen Hochbahnsteigen wäre dieses Vorgehen aber problematisch. Eine Verlängerung der Hochbahnsteige sei nicht immer möglich und die Politik sollte da mitgenommen werden. Die Barrierefreiheit sei dort suboptimal und er halte diese für notwendig. Auch aufgrund der Fördersituation halte er einen Beschluss für erforderlich.

Herr Dr. Bruder erklärt, dass der Beirat für Behindertenfragen diesmal auch irritiert gewesen sei. Bei Hochbahnsteigen hätte es bisher immer eine Beschlussvorlage gegeben. Es werde begrüßt, dass der Bahnsteig auf den modernen Stand gebracht werde. Solche Umbaumaßnahmen seien sonst aber immer im Arbeitskreis für Verkehr und Umweltfragen beraten worden, um mögliche Lösungsansätze zu diskutieren.

Er weist darauf hin, dass beim letzten Planfeststellungsverfahren für den Hochbahnsteig Brackwede Kirche der positive Beschluss von der Bezirksregierung zurückgegeben worden sei. Es sei dann eine Lösung mit einer doppeläufigen Rampe gefunden worden.

Herr Lewald stellt klar, dass aus Sicht der Verwaltung und Mobiel hier eine andere Situation vorliege als bei der von Herrn Dr. Bruder genannten Hochbahnsteigplanung. Hier gehe es nur um eine Anpassung des bereits bestehenden Hochbahnsteigs aus den bekannten Gründen, nicht um einen kompletten Neubau. Daher gebe es hier kein Planfeststellungsverfahren und auch keinen sonst erforderlichen Beteiligungsprozess. Deswegen sei hier nur eine Informationsvorlage vorgelegt worden und so würde sich auch der Verfahrensablauf erklären.

Herr Dr. Bruder erklärt, dass er dennoch irritiert sei, denn es seien Standards beschlossen worden, nach denen an beiden Seiten eine Rampe vorgesehen sei. Die Verwaltung würde ohne einen weiteren Beschluss davon abweichen.

Herr Adamski entschuldigt sich im Namen des Teams, dass es diesmal nicht gemacht worden sei. Er würde es trotzdem sehr begrüßen, dass der Beschluss gefasst werde, und die Verwaltung würde zusichern, mit Mobiel die Gespräche offen zu stellen und nachzupflegen, außerdem mit dem Behindertenbeirat die Gespräche zu führen und die Maßnahmen entsprechend der Standarisierung der Barrierefreiheit auch nachzupflegen.

Herr Vollmer erklärt, dass er es aus fachlicher Sicht nachvollziehen kann, dass aus nördlicher Richtung keine zusätzliche Zuwegung vorgesehen ist. Die gefundene Lösung sei fachlich sachgerecht. Er bittet bei Hochbahnsteigen darum, solche Maßnahmen grundsätzlich als Beschluss vorzulegen.

Auf Nachfragen von Herrn Strothmann stellt Herr Adamski klar, dass für den Umbau von Hochbahnsteigen ein Beschluss vorliegt. Wenn Zeitnot vorliegen würde, müsste dieser schneller fertig werden. Das Inhaltliche würde die Verwaltung mit Herrn Dr. Bruder und dem Behindertenbeirat so abstimmen und einen Konsens mit der Planung finden, damit das Ziel funktional sei.

Der Stadtentwicklungsausschuss nimmt Kenntnis.

-.-.-

Bauamt

Zu Punkt 13

Neuaufstellung des Regionalplans OWL für den Regierungsbezirk Detmold

- Stellungnahme der Stadt Bielefeld zu den Ausgleichsvorschlägen der Regionalplanungsbehörde

Beratungsgrundlage:

Drucksachennummer: 5313/2020-2025

abgesetzt

-.-.-

Zu Punkt 14

City-Entwicklung

Hier: Sachstand City-Entwicklung & Zuwendungsbescheid „Zukunftsfähige Innenstädte und Zentren„ des Bundesministeriums des Innern, für Bau und Heimat

Beratungsgrundlage:

Drucksachennummer: 5314/2020-2025

Herr Moss gibt eine kurze Einführung in die Thematik. Er bedankt sich zunächst für das rege Interesse an der Thematik, das in der Ratssitzung im Dezember durch die Fülle von Anträgen deutlich geworden sei. Es sei dort dann versucht worden, den Umfang und die Entwicklung zu erklären. Bereits im Dezember 2020, in der Hochphase der Pandemie, habe man im Rat mit dem Thema begonnen. Es sei eine Task-Force gegründet worden, die im Sommer 2021 sprachfähig gewesen sei. Die Politik habe entschieden, dass die Federführung nicht bei der Bielefeld Marketing oder der Wirtschaftsentwicklungsgesellschaft liegen solle, sondern bei der Verwaltung. Es gebe jetzt das City-Team, bestehend aus vier Damen, geleitet von Frau Johanne Struck aus dem Bauamt. Außerdem zählten die heute hier anwesenden Frau Gerdes und Frau Lukowski zum City-Team. Einen besonderen Dank spricht Herr Moss an Frau Gerdes aus, die seit Beginn Mitglied des City-Teams sei und unermüdlich „wie ein Löwe“ für den Förderantrag gekämpft habe, der der Stadt nun 1,3 Millionen Euro an Fördergeldern vom Bund einbringe. Herr Moss erläutert weiter, dass er es begrüße, dass die Thematik im Dezember vom Rat an den StEA verwiesen worden sei und die Verwaltung zunächst die Gelegenheit erhalten habe, den vorhandenen Sachstand zu erläutern, was in der hier vorliegenden Vorlage jetzt geschehen sei. Er regt an, dass Frau Gerdes und Frau Lukowski die Vorlage kurz vorstellen.

Frau Gerdes erläutert die Zusammensetzung des City-Teams, das aus Personen von der WEGE, der Bielefeld Marketing und dem Bauamt besteht. Alle 8 Wochen tagt das City-Team mit einem Lenkungskreis, dem weitere Akteure angehören, etwa Vertreter der IHK, des Dehoga, der Kaufmannschaft Altstadt, der Werbegemeinschaft City und des Amtes für Verkehr. Projekte, die auf den Weg gebracht worden seien, seien etwa die City-Konferenz und das Aquirieren von Fördergeldern. Weitere Themen seien die Bekämpfung von Leerständen, etwa durch Zwischenver-

mietungen und Pop-Up-Stores, die digitale Frequenzmessung und Marketingveranstaltungen. Zudem sei das City-Team Ansprechpartner für die Händler, für Gastronomen, für die Innenstadt.

Herr Dr. Lange bedankt sich für die Vorarbeit des City-Teams und lobt das erfolgreiche Einwerben der Fördergelder. Er lobt die durchgeführte City-Konferenz und fragt nach deren Ergebnissen und danach, in welchen Projekten diese umgesetzt werden. Er fragt zum Punkt der strategischen Ausrichtung nach den Zielen. Hinsichtlich der Potenzialanalyse regt er eine konkretere Darstellung an und fragt zudem, wo es im gesamten Innenstadtbereich Projekte geben soll und wo es kurzfristige, sichtbare Ziele geben soll. Themen seiner Fraktion seien Sauberkeit, Sicherheit, Soziales und auch die Baubegrünung.

Frau Schrader lobt sowohl die umfangreiche Vorlage als auch die überparteiliche Befassung mit der Thematik und die City-Konferenz. Sie regt eine stärkere Teilnahme auch der Mitglieder des StEA an den City-Konferenzen an.

Herr Seifert betont, dass es seiner Fraktion wichtig sei, dass möglichst viel Transparenz geschaffen werde, um die Öffentlichkeit einzubinden und die Bewohner bei den Projekten mitzunehmen. Darauf zielt auch der Änderungsantrag. Zudem spricht er die Berücksichtigung auch der Nebenzentren an, für die es auch um eine Weiterentwicklung und auch um die finanzielle Unterstützung hierbei gehen werde.

Herr Hallau greift insbesondere den Punkt der Klimaanpassung auf. Bei zu erwartenden hohen Temperaturen müssten Maßnahmen getroffen werden, die zugleich die Aufenthaltsqualität verbessern und damit einen Mehrwert schaffen würden, etwa Begrünung oder Wasserspiele. Außerdem müsse die Resilienz gegen Starkregenereignisse gestärkt werden.

Herr Moss erläutert zum Thema Innenstadtstrategie, dass eine externe Untersuchung in Auftrag gegeben wurde. Zwischenergebnisse dieser Untersuchung, durchgeführt von Urbanista, würden voraussichtlich in der Sitzung im März vorgestellt. Er könne bereits jetzt mitteilen, dass die Stadt danach aufgeteilt werden solle in verschiedene Handlungsräume mit unterschiedlichen Anforderungsprofilen.

Neben dem City-Team gebe es als dritten Baustein den altstadt.raum. Wichtig sei zudem, künftig noch intensiver mit den Eigentümern ins Gespräch zu kommen, weil das Mietniveau in der Innenstadt teilweise so hoch sei, dass einige Nutzungen dies nicht tragen könnten.

Das City-Team verrichte in erheblichem Umfang das anfallende Tagesgeschäft. Es ginge viel darum, ansprechbar zu sein und sich um alle auftretenden Anliegen zu kümmern, sei es um einzelne Mülltonnen oder konkret um die Probleme, die der Hotelbrand in der Altstadt hervorgerufen habe. Dort leiste das City-Team erhebliche Arbeit.

Herr Adamski ergänzt, dass alle diese Bausteine und Teile nicht gegeneinander arbeiten, sondern sich ergänzen und fördern sollen.

Auf die gestellten Fragen antwortet Frau Gerdes, dass es etwa an sichtbaren, kurzfristigen Projekten im Sommer „Flower-Pots“ gab und im Winter eine Tannenbaumaktion. Viele Maßnahmen seien mittelfristig und nicht unmittelbar sichtbar, insbesondere der Aufbau eines Netzwerkes, das

Gespräch mit den Eigentümern und zahlreiche Gespräche mit den Händlern und Gastronomen. Zu den langfristigen Maßnahmen gehörten alle städtebaulichen Maßnahmen. Die Beteiligung der Bürger sei zentral. Zu nennen seien etwa durchgeführte Stadtspaziergänge oder auch die Quartiergespräche an einzelnen Orten. Zum Begriff der Innenstadt gehöre schließlich auch die Einbeziehung der Nebenstraßen. Weitere Erläuterungen zu den gestellten Fragen werde sie zusammen mit Frau Lukowski schriftlich nachreichen. Zudem bietet sie an, dass jederzeit das Gespräch mit dem City-Team gesucht werden könne, wenn Bedarf bestehe.

Herr Strothmann bedankt sich bei Frau Gerdes und Frau Lukowski für die ausführlichen Erläuterungen.

1. Lesung -

-.-.-

**Zu Punkt 14.1 Öffentliche Informationsveranstaltungen
Antrag der FDP-Fraktion zu TOP Ö 14 „City-Entwicklung“ zur
Sitzung des Stadtentwicklungsausschusses am 24.01.2023**

Beratungsgrundlage:

Drucksachennummer: 5433/2020-2025

1. Lesung -

-.-.-

**Zu Punkt 15 Entwicklungsstudie zur Neugestaltung des Ravensberger
Parks
Maßnahme des integrierten städtebaulichen Entwicklungskon-
zeptes Stadtumbau (INSEK) „Nördlicher Innenstadtrand“**

Beratungsgrundlage:

Drucksachennummer: 5080/2020-2025

Herr Strothmann teilt mit, dass die BV Mitte, der BISB und der Kulturausschuss hierüber einstimmig beschlossen haben.

Herr Vollmer äußert, dass er sich sehr freue, dass die anderen Gremien dem Vorhaben einstimmig zugestimmt haben und dass ein Weg gefunden worden sei, den Ravensberger Park weiterzuentwickeln.

Der Stadtentwicklungsausschuss fasst folgenden

Beschluss:

1. **Der Entwicklungsstudie als Grundlage für den weiteren Prozess zur Neugestaltung des Ravensberger Parks wird zugestimmt.**
2. **Die Verwaltung wird beauftragt, zur weiteren Konkretisierung der Studie einen freiraumplanerischen Realisierungswettbewerb durchzuführen. Die hochbaulichen Maßnahmen innerhalb des Ravensberger Parks sind als Ideenwettbewerb mit zu betrachten.**

- einstimmig beschlossen -

-.-.-

Zu Punkt 16

Bewilligungsergebnis Wohnungsbauförderung 2022

Beratungsgrundlage:

Drucksachennummer: 5339/2020-2025

Herr Moss stellt fest, dass das Bewilligungsergebnis ein sehr gutes sei. Es sei angebracht, die Zahlen offensiv zu kommunizieren. Im Vergleich zu anderen Städten seien in Bielefeld deutlich mehr Fördergelder abgerufen worden. Er bedankt sich bei allen Beteiligten, die zum Entstehen des Bewilligungsergebnisses ihren jeweiligen Teil beigetragen haben. Dies sei eine Mammutaufgabe. Es sei allerdings auch zu bedenken, dass die Schaffung von gefördertem Wohnraum weiterhin noch nicht ausreiche. Es würden immer noch mehr Wohnberechtigungsscheine ausgestellt als entsprechender Wohnraum geschaffen werde. Die Bilanz sei gut, reiche aber nicht.

Frau Schrader schließt sich dem Dank von Herrn Moss an.

Herr Seifert stellt fest, dass nach den Zahlen der Mietwohnungsbereich im Wesentlichen gleichgroß geblieben sei, während es bei den Wohnplätzen für Studierende ein deutliches Plus gegeben habe.

Hierauf erwidert Herr Moss, dass dies zutrefte und der Zuwachs der Studierendenwohnungen insbesondere auf die 600 neu geschaffenen Wohnplätze an der Dürerstraße zurückzuführen sei. Hiervon profitiere man in der Statistik. Auch das Projekt um die Mielestraße werde so einen Effekt erzielen. Die Notwendigkeit weiterer Mietwohnungen bestehe dementsprechend.

Auf Nachfrage von Herrn Dr. Lange, ob die in der Vorlage als bewilligt angegebenen Wohneinheiten tatsächlich gebaut würden oder wegen der Kostensteigerungen ggf. nicht erwidert Herr Moss, dass einerseits die Gefahr latent bestehe, andererseits der geförderte Wohnungsbau, weil er gefördert ist, gegenüber dem freifinanzierten Wohnungsbau das verbliebene, überhaupt noch realisierbare Betätigungsfeld sei. Die weitere Entwicklung der Fördermittel des Bundes sei durchaus auch fraglich.

Herr Dr. Bruder ergänzt, dass es wichtig sei, auch ausreichend barrierefreien geförderten Wohnraum zu schaffen. Hierzu erläutert Herr Moss, dass die Vorgaben für barrierearme Wohnungen bereits ein erhebliches Level an Barriereverringering einzuhalten haben. Die Stadt betreibe zudem eine aktive Zusammenarbeit mit Bethel Regional, um entsprechend bedürfnisgerechten Wohnraum zu schaffen. Konkret solle etwa der Marktplatz in Schildesche mit Bethel Regional bebaut werden.

Der Stadtentwicklungsausschuss nimmt Kenntnis.

-.-.-

Zu Punkt 17

Prüfempfehlung der BV Mitte - Umwandlung von Wohnraum in Ferienwohnungen

Beratungsgrundlage:

Drucksachennummer: 5261/2020-2025

Herr Moss teilt auf Nachfrage von Herrn Dr. Lange mit, dass es bzgl airbnb eine Prüfung gegeben habe, die zu dem Ergebnis geführt habe, dass die Fallzahlen der angebotenen Wohnungen so marginal waren, dass die Verwaltung keinen Handlungsbedarf gesehen habe.

Herr Seifert gibt an, dass er die Zielsetzung der Verhinderung von einzelnen Ferienunterkünften nicht teile. Zum einen gebe es in Bielefeld bei weitem kein so gravierendes Problem wie in anderen touristisch geprägten Städten und zum anderen sei die Förderung des Tourismus durchaus sogar unterstützenswert.

Frau Hennke erläutert, dass gerade im Innenstadtbereich der Wohnraum knapp sei und es zudem genügend Beherbergungsbetriebe gebe. Sie regt daher an, der Beschlussvorlage der BV Mitte zu folgen.

Herr Vollmer unterstützt den Prüfauftrag ebenfalls. Nach seinem Verständnis dürften Ferienwohnungen in reinen Wohngebieten unzulässig sein. Auch in Dornberg habe man damit Probleme gehabt.

Frau Rammert bekräftigt die Äußerung von Frau Hennke, dass gerade bezahlbarer Wohnraum in der Innenstadt fehle und durch die wachsende Zahl von zu Ferienwohnungen umgenutzten Häusern weiterer Wohnraum verlorengehe.

Herr John ergänzt, dass es in Dornberg den Fall gegeben habe, dass sogar die Umnutzung von gefördertem Wohnraum nach Auslaufen der Bindung in Ferienwohnungen beantragt worden sei. Es bestehe nach seiner Auffassung ein deutliches Bedürfnis für den Prüfauftrag.

Her Gugat äußert seine Zustimmung zu dem Prüfauftrag und stellt fest, im Internet spontan 18 Einträge für den Innenstadtbereich zu finden.

Herr Christeleit macht zudem auf die Montagewohnungen aufmerksam.

Herr Moss erläutert nochmal, dass die vom OB vor ein paar Wochen angestoßene Prüfung ergeben habe, dass die angebotenen Wohnungen zum einen Wohnungen in Boardinghäusern betrafen, zum anderen Untervermietungen von Wohnungsteilen mit dem Ziel, seine eigene, vielleicht zu groß gewordene Wohnung erhalten zu können. Bei 340.000 Einwohnern und 160.000 Wohnungen hätten 25 Fälle von Vermietung an Dritte jedenfalls keinen Handlungsbedarf ausgelöst.

Während Herr Gladow den Prüfauftrag wegen der nicht vorhersehbaren Weiterentwicklung der Situation aufrechterhalten möchte, äußert Herr Seifert, dass er dem Antrag nicht zustimmen werde, da ein akutes Problem für ihn nicht erkennbar sei.

Herr Langeworth erläutert, dass in der BV Mitte eher von über 200 Wohnungen gesprochen worden sei und mehrere Mehrfamilienhäuser komplett umgenutzt worden seien. Er werde von den Bürgern angesprochen und möchte daher eine Antwort geben können und erklären, wie die Situation zu bewerten ist. Daher spricht er sich für den Prüfauftrag aus.

Herr Moss ergänzt, dass man unterscheiden müsse. Es gebe auch eine nicht unerhebliche Zahl an Wohnungen, die befristet zur Verfügung gestellt würden für Menschen die hier arbeiten, etwa als Dozenten der Universität. Wenn es politisch gewollt sei und an dem Prüfauftrag festgehalten werde, dann werden die Zahlen entsprechend aufgearbeitet. Es stelle allerdings einen erheblichen Aufwand dar, der sich in der Sache kaum lohnen werde, es werde „statistischer Müll“ erhoben.

Herr John und Frau Rammert bekräftigen nochmal das Bedürfnis nach Klärung der Situation, die nur durch den Prüfauftrag erreicht werden könne. Es bestehe aufgrund verschiedener bekannt gewordener Umnutzungsfälle ein ungutes Gefühl, das durch die Prüfung ausgeräumt werden sollte.

Der Stadtentwicklungsausschuss fasst folgenden
Beschluss:

Die Verwaltung wird um eine Klärung der rechtlichen Situation in Bezug auf Ferienwohnungen mit dem Ziel gebeten, die Umwandlung von Wohnraum in Ferienwohnungen zu verhindern.

- mit großer Mehrheit beschlossen -

Bauamt/Bauleitpläne

Zu Punkt 18

Bauleitpläne Brackwede

keine

-.-

Zu Punkt 19 Bauleitpläne Dornberg

keine

-.-

Zu Punkt 20 Bauleitpläne Gadderbaum

keine

-.-

Zu Punkt 21 Bauleitpläne Heepen**Zu Punkt 21.1 Erstaufstellung des Bebauungsplanes Nr. III/H 28 „Wohnen nördlich Kusenweg, westlich Ostring“ für das Gebiet nördlich des Kusenwegs, westlich des Ostrings sowie östlich und südlich anschließend an den Bebauungsplan Nr. III/H 13.01 und an die Grenze des Flurstücks 2772 sowie 258. Änderung des Flächennutzungsplanes im Bereich nördlich Kusenweg****- Stadtbezirk Heepen -****Entwurfs- und Auslegungsbeschluss****Beratungsgrundlage:**

Drucksachennummer: 5263/2020-2025

Der Stadtentwicklungsausschuss fasst folgenden

Beschluss:

1. Der Bebauungsplan Nr. III/H 28 „Wohnen nördlich Kusenweg, westlich Ostring“ für das Gebiet nördlich des Kusenwegs, westlich des Ostrings sowie östlich und südlich anschließend an den Bebauungsplan Nr. III/H 13.01 und an die Grenze des Flurstücks 2772 wird mit dem Text und der Begründung als Entwurf beschlossen.

2. Gleichzeitig wird die 258. Änderung des Flächennutzungsplanes „Wohnen nördlich Kusenweg/ westlich Ostring“ im Parallelverfahren laut Änderungsplan und Begründung als Entwurf beschlossen.

3. Die Entwürfe des Bebauungsplanes und der Änderung des Flächennutzungsplanes sind mit Text und Begründungen und den wesentlichen umweltbezogenen Stellungnahmen für die Dauer eines Monats, mindestens 30 Tage, gemäß § 3 (2) Baugesetzbuch (BauGB) öffentlich auszulegen. Die Auslegung ist gemäß § 3 (2) BauGB öffentlich bekannt zu machen.

4. Parallel zur Auslegung sind die Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange gemäß § 4 (2) BauGB zu beteiligen.

1. Lesung -

Zu Punkt 22 Bauleitpläne Jöllenneck

keine

Zu Punkt 23 Bauleitpläne Mitte

Keine

Zu Punkt 24 Bauleitpläne Schildesche

Keine

Zu Punkt 25 Bauleitpläne Senne

Keine

Zu Punkt 26 Bauleitpläne Sennestadt

Keine

Zu Punkt 27 Bauleitpläne Stieghorst

keine

Frank Strothmann

Anita Lange