

Niederschrift
über die Sitzung des Stadtentwicklungsausschusses (öffentliche Sitzung ab
17:00 Uhr)
am 21.03.2023

Tagungsort: Else-Zimmermann-Saal, Technisches Rathaus
Beginn: 17:00 Uhr
Sitzungspause:
Ende: 19:44 Uhr

Anwesend:

CDU

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

SPD

Frau Dorothea Brinkmann
Herr Erik Brücher
Herr Martin Kaufmann
Herr Markus Müller
Herr Sven Rörig

Bündnis 90/Die Grünen

Frau Dr. Adele Gerdes
Herr Dominic Hallau (ab 18:30 Uhr)
Frau Gudrun Hennke
Herr Thomas Krause
Frau Hannelore Pfaff (bis 18:30 Uhr)

AfD

Frau Heliane Ostwald

FDP

Herr Rainer Seifert

Die Linke

Herr Bernd Vollmer

Beratende Mitglieder

Herr Jan Scholten (bis 19:15 Uhr)

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

Herr Robert Alich
Herr Michael Gugat
Herr Dietmar Krämer

Stellvertretende beratende Mitglieder

Herr John Simon Chowdry (bis 19:06 Uhr)

Von der Verwaltung

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

Schriftführung

Frau Anita Lange

Vor Eintritt in die Tagesordnung

Herr Strothmann begrüßt die Anwesenden zur 30. Sitzung des Stadtentwicklungsausschusses in dieser Wahlperiode. Er stellt fest, dass form- und fristgerecht zur Sitzung eingeladen wurde und der Ausschuss beschlussfähig ist.

Für Frau Schrader wird Herr Brücher als stellvertretender Vorsitzender im Stadtentwicklungsausschuss begrüßt.

Als Gäste begrüßt Herr Strothmann Herrn Vorwerk und Herrn Hildebrand von der Deutschen Bahn.

Es erfolgen folgende Änderungen zur Tagesordnung:

Folgende Punkte werden zurückgezogen bzw. abgesetzt:

- 5.8 Zukunftsweisende Umgestaltung Jöllenbecker Straße zw. Bahnhofstraße und Auf der Hupe, hier: Informationen und Projektstart
- 5.10 Erstaufstellung des Bebauungsplanes Nr. I/U15 "Gewerbegebiet Gütersloher Straße beiderseits des Pivitsweges" für das Gebiet östlich der Gütersloher Straße, südlich der Autobahn 33, westlich des Tüterbachs und nördlich der Kasseler Straße sowie 235. Änderung des Flächennutzungsplanes „Gewerbliche Baufläche Gütersloher Straße“ im Parallelverfahren- Stadtbezirk Brackwede – Satzungsbeschluss zum Bebauungsplan, Feststellungsbeschluss zur Flächennutzungsplan-Änderung
- 9 Umsetzung der Mobilitätsstrategie 2030; hier: Fußverkehrsstrategie - Leitfaden
- 11 Umsetzungsbericht Radentscheid und Umsetzungskonzept Rad
- 15 Konversion in Bielefeld – Vorbereitende Untersuchungen für den ehemaligen Kasernenstandort Catterick Barracks / Fortführung Städtebaulich-landschaftsplanerischer Realisierungswettbewerb Catterick Barracks

Es erfolgen folgende Ergänzungen:

- 2.1 Lichtsignalanlagen am Jahnplatz - Austausch der vorhandenen Standard-Symbole gegen „Ampelpärchen-Symbole“
- 2.2 TOP 4.9 der Niederschrift über die 27. Sitzung des Stadtentwicklungsausschusses am 29.11.2022
- 2.3 TOP 4.5 der Niederschrift über die 28. Sitzung des Stadtentwicklungsausschusses am 24.01.2023
- 2.4 Dialog zur Abstimmung des weiteren Vorgehens in Bezug auf den von der DB Netz AG geplanten Neubau einer ICE-Trasse zwischen Bielefeld und Herford
- 4.1 Anfrage der CDU-Fraktion "Straßen- und Wegekonzept für die Jahre 2022 ff."

- 4.2 Anfrage der FDP-Fraktion "Fernbusbahnhof - Bahnhofsumfeld"
- 4.3 Anfrage der FDP-Fraktion "Kapazität Taxis und Parkplätze beim Konzept Bahnhofsumfeld"
- 4.4 Anfrage der FDP-Fraktion "Pflege- und Altenheimplätze "
- 4.5 Anfrage der FDP-Fraktion zu "Theoretische maximale Kapazität von Solar-energie durch Dächer in Bielefeld"
- 6.3 Antrag der CDU-Fraktion „Fahrradparkhäuser an Bahnhöfen“
- 6.3.1 Antrag LIB zu "Fahrradparkhäuser an Bahnhöfen"

Im Nachtrag wurden Unterlagen zu folgenden Punkten zugesandt:

- 1.1 Genehmigung des öffentlichen Teils der Niederschrift über die 28. Sitzung des Stadtentwicklungsausschusses am 24.01.2023
 - 5.2 Verkehrswende – Mobilitäts-App, Anfrage Fraktion Die Linke vom 14.02.2023
 - 5.4 Verkehrswende – ÖPNV-Konzept für den Bielefelder Osten, Anfrage Fraktion Die Linke vom 14.02.2023
 - 5.6 Anfrage CDU-Fraktion "Planung der Quartiersparkhäuser"
 - 12 Abrechnungen nach KAG
 - 16 Umsetzung der Baulandmobilisierungsverordnung NRW durch das Bauamt
-

Öffentliche Sitzung:

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

Zu Punkt 1.1 **Genehmigung des öffentlichen Teils der Niederschrift über die 28. Sitzung des Stadtentwicklungsausschusses am 24.01.2023**

Ohne Aussprache fasst der Stadtentwicklungsausschuss folgenden

Beschluss:

Die Niederschrift der öffentlichen Sitzung vom 24.01.2023 (Nr. 28) wird nach Form und Inhalt genehmigt.

- einstimmig bei einigen Enthaltungen beschlossen -

-.-.-

Zu Punkt 2 **Mitteilungen**

Zu Punkt 2.1 **Lichtsignalanlagen am Jahnplatz - Austausch der vorhandenen Standard-Symbole gegen „Ampelpärchen-Symbole“**

Das Amt für Verkehr teilt mit:

Ampelpärchen-Symbole, die homosexuelle weibliche und männliche Paare zeigen, sind bereits seit Sommer 2020 an der Lichtsignalanlage (LSA) Bahnhofstraße / Feilenstraße eingesetzt. Die Idee wurde vorher im Rahmen des Christopher Street Day mit dem Ziel entwickelt, eine stärkere Wahrnehmung queerer Themen in der Öffentlichkeit zu erzielen. Das Copyright für die eingesetzten Ampelpärchen-Symbole besitzt die Stadt Wien, bei der für jeden Einsatz eine Genehmigung eingeholt werden muss. Dabei ist die Stadt Wien aber sehr unbürokratisch, so dass die Ampelpärchen mittlerweile in vielen deutschen Städten eingesetzt sind.

Schon beim Einsatz der Ampelpärchen an der LSA Bahnhofstraße / Feilenstraße wurde vielfach der Wunsch nach solchen Ampelpärchen an anderen LSA geäußert. Aus Sicht der Verwaltung bietet sich dafür auch der Jahnplatz als Verbindung zwischen Bahnhofstraße und Altstadt und aufgrund des hohen Fußverkehrsaufkommens an.

Am 29.03.2023 werden daher am Jahnplatz in allen 14 Fußgänger-Signalgebern der LSA die Standard-Symbole gegen Ampelpärchen-Symbole ausgetauscht. Für die Umrüstung ergeben sich Kosten i.H.v von 950,00 €.

Der Stadtentwicklungsausschuss nimmt Kenntnis.

-.-.-

Zu Punkt 2.2 TOP 4.9 der Niederschrift über die 27. Sitzung des Stadtentwicklungsausschusses am 29.11.2022

Das Bauamt teilt mit:

Die Verwaltung teilt mit, dass der protokollierte Beschluss zu TOP 4.9 der genehmigten Niederschrift über die 27. Sitzung des Stadtentwicklungsausschusses am 29.11.2022 entsprechend der tatsächlichen Beschlussfassung korrigiert wird (hier *kursiv* dargestellt):

„Der Stadtentwicklungsausschuss beschließt, moBiel zu beauftragen das Angebot des On-Demand-Verkehrs Anton auf den Stadtbezirk Stieghorst auszuweiten, die erforderlichen Haushaltsmittel bereitzustellen und im 1. Quartal 2023 über Ergebnisse zu berichten.“

Der Stadtentwicklungsausschuss nimmt Kenntnis.

-.-.-

Zu Punkt 2.3 TOP 4.5 der Niederschrift über die 28. Sitzung des Stadtentwicklungsausschusses am 24.01.2023

Das Amt für Verkehr teilt mit:

In der StEA-Sitzung am 24.01.23 gab es zu Punkt 4.5 (Drucksachenummer: 5223/2020-2025 - Anfrage Fraktion Die Linke "Radwege-Planung an der Herforder Straße zwischen Nahariyastraße und Beckhausstraße") noch eine Nachfrage mit folgendem Wortlaut: „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?“

Das Amt für Verkehr teilt hierzu mit:

Die damalige Planung wurde aufgrund der Entscheidung der politischen Gremien und dem Jahnplatzbau vorerst nicht weiterverfolgt. Inwieweit eine Umsetzung der damals vorgestellten Planung mit den mittlerweile erarbeiteten Konzepten im Kontext der Mobilitätsstrategie vereinbar sind, ist noch nicht erfolgt. Neben verkehrsplanerischen Themen bedingt dies auch die Anwendung entsprechender Standards, die für eine gute Radverkehrsinfrastruktur nötig sind.

Derzeit erarbeitet die Verwaltung eine Trassenempfehlung für einen Rad-schnellweg 2.0, der auch die Herforder Straße mit einbezieht. Die Verwaltung rechnet damit, dass in 2023 Ergebnisse präsentiert werden können. Darüber hinaus erarbeitet der ISB mit Unterstützung durch das Amt für Verkehr ein konzeptionelles Verkehrskonzept für die Errichtung des Bildungscampus an der Herforder Straße. Sobald die Inhalte hierfür erarbeitet sind wird die Verwaltung die Ergebnisse in den entsprechenden politischen Gremien einbringen.

Der Stadtentwicklungsausschuss nimmt Kenntnis.

Zu Punkt 2.4 Dialog zur Abstimmung des weiteren Vorgehens in Bezug auf den von der DB Netz AG geplanten Neubau einer ICE-Trasse zwischen Bielefeld und Herford

Das Amt für Verkehr teilt mit:



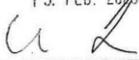
**KREIS
HERFORD**
DER LANDRAT

KREIS HERFORD | 32045 Herford

An
die Mitglieder des Bundestages und Landtages,
die Landräte,
Herrn Oberbürgermeister Pit Clausen,
die Bürgermeisterinnen und Bürgermeister

Stadt Bielefeld
Büro Oberbürgermeister

13. FEB. 2023



in der von der geplanten ICE-Trasse
betroffenen Region OWL

08.02.2023

Einladung zum Dialog zur Abstimmung des weiteren Vorgehens in Bezug auf den von der DB Netz AG geplanten Neubau einer ICE-Trasse zwischen Bielefeld und Hannover

Sehr geehrte Damen und Herren,
liebe Kolleginnen und Kollegen,

der immer wahrscheinlicher werdende Neubau einer ICE-Trasse zwischen Bielefeld und Hannover hält einen großen Teil der Region Ostwestfalen-Lippe in Atem. Nachdem die DB Netz AG zunächst ergebnisoffene Planungen versprochen hatte, ist dies nach der kürzlich bekannt gewordenen Festlegung auf eine Fahrzeit von 31 Minuten nunmehr vom Tisch – und die meisten, die sich an dem nur scheinbar transparenten Prozess beteiligt haben, fühlen sich zurecht getäuscht und nicht wertgeschätzt.

Ein Neubau einer solchen Bahntrasse wird in der ohnehin zersiedelten Region jedoch weitreichende Folgen haben: Unsere Landschaft wird zerschnitten, hoch qualitative Ackerflächen werden zerstört, ökologische Belange nahezu gänzlich außer Acht gelassen. Hinzu kommt ein nicht offen und ehrlich geführtes Beteiligungsverfahren. Die nötige Verkehrswende kann so jedenfalls nicht tragfähig erreicht werden.

Aus meiner Sicht ist es daher notwendig, dass wir uns als politische Entscheidungsträgerinnen und -träger in der Region über das weitere Vorgehen abstimmen. Gern möchte ich hierzu in den Dialog mit Ihnen treten.

Ich lade Sie daher herzlich für Montag, den 20.03.2023, um 15:30 Uhr zu einem Austausch in das Herforder Kreishaus, Amtshausstraße 3, 32051 Herford, Raum 3.00, ein.

Landrat Jürgen Müller	Amtshausstraße 3 32051 Herford	Telefon 05221 13-1310 Fax 05221 13-1902	E-Mail j.mueller@kreis-herford.de Internet www.kreis-herford.de
--------------------------	-----------------------------------	--	--

2

Um den Austausch besser planen zu können, bitte ich um verbindliche Anmeldung bis zum 06.03.2023. Die Anmeldung nimmt Herr Jan-Philipp Schnier unter der Telefonnummer 05221/13-1340 oder per E-Mail an j.p.schnier@kreis-herford.de entgegen.

Ich freue mich sehr, wenn ich Sie hierzu begrüßen darf.

Mit freundlichem Gruß



Jürgen Müller
Landrat

Gemeinsame Erklärung

**der unterzeichnenden
Mitglieder des Bundestages,
Mitglieder des Landtages Nordrhein-Westfalen,
Landräte der Kreise Herford und Minden-Lübbecke,
des unterzeichnenden Dezernenten für Umwelt, Mobilität, Klimaschutz und
Gesundheit der Stadt Bielefeld
sowie der unterzeichnenden Bürgermeisterinnen und Bürgermeister der in der
betroffenen Region Ostwestfalen-Lippe beheimateten Städte und Gemeinden**
**zum vom Bundesverkehrsministerium (BMDV) und der DB Netz AG geplanten Neubau
einer ICE-Trasse zwischen Bielefeld und Hannover**

Die Umsetzung der Verkehrswende ist ein zentrales gesellschaftliches Ziel, dem auch wir uns in unserem Handeln verpflichtet fühlen. Es muss gelingen,

die Bahn zukunftsfähig zu machen, damit die notwendigen Klimaziele erreicht werden können. Dies gelingt jedoch nur, wenn der Ausbau der notwendigen Infrastruktur mit Augenmaß und so kostengünstig, so umwelt- und sozialverträglich und so nachhaltig wie möglich erfolgt. Hierzu sind die Belange der Menschen und der Natur vor Ort zu berücksichtigen.

Der Neubau einer ICE-Trasse zwischen Bielefeld und Hannover aufgrund eines vom BMDV zugrunde gelegten Deutschlandtaktes wird diesen Überlegungen nicht gerecht. Neben der Tatsache, dass derzeit noch lange nicht von einer seriösen Kostenschätzung für dieses Projekt gesprochen werden kann, stehen die immens hohen zu erwartenden Kosten sowohl wirtschaftlich als auch ökologisch offenkundig außer Verhältnis zum in zwanzig Jahren zu ziehenden Nutzen in Form einer Fahrzeiterparnis von wenigen Minuten.

Erforderlich sind vielmehr schnelle Erfolge beim Klimaschutz. Um dieses übergeordnete gesellschaftliche Ziel zu erreichen, ist es aus unserer Sicht erforderlich, vorrangig den Nahverkehr zu stärken und bislang weniger stark angebundene Räume an diesen anzubinden.

Deshalb muss das vom BMDV aufgestellte Ziel, eine Fahrzeit von 31 Minuten bei einer Höchstgeschwindigkeit von 300 km/h zu erreichen, kritisch hinterfragt und auf seine Nachhaltigkeit hin überprüft werden – denn der zur Erreichung dieses Ziels notwendig werdende Flächenverbrauch zerstört sowohl Landschaft und Lebensräume als auch hochwertige Ackerflächen, die dringend für den Nahrungsmittelbedarf benötigt werden. Die bislang noch immer nicht nachvollziehbar begründeten Prämissen eines vom BMDV verfolgten Deutschlandtaktes haben inakzeptable Auswirkungen auf die Umwelt und bedrohen unsere Lebensgrundlage in erheblichem Maße.

Aus diesem Grund fordern wir,

- dass der bisher zugrunde gelegte Deutschlandtakt ohne Vorfestlegung auf eine Fahrzeit von 31 Minuten und eine Höchstgeschwindigkeit von 300 km/h zwischen Bielefeld und Hannover neu berechnet wird,
- dass der Deutschlandtakt nachvollziehbar auf seine Stärken und Schwächen hin analysiert wird und
- dass wissenschaftlich fundiert nachgewiesen wird, welchen Beitrag der Deutschlandtakt zur Erreichung der Klimaziele zu leisten imstande ist.

Ein ehrlicher und auf Augenhöhe geführter, partizipativer Dialog mit allen Akteurinnen und Akteuren vor Ort ist dabei für uns selbstverständlich.

Auf Einladung des Landrats des Kreises Herford hat am 20.03.2023 ein Dialog mit

- Mitgliedern des Bundestages
- und des Landtages Nordrhein-Westfalen,
- den Landräten der Kreise Herford und Minden-Lübbecke,
- dem Dezernenten für Umwelt, Mobilität, Klimaschutz und Gesundheit der Stadt Bielefeld
- sowie Bürgermeisterinnen und Bürgermeister der in der
- betroffenen Region Ostwestfalen-Lippe beheimateten Städte und Gemeinden

zum vom Bundesverkehrsministerium (BMDV) und der DB Netz AG geplanten Neubau der o. g. ICE-Trasse stattgefunden.

Zu diesem Termin war eine gemeinsame Erklärung vorbereitet worden (siehe Anlage), die zur Umsetzung der Verkehrswende, Stärkung des Nahverkehrs und Erreichung der Klimaschutzziele fordert, dass

- der bisher zugrunde gelegte Deutschlandtakt ohne Vorfestlegung auf eine Fahrzeit von 31 Minuten und eine Höchstgeschwindigkeit von 300 km/h zwischen Bielefeld und Hannover neu berechnet wird,
- der Deutschlandtakt nachvollziehbar auf seine Stärken und Schwächen hin analysiert wird und
- dass wissenschaftlich fundiert nachgewiesen wird, welchen Beitrag der Deutschlandtakt zur Erreichung der Klimaziele zu leisten imstande ist.

Die Verwaltung wird die im gemeinsamen Gesprächstermin vorgetragenen Argumente und Gesichtspunkte bewerten und danach dem Stadtentwicklungsausschuss und dem Rat eine Empfehlung zum weiteren Vorgehen geben.

Der Stadtentwicklungsausschuss nimmt Kenntnis.

-.-.-

Zu Punkt 3

Bericht der Deutschen Bahn zum Deutschland-Takt

Herr Adamski begrüßt Herrn Vorwerk und Herrn Hildebrand. Er bedankt sich für die Annahme der Einladung der Verwaltung, um über den aktuellen Stand der Dinge zur Trasse zwischen Bielefeld und Hannover zu informieren und die Möglichkeit Klärungsfragen stellen zu können.

Herr Vorwerk stellt sich vor. Er sei für die Öffentlichkeitsbeteiligung des Bahnprojektes „Hannover – Bielefeld“ zuständig. Er werde weniger über

den Deutschlandtakt berichten als über das Projekt „Hannover – Bielefeld“, welches ein integraler Teil des Deutschlandtaktes sei. Außerdem werde Herr Hildebrand als stellvertretender Projektleiter ebenfalls heute berichten. Herrn Müller bittet er zu entschuldigen, denn dieser müsste zeitgleich im Landkreis Schaumburg-Lippe berichten.

Stand der Planung sei es, dass es noch keine Trasse gebe. Erst im Mai dieses Jahres werden die ersten möglichen Trassen vorgestellt. Er erläutert den Hintergrund des Projektes und widerspricht den Presseberichten, dass es noch keine Klimaschutzbilanz geben würde. Es gebe im Bundesverkehrswegeplan eine Phase des Projektinformationssystems des Bundesverkehrsministeriums.

Herr Vorwerk erläutert anhand der dem Protokoll angefügten Folien den Deutschland-Takt. Sowohl der Fernverkehr, als auch der Nahverkehr und der Güterverkehr sollen in einen integralen Fahrplan eingeführt werden.

Bei der Öffentlichkeitsbeteiligung hätten leider einige Umweltverbände und Kommunen angekündigt, aus dem im Januar 2021 begonnenen Dialog mit der Deutschen Bahn auszusteigen, mit dem Verweis auf den Deutschland-Takt. Herr Vorwerk betont, dass die Deutsche Bahn den Dialog gerne weiterführen würde. Er erläutert den Hintergrund, die Durchführung und die Ziele des Dialogs.

Herr Hildebrand erläutert den regionalen Nutzen des Projekts. Verfahrenstechnisch sei man immer noch in der Phase 1. Die Korridore seien soweit entwickelt und würden gegenwertig diskutiert.

Herr Strothmann bedankt sich für den kompakten Vortrag. Er fragt nach zeitlichen Zieldaten.

Herr Hildebrand antwortet, dass er hoffe, dass die Umsetzung vor 2070 realisiert würde. Aufgrund der Verkehrsströme sollte das Projekt schneller umgesetzt werden. Gerade auch das Konzept OWL 2040 würde dies verdeutlichen. Sie seien bestrebt, schneller, aber auch so genau wie möglich zu planen. Eine genaue zeitliche Umsetzung könnte er jedoch noch nicht benennen, denn viele Gegebenheiten müssten noch ermittelt werden. Da die Trasse noch nicht genau bestimmt sei, könnten auch noch keine genauen Zahlen gegeben werden.

Herr Vollmer bedauert, dass Bielefeld erst „so spät dran sei“. Aus seiner Sicht benötige Bielefeld mehr Haltemöglichkeiten, und daher sollte nicht nur Bielefeld – Hannover betrachtet werden, sondern der ganze Bielefelder Bereich. Des Weiteren müssten in die Betrachtung nicht nur die vier Gleise nach Minden einbezogen werden, sondern auch die Verbindung Amsterdam – Löhne. Denn bis Löhne seien es sechs, bis Minden vier und bis Hannover zwei Gleise. Außerdem würde der kürzeste Weg nach Hamburg über Nienburg führen. Daher sei ihm die Betrachtung, die die beiden Referenten vorgenommen haben, nicht großflächig genug.

Herr Vorwerk antwortet, dass ein Teil der Prüfung, der jetzt hier nicht vorgestellt worden sei, auch darauf gerichtet sei, wie der Knotenpunkt in Bielefeld umgestaltet werden sollte, damit die Verkehre dort abgefahren werden könnten. Die noch laufende Untersuchung würde hoffentlich im

Mai vorgestellt werden können, die jedoch als Bestandteil getrennt betrachtet werden sollte. Außerdem werde auch die Möglichkeit der Beschleunigung zwischen Minden und Hannover, sowie zwischen Löhne und Osnabrück geprüft.

Herr Krämer befürwortet, eine Vorlage für Mai mit den möglichen Trassen vorgestellt zu bekommen.

Herr Rörig fragt nach, inwiefern ein OWL-S-Bahn-Konzept funktionieren würde, wenn dieses Projekt nicht so umgesetzt werden kann. Außerdem möchte er wissen, inwiefern dieser Takt für den Deutschland-Takt überhaupt sinnvoll wäre und wieviel Mitspracherecht Bielefeld und die anderen Kreise ggf. hätten. Welchen Spielraum hätte diese Region da noch?

Herr Vorwerk antwortet und erläutert die Entstehung und die gesetzliche Regelung des Deutschland-Taktes. Die „31 Minuten“ seien erst später entstanden. Durch eine Untersuchung durch ein Ingenieur-Büro sei festgestellt worden, dass der Deutschland-Takt von einer solchen Verkürzung sehr stark profitieren würde. Danach wurde der dritte Fahrplan entworfen und man habe diesen ebenfalls untersuchen lassen. Im Sommer 2022 wurde festgestellt, dass das Gesamtkonzept einen höheren Nutzen als Kosten bringen würde. Dazu würden ca. 170 Bauprojekte benötigt. Dazu würde auch der Hannoveraner Bahnhof gehören. Mit dieser Nutzen-Kosten-Berechnung wurde quasi der 31-Minuten-Takt für Bielefeld – Hannover gesetzt.

Herr Gugat bemerkt, dass der StEA erst sehr spät beteiligt worden sei und es sehr viele Konjunktive in dem Vortrag gäbe. Er fragt nochmal Herrn Vorwerk nach den sechs Naturschutzverbänden und einigen Bürgerinitiativen, warum diese aus dem Dialog ausgestiegen seien und wie die Beteiligten wieder zu eingebunden werden können. Er betont, dass die Einbindung von so vielen Beteiligten der Bevölkerung sehr wichtig sei.

Herr Vorwerk antwortet, dass sich die meisten Ausstiege auf die 31-Minuten beziehen würden. Es würde die Meinung vertreten, dass die Deutsche Bahn dabei entscheiden könnte, ob der Takt bei 31 Minuten bleiben würde oder nicht. Dabei müsste berücksichtigt werden, dass es Planungsvorgaben von einem anderen Akteurstamm, nicht nur das Bundesverkehrsministerium, sondern auch andere Gremien, die es gemeinsam entwickelt hätten, gäbe. Seitens der Deutschen Bahn könnte dies nicht einseitig negiert werden. Die Deutsche Bahn sei für einen weiteren Dialog weiterhin offen. Er hofft auch, dass die Naturschutzverbände weiterhin mitwirkten, insbesondere auch bei den Überlegungen zur Alternativtrassen. Außerdem sei das Verfahren noch sehr lang und es gebe neben einem Raumordnungsverfahren, neben der parlamentarische Befassung auch noch ein Planfeststellungsverfahren, wo es auch noch Mitwirkungsmöglichkeiten gäbe.

Herr Hildebrand fasst zusammen, dass es in den letzten zwei Jahren eine sehr konstruktive Zusammenarbeit mit den Umweltverbänden gab. Er bedauert, dass diese Zusammenarbeit genau an diesen 31 Minuten gescheitert sei, die von der Deutschen Bahn nicht beeinflusst werden könnten.

Herr Seifert fragt nach Informationen von der Deutschen Bahn, ob es nicht auch sinnvoller wäre mit mehr Minuten als mit 31 Minuten für diesen Streckenabschnitt zu planen.

Herr Vorwerk antwortet, dass es, um diese 31 Minuten zu erreichen, verschiedene Möglichkeiten geben würde. Alternativ wären 42 Minuten oder die Variante, in NRW gar nicht zu bauen. Es sei auch zielführend, nicht alle Verkehre durch alle Orte fahren zu lassen. Wobei auch die Orte durch die Bestandsschienen erreicht werden könnten. Mit parallelen Trassen könnte man flexibler auf Störungen reagieren.

Herr Dr. Lange fragt nach der derzeitigen Auslastung der Schienen. Außerdem möchte er noch wissen, wie es mit den Landwirtschaftsverbänden funktionieren würde.

Herr Hildebrand erörtert die Kapazitätsfrage. In Bielefeld sei an der Stelle des Bahnhofs-Boulevards zwischen dem Schwimmbad, dem Kino und dem Parkhaus sowie dem Bahnhofsvorplatz das absolute Nadelöhr. Auch mit den Landwirtschaftsverbänden würde eine Abstimmung stattfinden. Diese sei auch mit der Kategorisierung 1 belegt. Es werde versucht, eine Zerschneidungswirkung zu vermindern.

Herr Rörig bittet nochmal darum, das S-Bahn-Konzept OWL für das Projekt zu erörtern.

Herr Vorwerk erklärt, dass es verschiedene Möglichkeiten des S-Bahn-Konzeptes gibt. Es müsste sich nicht von der Umsetzung des 31-Minuten-Taktes abhängig machen. Die 1. Stufe der Umsetzung würde noch keine Koppelung mit den 31 Minuten geben, wobei bei der letzten Umsetzungsstufe mehr Kapazitäten erforderlich sein werden. Wenn also das Projekt der Deutschen Bahn kommen würde, würde auch viel mehr möglich sein.

Herr Vollmer erläutert, dass beispielsweise bei FliexTrain ein Halt wegen der fehlender Kapazitäten nicht möglich gewesen sei. Der heutige Bahnhof sei kapazitätstechnisch ausgereizt. Er bittet um konkretere Planungen der Deutschen Bahn für die ganze Trasse, die durch Bielefeld führt, denn die Stadtplanung schreite voran. Er weist nochmal darauf hin, dass um eine vernünftige Stadtentwicklung voranzutreiben, konkretere Planungen der Stadt erforderlich seien.

Herr Adamski fasst zusammen, dass die Deutsche Bahn in Mai / Juni 2023 konkretere Pläne, wie nach Bielefeld eingefädelt werden sollte, vorstellen werde.

Der Stadtentwicklungsausschuss nimmt Kenntnis.

Zu Punkt 4.1

Anfrage der CDU-Fraktion "Straßen- und Wegekonzept für die Jahre 2022 ff."

Der Text der Anfrage lautet:

Welche Straßen aus dem Konzept wurden bereits erneut (detaillierte Auflistung) und wie hoch waren die gestellten bzw. bewilligten Finanzmittel (detaillierte Auflistung).

Zusatzfrage 1:

Wie hoch sind die im städtischen Haushalt bereitgestellten Finanzmittel zur Erneuerung der Straßen aus dem Konzept?

Zusatzfrage 2:

Nach welchen Kriterien wird die Liste des Straßen- und Wegekonzeptes abgearbeitet?

Begründung:

Im letzten Jahr hat der Rat der Stadt Bielefeld das Straßen- und Wegekonzept für die Jahre 2022 ff. beschlossen.

Das Amt für Verkehr antwortet wie folgt:

Frage 1: Welche Straßen aus dem Straßen- und Wegekonzept sind ausgeführt:

Die beitragsfreien Straßenunterhaltungsmaßnahmen

- *Württembergischer Allee - Auftragssumme 157.000 €*
- *Am Herrenkamp - Auftragssumme 145.000 €*

sind ausgeführt.

Zusatzfrage 1: Wie hoch sind die im städtischen Haushalt bereitgestellten Finanzmittel für die Straßen aus dem Konzept:

- *Finanzplanung 2024 - 1,250 Mio €*
- *Finanzplanung 2025 - 3,8 Mio €*

Zusatzfrage 2: Nach welchen Kriterien wird das Straßen- und Wegekonzept abgearbeitet:

- *Die im Straßen- und Wegekonzept aufgeführten Maßnahmen wurden nach technisch/ wirtschaftlichen und rechtlichen Kriterien ausgewählt. Auf Grundlage der regelmäßigen Befahrungsdaten wurden die Straßen mit den schlechtesten Zuständen vorgezogen. Die tatsächliche Umsetzung und deren Reihenfolge kann davon abweichen.*
- *Innerhalb der vorgenannten Priorisierung werden die Maßnahmen vorgezogen, die keine Umplanung und keine vorlaufenden Infrastrukturmaßnahmen (Kanalbau, Leitungsbau) erfordern, so dass hier eine schnellstmögliche Realisierung umsetzbar ist.*

Herr Dr. Lange äußert noch eine Verständnisfrage. Es seien im Straßen- und Wegekonzept für das Jahr 2022 mehrere Straßen aufgeführt, die

noch nicht angegangen worden seien. Er fragt, ob diese Straßen dementsprechend noch nicht im Haushalt 2022/2023 aufgelistet seien.

Herr Lewald bejaht dies.

Der Stadtentwicklungsausschuss nimmt Kenntnis.

-.-.-

Zu Punkt 4.2 Anfrage der FDP-Fraktion "Fernbusbahnhof - Bahnhofsumfeld"

Beratungsgrundlage:

Drucksachenummer: 5813/2020-2025

Vertagt

-.-.-

Zu Punkt 4.3 Anfrage der FPD-Fraktion "Kapazität Taxis und Parkplätze beim Konzept Bahnhofsumfeld"

Beratungsgrundlage:

Drucksachenummer: 5814/2020-2025

Der Text der Anfrage lautet:

Wie viele Taxistellplätze stehen auf dem Bahnhofsvorplatz derzeit zur Verfügung und wie viele sollen es mit dem neuen Konzept sein?

Zusatzfrage 1: Wie wird in Zukunft das neue Intercity-Hotel, welches mit über 200 Zimmern das größte Hotel Bielefelds sein wird und viele Konferenzräume bekommen soll, mit Taxi-Stellplätzen versorgt?

Zusatzfrage 2: Reichen die Kapazitäten bzgl. PKW-Stellplätzen und PKW-Verkehr in der Bahnhofstraße, wenn das neue Intercity Hotel an den Start geht?

Der Text der Antwort lautet:

Fragestellung:

Wie viele Taxistellplätze stehen auf dem Bahnhofsvorplatz derzeit zur Verfügung und wie viele sollen es mit dem neuen Konzept sein?

Antwort: Derzeit stehen auf dem Bahnhofsvorplatz 27 Taxistellplätze zur Verfügung. Im Rahmen der Machbarkeitsstudie wird eine Zentrierung der Taxistellplätze im nördlichen Bahnhofsbereich bevorzugt. Insgesamt könnte sich die Anzahl der Taxistellplätze geringfügig reduzieren. Auf die

Machbarkeitsstudie folgt ein städtebaulich freiraumplanerischer Wettbewerb, nach dessen Durchführung diese Thematik quantifiziert werden kann.

Zusatzfrage 1: Wie wird in Zukunft das neue Intercity-Hotel, welches mit über 200 Zimmern das größte Hotel Bielefelds sein wird und viele Konferenzräume bekommen soll, mit Taxistellplätzen versorgt?

Antwort: Die große Anzahl aktuell verfügbarer Taxistellplätze wird als ausreichend erachtet, auch unter Berücksichtigung der der zukünftigen Gäste im Intercity-Hotel. Im Rahmen der Umplanung des Bahnhofsumfelds ist eine weitere Erhöhung der Taxistellplätze nicht vorgesehen. Ein Aufstellbereich vor dem Intercity-Hotel wird den Taxen eine direkte Vorfahrt vor dem Hotel ermöglichen.

Zusatzfrage 2: Reichen die Kapazitäten bzgl. PKW-Stellplätzen und PKW-Verkehr in der Bahnhofstraße, wenn das neue Intercity Hotel an den Start geht?

Antwort: Die notwendigen KFZ-Stellplätze werden im Parkhaus auf dem Grundstück „Am Zwinger 14“ nachgewiesen und sind dort per Baulasteintragung gesichert. Die ermittelte KFZ-Stellplatzanzahl beträgt, gem. VV BauO NRW abzgl. 30% ÖPNV-Reduzierung, 37. Im gesamten Bahnhofsumfeld stehen insgesamt eine große Anzahl an Pkw-Stellplätzen zur Verfügung. Auf dem Parkplatz Hauptbahnhof sowie im Parkhaus Stadthalle besteht ein Stellplatzangebot von 580 Stellplätzen. Das Angebot wird ergänzt durch weitere Parkhäuser in direkter Bahnhofsnähe wie z.B. das Parkhaus Bahnhofsviertel (Josef-Masolle-Straße, 723 Stellplätze) sowie das Parkhaus am Hauptbahnhof (GroßeKurfürsten-Str. / Jöllenbecker Str., 850 Stellplätze).

Darüber hinaus werden Intercity-Hotels überwiegend von ÖPNV-Nutzenden gebucht; aus diesem Grund befindet sich der Standort des geplanten Hotels direkt am Hauptbahnhof.

Herr Seifert äußert sich überrascht, dass beim Bau eines neuen Hotels die Anzahl der Taxi-Stellplätze zu verringern seien. Zwar würde das Intercity-Hotel zunächst überwiegend von ÖPNV-Benutzern gebucht. Die Weiterreise in Bielefeld könnte jedoch auch mit dem Taxi stattfinden.

Der Stadtentwicklungsausschuss nimmt Kenntnis.

-.-.-

Zu Punkt 4.4 Anfrage der FDP-Fraktion "Pflege- und Altenheimplätze "

Beratungsgrundlage:

Drucksachenummer: 5815/2020-2025

Der Text der Anfrage lautet:

Bekommt das Bauamt (bezogen auf die letzten ca. 3 Jahre) Investoren Anfragen für Flächen zum Bau von Pflege- und Altenheimen?

Zusatzfrage 1: Wenn ja, in welcher ungefähren Größenordnung (Anzahl, Hektar, Plätze etc.) befinden sich diese?

Zusatzfrage 2: Wenn ja, können/konnten diese Anfragen positiv beschieden werden bzw. wenn nicht, warum?

Der Text der Antwort lautet:

Bekommt das Bauamt (bezogen auf die letzten ca. 3 Jahre) Investoren Anfragen für Flächen zum Bau von Pflege- und Altenheimen?

Zusatzfrage 1: Wenn ja, in welcher ungefähren Größenordnung (Anzahl, Hektar, Plätze etc.) befinden sich diese?

Zusatzfrage 2: Wenn ja, können/ konnten diese Anfragen positiv beschieden werden bzw. wenn nicht, warum?

Antwort: Seit 2020 wurden dem Bauamt ca. 18 Bauanträge für den Neubau von Pflege- und Altenheimplätzen vorgelegt, hiervon 4 für sogenannte Tagespflegeeinrichtungen. Die Anträge divergieren von nur wenigen Plätzen bis zu Einrichtungen mit bis zu 80 Bewohnerplätzen. Planungsrechtlich ist bei den eingereichten Anträgen u.a. zwischen reinen Pflegeeinrichtungen, Betreuungseinrichtungen und Einrichtungen für das selbstbestimmte Wohnen mit ambulanter Pflege zu unterscheiden. Einige der oben genannten Anträge befinden sich derzeit noch in der Prüfung; Ablehnungen von Bauanträgen für Pflege- und Altenheimplätze in den letzten 3 Jahren sind nicht bekannt.

Herr Seifert erklärt, dass seine Fraktion nicht nach konkreten Bauanfragen gefragt, sondern nach Flächenanfragen gefragt habe. Gefragt worden sei: „Haben Sie Flächen zur Verfügung, wo so etwas gebaut werden könnte?“

Herr Bielefeld antwortet, dass dafür das gesamte Stadtgebiet durchgescannt werden müsste, was jedoch nicht geschehen sei. Wenn jedoch konkrete Fragen gestellt worden seien, würden diese auch in der Regel positiv beantwortet werden. Auch bei den Genehmigungen müssten bislang keine abgelehnt werden.

Der Stadtentwicklungsausschuss nimmt Kenntnis.

-.-.-

Zu Punkt 4.5

Anfrage der FDP-Fraktion zu "Theoretische maximale Kapazität von Solarenergie durch Dächer in Bielefeld"

Beratungsgrundlage:

Drucksachenummer: 5816/2020-2025

vertagt

-.-.-

Zu Punkt 5 Behandlung der unerledigten Punkte der letzten Tagesordnungen

Zu Punkt 5.1 Umbau der Straße Johannistal, Anfrage FDP-Fraktion vom 13.02.2023

Beratungsgrundlage:

Drucksachenummer: 5617/2020-2025

Der Text der Anfrage lautet:

Kann das Rechtsamt der Stadt Bielefeld die Einschätzung des Amtes für Verkehr vom 19.01.2023 bzgl. des rechtssicheren Umbaus der Straße Johannistal so bestätigen?

Zusatzfrage 1: Inwieweit haftet die Stadt oder deren Mitarbeiter, wenn es auf Grund eines mangelhaften und nicht normenkonformen Umbaus bei gleichzeitiger Verschlechterung der Sicherheit für Fußgänger zu daraus resultierenden Unfällen und Schäden kommt?

Zusatzfrage 2: Teilt das Rechtsamt die Auffassung, dass die mit dem Umbau verbundene deutliche Verschlechterung der Situation der Fußgänger, die die schwächsten Verkehrsteilnehmer sind, durch eine Verbesserung der Situation für Radfahrer ausgeglichen werden kann.

Begründung:

Das Amt für Verkehr bestätigt in der Antwort Abweichungen von den technischen Regelwerken und nennt es einen "akzeptablen" Kompromiss. Sie begründet die Abweichung mit umfangreichen Dokumentationen und Begründungen im Planungsprozess. Ein "akzeptabler" Kompromiss ist aber sehr weit entfernt von einer optimalen Lösung.

Das Amt für Verkehr gibt als Grundlage für die Planungen und den Beschluss den Wunsch nach einer Verbesserung des Radverkehrs an. Aus unserer Sicht kann aber das Ergebnis einer gewünschten Umplanung zu Gunsten des Radverkehrs nicht eine deutliche Verschlechterung und Erhöhung des Gefahrenpotentials für Fußgänger sein. Hier darf der sehr geringe und enge Straßenquerschnitt nicht durch den Umbau zu einer deutlichen Gefährdung einer Gruppe von Verkehrsteilnehmern führen. In anderen vorgestellten Varianten kann, z.B. durch einen Park- und somit Sicherheitsstreifen, der Schutz der Fußgänger beibehalten und z. T. sogar erhöht werden. Gerade in Anbetracht einer hier vorhandenen Kita mit teilweise hörbehinderten Kindern muss der Schutz der Fußgänger ein sehr hohes Gewicht haben. Die geplante Variante fordert zudem noch die vermehrte Nutzung der Fußwege, die nach dem Umbau eine höhere Gefährdung der Fußgänger bedeuten.

Der Text der Antwort lautet:

Anfrage:

Kann das Rechtsamt der Stadt Bielefeld die Einschätzung des Amtes für Verkehr vom 19.01.2023 bzgl. des rechtssicheren Umbaus der Straße Johannistal so bestätigen?

Antwort: Das Rechtsamt der Stadt Bielefeld führt keine Rechtsaufsicht über die Fachämter. Anfragen der Rats- und Ausschussmitglieder richten sich nach der Geschäftsordnung für Rat und Ausschüsse an den Oberbürgermeister (§§ 17, 22 Geschäftsordnung). Die Verwaltung antwortet im Auftrag des Oberbürgermeisters auf Fragen entsprechend der Verwaltungsmeinung, unabhängig davon, welches Amt die jeweilige Antwort konkret verfasst.

Zusatzfrage 1

Inwieweit haftet die Stadt oder deren Mitarbeiter, wenn es auf Grund eines mangelhaften und nicht normenkonformen Umbaus bei gleichzeitiger Verschlechterung der Sicherheit für Fußgänger zu daraus resultierenden Unfällen und Schäden kommt?

Antwort:

Die Verwaltung geht davon aus, dass der Umbau der Straße Johannistal auf der Grundlage der zu berücksichtigenden Normen rechtmäßig erfolgt. Sollte es widererwartend aufgrund eines mangelhaften und nicht normenkonformen Umbau der Straße nachweislich zu Unfällen und Schäden Dritter kommen, haftet die Stadt nach den Grundsätzen der Amtshaftung gemäß § 839 BGB i.V.m. § 34 GG.

Zusatzfrage 2

Teilt das Rechtsamt die Auffassung, dass die mit dem Umbau verbundene deutliche Verschlechterung der Situation der Fußgänger, die die schwächsten Verkehrsteilnehmer sind, durch eine Verbesserung der Situation für Radfahrer ausgeglichen werden kann.

Antwort:

s. Antwort zur Anfrage

Herr Seifert stellt fest, dass das Amt für Verkehr wohl keine konkrete Anfrage an das Rechtsamt gestellt hätte. Er möchte daher zu Protokoll geben, dass das Amt für Verkehr mit der Umbauentscheidung der Straße Johannistal nicht nur eine mögliche größere Gefährdung der Fußgänger, sondern auch eine mögliche Amtshaftung in Kauf nehmen würde.

Der Stadtentwicklungsausschuss nimmt Kenntnis.

-.-.-

Zu Punkt 5.2**Verkehrswende – Mobilitäts-App, Anfrage Fraktion Die Linke vom 14.02.2023**Beratungsgrundlage:

Drucksachenummer: 5623/2020-2025

Der Text der Anfrage lautet:

Im Rahmen von Auftragsvergaben für ÖPNV-Leistungen werden gewöhnlich sehr detailliert die Bestandteile der zu erbringenden Leistungen beschrieben.

Inwieweit wurde in der Betrauung an moBiel der Umfang und die Ausgestaltung einer Mobilitäts-App beschrieben und festgelegt?

Zusatzfrage. Die Stadt Bielefeld entwickelt für ihre Online-Dienstleistungen eine eigene Service-App. Gibt es eine konkrete Zusammenarbeit zwischen Stadtverwaltung und moBiel bei der Entwicklung einer Mobilitäts-App?

Begründung:

Für die Leistungen und Angebot des öffentlichen Nahverkehrs und seiner ergänzenden Angebote ist sinnvoll eine eigene Mobilitäts-App notwendig. Bei einem derart wichtigen Element der Digitalisierung von Informationen und Angeboten ist eine Beteiligung der politischen Gremien (z.B. Seniorenrat, Beirat für Behindertenfragen) notwendig. Das muss gegebenenfalls im Rahmen der Betrauung geregelt werden.

Der Text der Antwort lautet:

Eine direkte Zusammenarbeit findet auf der strategischen Ebene rund um die Digitalisierung von Services statt (z. B. regelmäßige Austausche mit Digitalisierungsbüro und weiteren). Eine Verlinkung ausgehend von der geplanten Service App zur moBiel YOU wird von der moBiel sehr begrüßt. Bereits jetzt wird daran gearbeitet, die städtischen Mobilitätsdienstleistungen (z. B. Fahrradverleihsystem meinSigggi) in die moBiel YOU zu integrieren. Außerdem stehen weitere Integrationen von Mobilitätsdienstleistungen in Bielefeld in der moBiel YOU App an. Dazu zählen unter anderem Carsharing und E-Scooter. Auch hier ist eine Schnittstelle zur geplanten städtischen App sinnvoll und erstrebenswert.

Herr Vollmer bittet um eine entsprechende Antwort auf die gestellte Frage. Es gehe um eine rechtliche Bewertung, nämlich um die Klärung, ob eine Regelungslücke vorliege oder nicht.

Herr Lewald sagt eine Prüfung der Rechtsfrage für die kommende Mai-Sitzung zu.

vertagt

Zu Punkt 5.3

Anfrage Fraktion Die Linke "Verkehrswende – Fördermittel für die Stadtbahn"

Beratungsgrundlage:

Drucksachenummer: 5626/2020-2025

Der Text der Anfrage lautet:

MoBiel erhält vom Land eine Zusage von rund 6 Mio Euro an Fördermitteln u.a. zur Erneuerung der Leit- und Sicherungstechnik im Stadtbahntunnel.

Werden diese Mittel auch dafür eingesetzt, eine im Nahverkehrsplan beschlossene Linie 5 (Universität – Brackwede) umzusetzen.

Zusatzfrage. Wann werden die mit den Fördermitteln zu realisierenden Projekte im StEA vorgestellt?

Begründung:

Zur Weiterentwicklung des Stadtbahnnetzes und einer Verbesserung des Angebotes ist es notwendig, dass Netz der Stadtbahn konsequent weiter zu entwickeln.

Der Text der Antwort lautet:

Das Amt für Verkehr teilt in Abstimmung mit moBiel zur Anfrage „Verkehrswende – Fördermittel für die Stadtbahn“ mit der Drucksachenummer 5626/2020-2025 mit:

Frage: MoBiel erhält vom Land eine Zusage von rund 6 Mio Euro an Fördermitteln u.a. zur Erneuerung der Leit- und Sicherungstechnik im Stadtbahntunnel.

Werden diese Mittel auch dafür eingesetzt, eine im Nahverkehrsplan beschlossene Linie 5 (Universität – Brackwede) umzusetzen.

Die genannte Förderzusage beinhaltet Mittel vorwiegend für die Erneuerung von Gleisen, Weichen, Haltestellen und Anlagen der Bahnstromversorgung. Somit können diese Finanzmittel auch nicht für die Umsetzung einer Linie 5 eingesetzt werden.

Zusatzfrage: Wann werden die mit den Fördermitteln zu realisierenden Projekte im StEA vorgestellt?

Bei den oben genannten Maßnahmen handelt es sich um die Erneuerung bereits bestehender Infrastruktur. Daher ist zurzeit keine Vorstellung dieser Maßnahmen im StEA vorgesehen.

Herr Volmer fragt nach, ob es für die Signaltechnik eine Förderung gebe oder Ersatzinvestitionen erforderlich seien.

Herr Lewald sagt die Beantwortung zu und erläutert gleichzeitig, dass die Frage sich auf Linie 5 bezogen hätte. Und dies hätte das Amt für Verkehr ganz klar verneint.

Herr Vollmer erinnert an den Nahverkehrsplan. Dort sei festgeschrieben worden, dass es eine Verbindung von der Universität nach Brackwede geben solle. Daher sollte auch frühzeitig über eine Realisierung dieser Linie nachgedacht werden. Vor diesem Hintergrund sei auch die Frage entstanden und da müsste über die Sicherheitstechnik im Tunnel nachgedacht werden.

Herr Adamski bittet, zukünftig die Fragen zu konkretisieren. Selbstverständlich würde eine Abstimmung mit moBiel stattfinden.

Der Stadtentwicklungsausschuss nimmt Kenntnis.

-.-.-

Zu Punkt 5.4 Verkehrswende – ÖPNV-Konzept für den Bielefelder Osten, Anfrage Fraktion Die Linke vom 14.02.2023

Beratungsgrundlage:

Drucksachennummer: 5627/2020-2025

Der Text der Anfrage lautet:

Nach der Ablehnung der Linie 5 durch einen Bürgerentscheid gab es im Stea einen politischen Auftrag für ein ÖPNV-Konzept für den Bielefelder Osten.

Wie ist der Sachstand dieser Planung?

Begründung:

Mit dem Umbau der Heeper Straße steht auch eine Verbesserung des ÖPNV-Angebots für den Bielefelder Osten zur Debatte. Daher sind die Erkenntnisse aus diesen politischen Auftrag für den Umbau der Heeper Straße und die endgültige Gestaltung wichtig.

Das Amt für Verkehr teilt zur Anfrage „Verkehrswende – ÖPNV-Konzept für den Bielefelder Osten“ mit:

Der Rat der Stadt Bielefeld hat in seiner Sitzung Am 25. Juni 2015 (Dr.-Nr. 1710/2014-2020) die Verwaltung beauftragt, gemeinsam mit moBiel Konzepte für den ÖPNV im Korridor Innenstadt - östliche Innenstadt - Radrennbahn zu entwickeln.

Im Rahmen der Erstellung des dritten Nahverkehrsplans der Stadt Bielefeld wurden verschiedene Maßnahmen zur Entwicklung eines hochwertigen ÖPNV-Angebotes für die östliche Innenstadt entwickelt und zur stufenweisen Umsetzung aufgenommen.

In den Maßnahmen des Bündels 2 (Umsetzungspriorität 1, Umsetzungszeitrahmen 2022 bis 2024) ist eine Verdichtung auf einen 10-Minuten-Takt in der Heeper Straße zwischen Jahnplatz und Radrennbahn vorgesehen.

In der Umsetzungspriorität 2 (Umsetzungszeitrahmen 2025 bis 2027) ist im Nahverkehrsplan eine Verbesserung des Leistungsangebotes zwischen Jahnplatz und Radrennbahn über Lenkwerk und Petristraße enthalten. Der heutige 30-Minuten-Takt soll zu einem 20-Minuten-Takt verdichtet werden.

In der Umsetzungspriorität 3 (Umsetzungszeitrahmen ab 2028) wird eine weitere Verdichtung des Leistungsangebotes zwischen Jahnplatz und Radrennbahn über Lenkwerk und Petristraße auf einen 10-Minuten-Takt empfohlen.

Damit wären auf allen drei Achsen, Heeper Straße, Bleichstraße und Petristraße, jeweils 10-Minuten-Takte vorhanden.

Im Zielkonzept des Nahverkehrsplans ist zusammen mit der Einführung einer Tangentialverbindung durch die östliche Innenstadt die Errichtung einer hochwertigen Verknüpfungsanlage in der Huberstraße zwischen Heeper Straße und Bleichstraße enthalten.

Die Umsetzung der genannten Maßnahmen die einen zusätzlichen Fahrzeug- und Personalbedarf und neue Infrastrukturvorhaben erfordern, ist generell von der Bereitstellung zusätzlicher Finanzmittel im städtischen Haushalt abhängig. Die Verwaltung wird zu gegebener Zeit die entsprechenden Planungen beginnen und die Politik entsprechend informieren.

Herr Vollmer erläutert, dass die Antwort ihm so nicht ausreichen würde. Die Anfrage sei aus der abgelehnten Linie 5 nach Heepen entstanden.

Herr Adamski weist darauf hin, dass die Pläne für Heepen noch nicht vorliegen würden. Die Verwaltung werde jedoch versuchen, diesen Aspekt bei der Planung zu berücksichtigen.

Der Stadtentwicklungsausschuss nimmt Kenntnis.

-.-.-

Zu Punkt 5.5

Anfrage Fraktion Die Linke "Verkehrswende – App für das Parkleitsystem"

Beratungsgrundlage:

Drucksachennummer: 5628/2020-2025

vertagt

-.-.-

Zu Punkt 5.6 Anfrage CDU-Fraktion "Planung der Quartiersparkhäuser"

Beratungsgrundlage:

Drucksachennummer: 5631/2020-2025

Der Text der Anfrage lautet:

Wie viele Quartiersparkhäuser sind in den nächsten fünf Jahren geplant und an welchen Standorten (detaillierte Auflistung mit Anzahl von Stellplätzen)?

Zusatzfrage:

Sind Gespräche mit Parkhaus-Eigentümern über mögliche Konzepte für Quartiersparkhäuser geführt worden und mit welchem Ergebnis?

Der Text der Antwort lautet:

Aktuell kann die Verwaltung keine detaillierten Stellplatzahlen zu geplanten Quartiersparkhäusern liefern, da keine konkreten Planungen für potenzielle Quartiersgaragen vorliegen. Allerdings befindet sich das Amt für Verkehr in laufenden Gesprächen mit Grundstückseigentümern, um in innerstädtischer Lage geeignete Flächen zu identifizieren.

In laufenden Bauleitplanverfahren zu neuen Wohngebieten finden sich bislang keine Festsetzungen zu Quartiersgaragen wieder. Dies liegt in erster Linie daran, dass die meisten Planverfahren vor längerer Zeit begonnen wurden und seinerzeit Quartiersgaragen noch kein entwurfsbestimmendes Element darstellten.

*Quartiersgaragen stehen in einem untrennbaren Zusammenhang mit der Gesamtplanung für ein neues Wohngebiet, da die Konzepte zum ruhenden Verkehr innerhalb eines neuen Wohngebiets das Betriebskonzept der Quartiersgaragen beeinflussen und umgekehrt – beide Aspekte sind daher **zwingend gemeinsam zu betrachten**. Sehr wichtig ist beispielsweise die Frage, ob bzw. in welchem Umfang und für welche Nutzgruppen Parken im Straßenraum möglich ist. Auch die Gestaltungsqualität des Wohnumfeldes ist wichtig. Die Erfahrungen zeigen, dass ein attraktives Umfeld die Akzeptanz von geringerer Autonutzung und längeren Fußwegen zur Quartiersgarage positiv beeinflusst.*

Quartiersgaragen gibt es in unterschiedlichen Ausführungen und Größen. Die Anzahl der Quartiersgaragen in einem Gebiet ist oft abhängig vom Einzugsbereich, kann aber auch betriebliche Gründe haben. Gebaut werden Quartiersgaragen als eigenständige Parkhäuser oder als in andere Baukörper integrierte Tiefgaragen. Oberirdische Parkhäuser sind kostengünstiger, sodass Tiefgaragen nur dort gebaut werden, wo Platzmangel herrscht, die Fläche zu wertvoll ist oder nur relativ wenige Stellplätze erforderlich sind.

Die (Vor-)Finanzierung der Quartiersgaragen erfolgt in der Regel über die Vorhabenträgerin/den Vorhabenträger. Anschließend werden die Stellplätze meist von den Bewohnerinnen und Bewohnern gekauft oder gemietet. In Einzelfällen müssen Besitzende eines Baugrundstücks für jeden Stellplatz, der in einer Sammelgarage auf einem anderen Baufeld entstehen soll, Baukostenzuschüsse leisten.

Ist die Errichtung einer Quartiersgarage durch diese Einnahmen gegenfinanziert, wird der Betrieb der Parkgarage teilweise auf andere Akteurinnen und Akteure übertragen. Das Spektrum reicht von Eigentümergemeinschaften über speziell für das Stadtquartier gegründete Gesellschaften Seite 2 von 2 und private Immobiliengesellschaften bis zu kommunalen Betreibern wie städtische Parkhausgesellschaften oder Stadtwerke. Vorstehendes zeigt, dass die Planung, die Errichtung und der Betrieb von Quartiersgaragen sehr komplexe Aufgabenstellungen sind und deshalb erst in wenigen Städten Quartiersgaragen erfolgreich realisiert werden konnten.

Herr Dr. Lange äußert sich enttäuscht dazu, dass noch keine konkreten Planungen für die Quartiersparkhäuser vorhanden seien. In dem Ausschuss werde seit Monaten intensiv über die Gestaltung der Mobilität diskutiert und Straßen würden für den Autoverkehr verkehrsberuhigt mit dem Argument, dass an anderen Stellen Quartiersparkhäuser entstehen würden. Es würde die Defizite und die Diskrepanz in der Mobilitätswende zeigen.

Herr Seifert äußert sich ebenfalls enttäuscht, dass die Quartiersparkhäuser nur für Neubaugebiete angedacht seien. Die Quartiersparkhäuser würden den Wegfall des Gehwegparkens ausgleichen.

Herr Bielefeld merkt an, dass das Bauamt im Gespräch mit dem Amt für Verkehr sei und aktiv auf der Suche nach geeigneten Flächen und Konzepten sei. Er hofft, dass die Verwaltung dem Gremium bald eine geeignete Lösung präsentieren kann.

Herr Dr. Lange möchte die Kausalität zu der in der vorherigen Sitzung gestellten Frage nach P+R-Parkplätzen herstellen und da hätte die Verwaltung auch keine Lösung präsentieren können.

Der Stadtentwicklungsausschuss nimmt Kenntnis.

-.-.-

Zu Punkt 5.7 Bushaltestellen für Heeper Buslinien am Jahnplatz

Beratungsgrundlage:

Drucksachennummer: 4713/2020-2025

Herr Dr. Lange schlägt vor, dem Prüfantrag von der BV Heepen zu folgen.

Herr Vollmer lehnt dies ab und befürwortet eher, sich die Sache noch einmal genauer anzuschauen. Denn es würde nicht nur Heepen betreffen, sondern auch den Anschluss des Hauptbahnhofs an die Buslinien.

Herr Strothmann lässt zunächst über den geänderten Antrag der CDU-Fraktion abstimmen.

Der Stadtentwicklungsausschuss fasst folgenden

Beschluss:

Die Bezirksvertretung Heepen bittet den Stadtentwicklungsausschuss, die Verwaltung zu beauftragen, gemeinsam mit moBiel eine Neuordnung der Bushaltestellen am Jahnplatz für die Heeper Buslinien zu entwickeln und umzusetzen, so dass die Umsteigevorgänge wieder mit dem bisher üblichen Aufwand zu leisten sind.

Dabei ist insbesondere sicherzustellen, dass das moBiel-Konzept "Buslinien nach Fahrtrichtung gebündelt" (vgl. <https://www.mo-biel.de/aktuelles/mobilitaetslinie/unsere-jahnplatz/>) umgesetzt wird und alle Buslinien nach Heepen an einem Bussteig abfahren. Ferner sollte geprüft werden, ob angesichts der hohen Fahrgastzahlen nach Heepen nicht überdachte Haltestellen für die Linien nach Heepen ausgewählt werden sollten.

- mit Mehrheit abgelehnt.

Den ursprünglichen Beschlussvorschlag nimmt der Stadtentwicklungsausschuss zur Kenntnis.

-.-.-

Zu Punkt 5.8

Zukunftsweisende Umgestaltung Jöllenbecker Straße zw. Bahnhofstraße und Auf der Hufe hier: Informationen zum Projektstart

Beratungsgrundlage:

Drucksachennummer: 4467/2020-2025/2

abgesetzt

-.-.-

Zu Punkt 5.9

City-Entwicklung

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

Beratungsgrundlage:

Drucksachenummer: 5314/2020-2025

mit Punkt 5.9.1 zusammen beraten und abgestimmt

Zu Punkt 5.9.1 Antrag der CDU-Fraktion "Kaufhaus Karstadt am Standort Bielefeld"

Beratungsgrundlage:

Drucksachenummer: 5858/2020-2025

Herr Dr. Lange appelliert, dass alle Anstrengungen unternommen werden, um Karstadt am Standort als Frequenzbringer mit den Arbeitsplätzen für die Innenstadt zu erhalten.

Herr Seifert erklärt, dass er in der Informationsvorlage nicht gefunden hätte, wie mit den Stadtteilzentren umgegangen wird. Hinsichtlich des Antrages der CDU-Fraktion würde er eine Erweiterung auf das Karstadt-Areal und auch andere Akteure in Betracht ziehen wollen.

Herr Rörig betont, dass schon einiges passiert. Er befürwortet ebenfalls die Erhaltung des Standortes. Für sinnvoll erachtet er auch die von Herrn Seifert vorgeschlagene Erweiterung des Antrages.

Herr Vollmer möchte entgegen den Presseberichten klarstellen, dass tatsächlich schon drei Entwürfe für dieses Areal vorgelegt worden seien und die Politik sich damit befasst hätte. Er würde sowohl die Beibehaltung von Karstadt als auch die Entwicklung eines „Plan B“ befürworten.

Herr Bielefeld berichtet, dass Herr Moss Gespräche auch mit Karstadt führen würde. Er bestätigt, dass auch an Optionen gedacht werden müsste. Die Verwaltung hätte sich vorgenommen, einen Rahmenplan für den Bereich der Bahnhofsstraße und darüber hinaus zu erstellen. Die Verwaltung würde sich freuen, wenn Karstadt am Standort Bielefeld bleiben würde, so wie es auch andere Städte geschafft hätten. Für den Fall, dass Karstadt gehen sollte, arbeitet die Verwaltung mit den Eigentümern der Immobilie an einem „Plan B“. Denn der Eigentümer hätte auch ein berechtigtes Interesse daran, dass in das Areal etwas Lukratives einzieht.

Herr Dr. Lange stimmt der Erweiterung des Antrages um den Zusatz „Karstadt-Areal und Plan B“ zu und sieht es als ein wichtiges Zeichen, dass überparteilich der Beschluss positiv getragen wird.

Herr Gugat regt an, den Antrag dahingehend zu ändern, aus „beantragt“ ein „begrüßt“ zu formulieren, denn der Antragsinhalt passiert bereits. Er möchte nicht am nächsten Tag in der Presse lesen, dass die CDU Karstadt gerettet hätte.

Herr Strothmann lässt über den Antrag der CDU-Fraktion samt den vorgeschlagenen Änderungen abstimmen.

Der Stadtentwicklungsausschuss fasst folgenden

Beschluss:

Der Stadtentwicklungsausschuss beauftragt den Oberbürgermeister und die Verwaltung das Areal um das Kaufhaus „Karstadt“ städtebaulich weiter zu entwickeln und *begrüßt*, dass das Kaufhaus „Karstadt“ als *Unternehmen* am Standort Bielefeld erhalten bleibt.

Der Stadtentwicklungsausschuss begrüßt, dass der Oberbürgermeister und die Verwaltung sich dafür einsetzen, dass das Kaufhaus "Karstadt" am Standort in Bielefeld erhalten bleibt.

Für den Fall, dass die Bemühungen nicht erfolgreich sind, erwartet der Stadtentwicklungsausschuss, dass für das gesamte Karstadt-Areal ein Plan "B" entwickelt wird.

- abweichend vom Beschlussvorschlag einstimmig beschlossen -

-.-.-

Zu Punkt 5.10

Erstaufstellung des Bebauungsplanes Nr. I/U15 "Gewerbegebiet Gütersloher Straße beiderseits des Pivitsweges" für das Gebiet östlich der Gütersloher Straße, südlich der Autobahn 33, westlich des Tüterbachs und nördlich der Kasseler Straße sowie
235. Änderung des Flächennutzungsplanes „Gewerbliche Baufläche Gütersloher Straße“ im Parallelverfahren
- Stadtbezirk Brackwede –
Satzungsbeschluss zum Bebauungsplan
Feststellungsbeschluss zur Flächennutzungsplan-Änderung

Beratungsgrundlage:

Drucksachenummer: 5447/2020-2025

abgesetzt

-.-.-

Zu Punkt 6

Anträge

Zu Punkt 6.1

Wertgutachten Jahnplatztunnel (Antrag der FDP-Fraktion vom 20.02.2023)

Beratungsgrundlage:

Drucksachenummer: 5643/2020-2025

Herr Seifert begründet den Antrag. Da die Immobilie in die Jahre gekommen sei, sich viele Aspekte sowie die baulichen Standards geändert hätten und der Eigentümer ebenfalls betonte, dass die Sanierung mit sehr hohen Kosten verbunden sei, möchte die FDP-Fraktion ein Wertgutachten erstellen lassen. Der Sanierungsbedarf müsse vorher ermittelt werden. Ein Ankauf ohne ein Wertgutachten dürfte schon aus finanzpolitischer Sicht nicht stattfinden.

Herr Adamski wurde von Herrn Moss legitimiert, sich dazu zu äußern. Ein entsprechendes Gutachten sei beauftragt und werde erstellt. Daher hätte sich vielleicht der Antrag auch überholt.

Herr Rörig bestätigt die Aussage von Herrn Adamski.

Herr Seifert erklärt, dass er diesen Kenntnisstand bis dato nicht hatte. Da die Verwaltung jedoch bestätigt hätte, dass so ein Wertgutachten in Auftrag gegeben worden sei, würde er den Antrag zurückziehen.

zurückgezogen

-.-.-

Zu Punkt 6.2

Antrag von Herrn Gugat [Einzelvertreter LiB], Aufhebung der Satzung über die Erhebung der Wettbürosteuer für das Vermitteln oder Veranstellen von Pferde- und Sportwetten in Einrichtungen (Wettbüros) nach dem Wetteinsatz ab 2019

Beratungsgrundlage:

Drucksachenummer: 5753/2020-2025

Herr Gugat begründet den Antrag und bittet um eine Umwandlung des Antrages in einen Prüfauftrag und um die Vorlage eines Konzeptes zur nächsten Sitzung des Stadtentwicklungsausschusses.

Herr Dr. Lange ergänzt, dass die Verwaltung in der nächsten Sitzung aus der ordnungsrechtlichen und städtebaulichen Sicht berichten solle. Was sei Status quo und welche Optionen gebe es?

Herr Vollmer merkt an, dass seines Wissens nach in den meisten B-Plänen die Wettbüros ausgeschlossen worden seien.

Herr Bielefeld sagt eine entsprechende Stellungnahme zu.

1. Lesung -

-.-.-

Zu Punkt 6.3 **Antrag der CDU-Fraktion „Fahrradparkhäuser an Bahnhöfen“**

Beratungsgrundlage:

Drucksachenummer: 5818/2020-2025

Herr Dr. Lange begründet den Antrag.

Herr Seifert bittet den Antrag der CDU um den Zusatz „und die förderfähigen Bahnhöfe wie Brake und Brackwede“ zu erweitern.

Herr Gugat schlägt vor, den Antrag von Herrn Seifert unter TOP 10 „Umsetzung der Mobilitätsstrategie 2030: hier Darstellung des Umsetzungs-konzeptes zur Realisierung der Mobilitätsstationen“ der Tagesordnung im Rahmen der Umsetzung der Mobilitätsstrategie zu beraten. Das Gremium stimmt dem zu.

Herr Hallau weist auf die Fristen für den Förderantrag hin und bittet den Antrag mit dem Zusatz „Die Verwaltung wird beauftragt, bis zur nächsten StEA-Sitzung eine beschlussfähige Beschlussvorlage vorzubereiten und vorab, wenn nötig, der Politik eine Möglichkeit für den Austausch anzubieten.“ zu ergänzen.

Herr Vollmer schlägt vor, den Ergänzungsantrag von Herrn Seifert mit der Umsetzung der Mobilität zu diskutieren.

Nach ausführlicher Diskussion einigt sich der Ausschuss darauf, zusätzlich zum Antrag der CDU-Fraktion einen Prüfauftrag für die restlichen Bielefelder Bahnhöfe bzw. Bahnhalte außerhalb des Förderprogramms "Fahrradparkhäuser an Bahnhöfen" zu erteilen.

Herr Strothmann lässt über den Antrag der CDU-Fraktion abstimmen mit dem o.a. Zusatz abstimmen.

Der Stadtentwicklungsausschuss fasst folgenden

Beschluss:

Der Stadtentwicklungsausschuss beauftragt die Verwaltung sich am Förderprogramm „Fahrradparkhäuser an Bahnhöfen“ des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr mit einem innovativen Projekt zur Verbesserung der Fahrradabstellanlage am Bielefelder Hauptbahnhof zu bewerben.

- einstimmig beschlossen -

Zu Punkt 6.3.1 **Antrag LIB zu "Fahrradparkhäuser an Bahnhöfen"**

Beratungsgrundlage:

Drucksachenummer: 5851/2020-2025

Herr Gugat erläutert den Antrag, dass eine sogenannte Premiümlösung mitüberlegt werden sollte, um die Mobilität zu fördern.

Der Antrag wird um den Ergänzungsantrag der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen ergänzt.

Der Stadtentwicklungsausschuss fasst folgenden

Beschluss:

Die Verwaltung wird in diesem Kontext dazu beauftragt, dem Stadtentwicklungsausschuss in der Mai-Sitzung

- eine Projektskizze vorzulegen, die die Möglichkeit einer zweiten Zuwegung aus der Herbert-Hinnendahl-Straße mit verschiedenen Varianten in die Planungen einbezieht.
- eine Beschlussvorlage vorzubereiten und vorab, wenn es nötig sei, der Politik eine Austauschmöglichkeit anzubieten.

- abweichend vom Beschlussvorschlag einstimmig beschlossen -

Zu Punkt 7

Prüfauftrag zur Wiederaufstellung der Löwenskulpturen auf der Sparrenburg

Beratungsgrundlage:

Drucksachennummer: 5767/2020-2025

Herr Langeworth stellt fest, dass es eine Informationsvorlage sei, die auf die Initiative von BV Mitte entstanden sei und die Verwaltung entsprechend dem Prüfauftrag entschieden hätte. Für die Umsetzung sei ein Beschluss erforderlich. Daher beantragt er, die Antwort der Verwaltung zu beschließen.

Herr Brücher kritisiert den Standort, würde den Beschluss jedoch mittragen.

Frau Henke befürwortet einen Beschluss.

Herr Strothmann lässt über die Informationsvorlage abstimmen.

Der Stadtentwicklungsausschuss fasst folgenden

Beschluss:

Der Stadtentwicklungsausschuss beauftragt die Verwaltung mit der Aufstellung der zwei Löwenskulpturen innerhalb des Turms der Sparrenburg (rechts und links vom Treppenaufgang).

- einstimmig beschlossen -

Amt für Verkehr

Zu Punkt 8 **altstadt.raum**

Herr Adamski berichtet, dass in der 12. KW ein zweites Treffen stattfinden wird und es dort um die Erreichbarkeit der Altstadt gehen wird. Es würde um den ruhenden Verkehr und den dazu zur Verfügung stehenden Raum gehen. Die Verkehrsfragen seien im Kernteam die dominanten Themen. Die Atmosphäre sei sehr gut und auf Augenhöhe.

Herr Scholten fragt nach den Rechtsgrundlagen für das Modell Altstadt-raum. Nach der Entscheidung des Verwaltungsgerichts habe es damals nach den Vorschriften der StVO eine Gefährdungslage geben müssen, die nicht vorgelegen habe. Er fragt, wie dies nun geregelt werden solle.

Herr Adamski antwortet, dass nunmehr qualifizierte Büros an der Planung beteiligt seien, deren tägliche Arbeit es sei den Verkehrsraum nach den Vorgaben der StVO zu planen. An dem seinerzeitigen Urteil des VG Minden werde eine Veranlassung des Verkehrsraums nicht scheitern.

Der Stadtentwicklungsausschuss nimmt Kenntnis.

-.-.-

Zu Punkt 9 **Umsetzung der Mobilitätsstrategie 2030; hier: Fußverkehrsstrategie - Leitfaden**

Beratungsgrundlage:

Drucksachennummer: 4675/2020-2025

abgesetzt

-.-.-

Zu Punkt 10 **Umsetzung der Mobilitätsstrategie 2030**
hier: Darstellung des Umsetzungskonzeptes zur Realisierung der Mobilitätsstationen

Beratungsgrundlage:

Drucksachennummer: 5458/2020-2025

Herr Vollmer regt an, die Thematik zurück in die Bezirke zu spiegeln und dort systematisch mit aufzuarbeiten. Entscheidend sei die Auswahl der Standorte, einerseits ÖPNV-Knotenpunkte, andererseits für alternative Angebote, etwa Car-Sharing. Schwierig sei es immer an Endpunkten. Neben den Standorten müsste die jeweilige Ausstattung geklärt werden, dazu gehörten auch Toiletten, und die Frage, wie viele Leihfahrräder

etwa vorgehalten werden sollten. Hier sollten die Bezirke beteiligt werden, da sie die Situation besser kennen würden.

Herr Dr. Lange wünscht, dass die Vorlage mehr Struktur bekomme. Die jetzige Informationsvorlage weiche auch von der ursprünglichen Beschlussvorlage ab. Es seien die Standorte nicht alle optimal ausgewählt. Eine Überarbeitung sollte und soll ja auch erfolgen. Herr Dr. Lange wünscht zudem Auskunft über die Vorgaben des Landes zu den Voraussetzungen für die Fördermittel. Welche Elemente müssten vorgesehen werden, welche könnten ggf. zusätzlich noch eingebunden werden? Außerdem fragt er nach den gewählten Bewertungskriterien für die jeweils vorgesehene Ausstattung. Nicht klar sei zudem die Frage, wie mit den bisher schon vorhandenen Strukturen weiter umgegangen werden solle. Er bittet um Auskunft, ob diese erhalten werden oder ersetzt werden sollen, oder ob weitere zusätzliche Flächen geschaffen werden sollen.

Herr Seifert zeigt sich enttäuscht davon, dass jedenfalls die kleineren Varianten der Mobilitätsstationen eher eine dürftige Ausstattung hätten und nicht über das hinausgingen, was bereits jetzt schon da sei, etwa in Brackwede an der Berliner Straße. Um eine Verbesserung zu erreichen, müsste deutlich mehr gemacht werden.

Herr Seifert stellt zudem den Antrag, die Verwaltung mit der Prüfung der Aufnahme der Bahnhöfe Brake und Brackwede in das Förderprogramm „Fahrradparkhäuser am Bahnhof“ des Bundes zu beauftragen.

Herr Adamski nimmt zu den Fragen Stellung und verweist darauf, dass die Vorlage bisher lediglich über den bisherigen Stand informieren solle. Die Ausgestaltungen würden noch erarbeitet werden. Dabei sollen auch die hier geäußerten Punkte eingearbeitet werden.

Herr Vollmer ergänzt, die Verwaltung mit der Prüfung vom Einsatz der Fördermittel auch an anderen Stationen in Bielefeld zu beauftragen.

Herr Rörig tendiert dazu, den Antrag von Herrn Seifert in der gestellten Form abzulehnen. Er befürwortet grundsätzlich die Fahrradabstellmöglichkeiten an den Stationen. Nach dem Förderprogramm des Bundes würden eher innovative Abstellmöglichkeiten gefördert werden, wie z.B. der Fahrradbunker am Hauptbahnhof. Eine „Versteifung“ auf innovative Abstellmöglichkeiten am Bahnhof Brackwede und am Bahnhof Brake um dann mit drei Projekten ins Rennen zu gehen, sei ihm zu riskant. Er schlägt vor, das Projekt „Fahrradbunker am Hauptbahnhof“ über das innovative Förderprogramm „Fahrradparkhäuser am Bahnhof“ des Bundes laufen zu lassen und Projekte am Bahnhof Brackwede und Bahnhof Brake über ein anderes Förderprogramm zu finanzieren. Daher werde er den Antrag entweder ablehnen oder vorschlagen, den Prüfantrag dahingehend zu ändern, dass für die beiden anderen Projekte andere Förderprogramme geprüft werden sollen.

Herr Dr. Lange bittet die Verwaltung, die Detailfragen zu den Mobilitätsstationen zunächst zu beantworten, bevor hieran weiter geplant werde. Zu den Fahrradabstellanlagen priorisiere seine Fraktion das Projekt am Hauptbahnhof und im abgestuften Verfahren die anderen Bahnhöfe in der Stadt.

Herr Hallau befürwortet den Prüfauftrag für allgemeine Förderkonditionen für Radstellanlagen an Nebenbahnhöfen.

Herr Strothmann lässt über die Prüfanträge abstimmen.

Der Stadtentwicklungsausschuss lehnt bei einer Enthaltung mit großer Mehrheit den Prüfantrag der FDP-Fraktion ab.

Sodann lässt Herr Strothmann über den Prüfantrag, die Bahnhöfe Brake, Brackwede und andere Bahnhöfe in alternative Förderprogramme mitaufzunehmen, abstimmen.

Der Stadtentwicklungsausschuss fasst folgenden

Beschluss:

Die Verwaltung wird beauftragt zu ermitteln, welche Fördermöglichkeiten für die anderen Bielefelder Bahnhöfe bzw. Bahnhalte außerhalb des Förderprogramms "Fahrradparkhäuser an Bahnhöfen" bestehen.

- einstimmig beschlossen -

Zu Punkt 11

Umsetzungsbericht Radentscheid und Umsetzungskonzept Rad

Beratungsgrundlage:

Drucksachennummer: 5622/2020-2025

zurückgezogen

Zu Punkt 12

Abrechnungen nach KAG

Beratungsgrundlage:

Drucksachennummer: 5583/2020-2025

Herr Krause merkt an, dass es noch immer keinen Beschluss des Landtages gebe und die Abrechnung offenbar noch immer unverändert weiterlaufe. Er fragt bezüglich der Schlosshofstraße, ob dem Beschluss der BV Schildesche, die von dort in Frage gestellte gegenwärtige Klassifizierung dieser Straße nochmal durch verkehrliche Prüfung zu überprüfen, nachgekommen sei, zumal durch das Entstehen des Wohngebietes am Ende der Schlosshofstraße eine veränderte Situation gegeben sei. Es sei unklar, ob dem Beschluss der BV nachgekommen sei.

Herr Lewald antwortet, dass er bezüglich der Prüfung und Klassifizierung der Schlosshofstraße die Ergebnisse gerne nachreichen werde, sobald sie verfügbar seien. Bezogen auf § 8 KAG liege der Landesregierung inzwischen ein Gutachten vor. Eine Änderung der Rechtslage sei aber noch nicht erfolgt, so dass weiterhin nach der bestehenden Rechtslage abgerechnet werde. Die Klassifizierung der Straße wurde abschließend überprüft und dies auch BV Schildesche mitgeteilt worden. (s.h. Anhang)

Der Stadtentwicklungsausschuss nimmt Kenntnis.

Zu Punkt 13 Einführung des Deutschlandtickets

Beratungsgrundlage:

Drucksachenummer: 5630/2020-2025

Der Stadtentwicklungsausschuss nimmt Kenntnis.

Zu Punkt 14 Planungsstand und weiteres Vorgehen zur B 61 OU Ummeln/Zubringer A33

Beratungsgrundlage:

Drucksachenummer: 5840/2020-2025

Herr Lewald erläutert zum Inhalt der Informationsvorlage, dass der Rat der Stadt Gütersloh eine Resolution gegen das Projekt an den Oberbürgermeister der Stadt Bielefeld überreicht hat, mit der Bitte an Rat und Verwaltung, die dortige Ablehnung zu berücksichtigen und die B61n zu stoppen. Die Stadt habe als beteiligter Träger öffentlicher Belange bisher keine grundsätzlichen Bedenken geäußert. Allerdings habe der Rat der Stadt Bielefeld vor ca. 3 Jahren beschlossen, dass sich die Verwaltung dafür einsetzen solle, das Projekt aus dem Bundesverkehrswegeplan herauszunehmen. Hier befinde man sich in Gesprächen und werde anschließend darüber informieren.

Herr Dr. Lange weist auf die Bedeutung des Projektes sowohl für die Ummelner Bürger hin, die auf die Entlastung schon lange warteten als auch für die betroffene Wirtschaft, die eine funktionierende Infrastruktur benötige, hin. Den Anwohnern sei die Umgehungsstraße in der Vergangenheit versprochen worden.

Herr Vollmer entgegnet, dass ein vierspuriger Ausbau nicht erforderlich sei. Die Umgehungsstraße liege quer zu anderen Planungsvorhaben und würde ebenfalls für die dortigen Anlieger zu Beeinträchtigungen führen.

Man sollte auch über die Reaktivierung des Bahnhofpunktes nachdenken und den möglichen S-Bahnausbau berücksichtigen.

Frau Steinkröger äußert Verständnis für den aus Gütersloh wohl geäußerten Wunsch nach dem Erhalt der bisherigen Baumallee. Für die Bürger von Ummeln sei die Entlastung durch die Umgehungsstraße aber ein zentrales Anliegen. Das könne man sich täglich ansehen. Der Bahnhofpunkt sei so dezentral, dass er nicht ernsthaft weiterhelfe.

Herr Seifert regt an, die Situation zweigeteilt zu betrachten, nämlich einerseits hinsichtlich der neu zu bauenden Umgehungsstraße, die gebraucht werde, und andererseits hinsichtlich des vierspurigen Ausbaus der weiteren, bestehenden Trasse in Richtung Gütersloh.

Der Stadtentwicklungsausschuss nimmt Kenntnis.

-.-.-

Bauamt

Zu Punkt 15

Konversion in Bielefeld – Vorbereitende Untersuchungen für den ehemaligen Kasernenstandort Catterick Barracks / Fortführung Städtebaulich-landschaftsplanerischer Realisierungswettbewerb Catterick Barracks

Beratungsgrundlage:

Drucksachenummer: 5723/2020-2025

Herr Moss erläutert, dass noch immer auf eine Beschlussfassung aus der BV Stieghorst geartet werde. Sollte die nicht in deren nächster Sitzung erfolgen, bittet er eindringlich darum, dass hierüber im StEA beschlossen wird, um die nächsten Schritte, nämlich die Bürgerbeteiligung und die Durchführung eines runden Tisches zur Abstimmung der Prämissen des dann angestrebten städtebaulichen Wettbewerbes durchführen zu können. Es werde nunmehr seit 17 Monaten auf den Beschluss der BV Stieghorst gewartet, was sehr ärgerlich sei. Ärgerlich deshalb, weil bei der Regionalplanung der Stadt die Flächen als Reserveflächen entgegengehalten würden, eine Aktivierung aber zugleich nicht möglich sei.

Herr Vollmer rügt die verzögernde Vorgehensweise der BV Stieghorst, was von Herrn Dr. Lange zurückgewiesen wird.

Herr Rörig regt wie Herr Moss an, ggf. in der nächsten Sitzung die Sache durch Beschluss voranzubringen.

Frau Hennke stellt fest, dass man bei der Rochdale-Kaserne trotz etwa zeitgleichem Beginn bereits viel weiter sei.

1. Lesung -

-.-.-

Zu Punkt 16

Umsetzung der Baulandmobilisierungsverordnung NRW durch das Bauamt

Beratungsgrundlage:

Drucksachennummer: 5763/2020-2025

Herr Seifert merkt an, dass die Beschleunigung grundsätzlich begrüßenswert sei. Wichtig sei, dass die BVen immer ausreichend über die Maßnahmen informiert würden, die abweichend vom B-Plan entstehen. Auch die Kommunikation gegenüber den Bürgern sei wichtig, um entstehenden Ärger abzuwenden.

Herrn Krause ist die Informationsvorlage zu vage gehalten. Ihm fehlen weiterer konkrete Ausführungen, wie die weitere Strategie aussehe und ob und wo ggf. bereits konkrete Umsetzungen geplant seien.

Herr Bielefeld erläutert, dass die Informationsvorlage dazu diene, einmal den Instrumentenkoffer vorzustellen. Die neuen Instrumente führten dazu, viele Vorhaben, die bisher nicht zulässig waren, durch die Erteilung von Befreiungen zuzulassen. Dies führe bei den umliegenden Betroffenen oft zu ablehnenden Reaktionen, da man sich auf den bisherigen Zustand verlassen habe. Es sei daher die Kommunikation sehr wichtig, und die gewollte Schaffung weiteren Wohnraumes führe zu unbequemen Situationen.

Herr Moss ergänzt, dass der Handlungsspielraum deutlich gewachsen sei, um einzelne Grundstücke besser bebauen zu können. Was allerdings mit Vorsicht gesehen werde, ist, hierüber Vorgaben ganzer Bebauungspläne zu unterlaufen und dadurch die Bebauungspläne quasi kaputtzuschießen. Solche Ideen würden zum Teil von Großinvestoren angestrebt. Es sei Aufgabe der Bauverwaltung als Sonderordnungsbehörde, die Vorhaben zu prüfen und zu genehmigen und ggf. auch als Beklagte dann rechtfertigen zu können. Hier sollte die Politik nicht jedes Einzelvorhaben mitbeurteilen, da es die Aufgabe des Bauamtes sei, die Zulässigkeit im Einzelfall zu prüfen. Man müsse auch erst noch verfolgen, wie die Vorschriften in anderen Kommunen angewendet und von der Rechtsprechung ausgestaltet werden. Die Möglichkeiten im Einzelfall seien auf jeden Fall erweitert.

Auf Nachfrage ergänzt Herr Bielefeld, dass es bei den neuen Instrumenten ausschließlich um den Wohnungsbau gehe.

Der Stadtentwicklungsausschuss nimmt Kenntnis.

-.-.-

Bauamt/Bauleitpläne

Zu Punkt 17	<u>Bauleitpläne Brackwede</u>	
	Keine	

Zu Punkt 18	<u>Bauleitpläne Dornberg</u>	
	Keine	

Zu Punkt 19	<u>Bauleitpläne Gadderbaum</u>	
	Keine	

Zu Punkt 20	<u>Bauleitpläne Heepen</u>	
	Keine	

Zu Punkt 21	<u>Bauleitpläne Jöllenbeck</u>	
	Keine	

Zu Punkt 22	<u>Bauleitpläne Mitte</u>	
	Keine	

Zu Punkt 23	<u>Bauleitpläne Schildesche</u>	
	Keine	

Zu Punkt 24	<u>Bauleitpläne Senne</u>	
	Keine	

-.-.-

Zu Punkt 25 Bauleitpläne Sennestadt**Zu Punkt 25.1 1. Änderung des Bebauungsplanes Nr. I/ St 50 „Wohnen und Arbeiten auf dem Schillinggelände“ für eine Teilfläche südwestlich der Paderborner Straße, begrenzt durch das Flurstück 321 (Kreuzkirche) und die Altmühlstraße im Süden****- Stadtbezirk Sennestadt -****Erneuter Entwurfsbeschluss (2. Entwurf)**
Entwurfs- und AuslegungsbeschlussBeratungsgrundlage:

Drucksachennummer: 5427/2020-2025

Herr Moss erläutert, dass hierzu ein Klageverfahren anhängig sei, bei dem der Landesbetrieb Straßen NRW eine Normenkontrollklage vor dem OVG eingereicht habe. Man habe verabredet, das Klageverfahren auszusetzen und den beanstandeten Teil des B-Planes nachzubessern. Es sei daraufhin der B-Plan geteilt worden, so dass die Wohnbebauung im hinteren Teil des Plangebietes weiterlaufe und nur der strittige, vordere Teil des B-Planes, bei dem es um erschließungsrechtliche Fragestellungen gehe, nachgebessert werde. Diesbezüglich warte man auf eine Beschlussfassung der BV Sennestadt. Es würden allerdings immer wieder alle möglichen Einwände und Vorbringen geäußert, die das Verfahren verzögerten, zuletzt von der Sennestadt GmbH. Das OVG frage inzwischen nach dem Stand der Nachbesserung und es drohe, wenn weiterhin keine Planung abgeschlossen werden könne, dass das OVG irgendwann den B-Plan zum Schaden der Stadt für nichtig erkläre.

1. Lesung -

-.-.-

Zu Punkt 26 Bauleitpläne Stieghorst

Keine

-.-.-

Frank Strothmann

Anita Lange