

Niederschrift
über die Sitzung des Stadtentwicklungsausschusses
am 28.11.2023

Tagungsort: Else-Zimmermann-Saal, Technisches Rathaus
Beginn: 17:00 Uhr
Ende: 21:05 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 Sven Rörig (stellv. Vorsitzender)
Frau Karin Schrader
Herr Frederik Suchla

Bündnis 90/Die Grünen

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

AfD

Frau Heliane Ostwald

Die Partei

Herr Bjarne Lange

FDP

Herr Rainer Seifert

Die Linke

Herr Bernd Vollmer

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

Von der Verwaltung

Herr Martin Adamski	Beigeordneter Dezernat 3
Herr Olaf Lewald	Amt für Verkehr
Herr Lars Bielefeld	Bauamt

z
u
n
g
N
r
.
S
t
E
A
/
0
4
1
/
2
0
2
3

Herr Gerd Herjürgen

Bauamt

Schriftführung

Frau Anita Lange

Vor Eintritt in die Tagesordnung

Herr Strothmann begrüßt die Anwesenden zur 41. 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:

Um folgende Punkte wird die Tagesordnung erweitert:

- 4.1 Anfrage der SPD-Fraktion "Parkplatzsituation Sportplatz VfL Theesen"
- 4.2 Anfrage der FDP-Fraktion "Fahrradanzahl im Bahnhofsviertel"
- 4.3 Anfrage der CDU-Fraktion zu "Pendlerverkehre"
- 4.4 Anfrage CDU-Fraktion "Umbaumaßnahme Jahnplatz"
- 5.8 Einführung Deutschlandticket Sozial zum 01.12.2023, Anfrage DIE LINKE

Folgende Punkte werden zurückgezogen bzw. abgesetzt oder in 1. Lesung behandelt:

- 5.3 Stadtumbau Nördlicher Innenstadtrand:
Machbarkeitsstudie zur gestalterischen und funktionalen Aufwertung des Bahnhofumfeldes
- 10 Umsetzung des Verkehrskonzeptes der Martin-Niemöller-Gesamtschule
- 11 Umgestaltung Berliner Straße zwischen Stadtring und Hauptstraße
- 13 Machbarkeitsstudie Radschnellweg OWL 2.0
- 21.1 Einzustellende Bauleitplanverfahren
- Stadtbezirk Brackwede -
Beschluss zur Einstellung der Bauleitplanverfahren:
- Nr. I/B 4/4 1. Änderung „Kirchplatz“
- Nr. I/B 4/5 „Heuberger Straße“
- Nr. I/B 15 112 „Gewerbegebiet Friedrich-Wilhelms-Bleiche“
- Nr. I/B 21 „Parkplatz Rudolf-Rempel-Schule“
- Nr. I/B 24 1. Änderung „Am Amtsweg“
- Nr. I/B 32 „Westlicher Stadtring“
- Nr. I/B 74 „Park & Ride Bahnhof Brackwede“
- Nr. I/Q 1 „Am Friedhofsweg“
- Nr. I/Q 2 „Lauks“
- Nr. I/Q 4 „nördlich der B68“
- Nr. I/Q 7 „Rennplatz“
- Nr. I/Q 11 „Schlichte“
- Nr. I/Q 12 „Schürhornweg“
- Nr. I/Q 17 „Salzburger Straße“
- Nr. I/U 2a „Gütersloher Straße – Kasseler Straße – Trüggelbach“
- Nr. I/U 9 „Kralheide“ Haushaltsplan und Stellenplan 2024 des Bauamtes
- 21.2 Erstaufstellung des Bebauungsplanes Nr. I/Q29 „Wohngebiet Osnabrücker Straße / Wilfriedstraße“ für das Gebiet südlich der Osnabrücker Straße, westlich der Wilfriedstraße und nördlich der Borgsen-Allee sowie 256. Änderung des Flächennutzungsplanes „Gemischte Baufläche Osnabrücker Straße / Wilfriedstraße“ im Parallelverfahren gemäß § 8 (3) BauGB

- Stadtbezirk Brackwede -

Aufstellungsbeschluss

Beschluss zur frühzeitigen Beteiligung der Öffentlichkeit und der Behördenhaushaltsplan und Stellenplan für 2024 des Amtes für Geoinformation und Kataster

Im Nachtrag wurden Unterlagen zu folgenden Punkten zugesandt:

- 7 Konzept zur Förderung von Parklets in Bielefeld angelehnt an Förderprogramme in Berlin und München
- 8 Bestätigung der Juryentscheidung zum Siegerentwurf des Ideenwettbewerbs zur Weiterentwicklung der Bielefelder Altstadt
- 9 Haushaltsbefragung zur Mobilität in Bielefeld 2022
- 10 Umsetzung des Verkehrskonzeptes der Martin-Niemöller-Gesamtschule
- 13 Machbarkeitsstudie Radschnellweg OWL 2.0
- 19 Arbeitsgruppe „Bielefelder Leitbild einer zukunftsgerechten Stadtentwicklung“ hier: Aktueller Sachstand

Öffentliche Sitzung:

Zu Punkt 1

Bericht von DB-Management zum Stand des Bahnprojekts Hannover-Bielefeld - Umbau des Bielefelder Hauptbahnhofs

Herr Vorwerk stellt die Präsentation vor.

Herr Sell referiert zum Umbau des Bielefelder Hauptbahnhofs. Die Präsentation wird als Anlage der Niederschrift beigelegt.

Herr Seifert fragt nach, wieviel bei der Joseph-Massolle-Straße abgeschnitten werden müsste.

Herr Sell antwortet, dass die Parkplätze und die Bushaltestellen zurückgebaut werden müssten. Genauere Auskunft könne er zu diesem Zeitpunkt noch nicht geben.

Herr Dr. Lange fragt, wieviel Meter Breite für ein Stumpfgleis eingeplant werden müsste und wie dann die Zugänge zu diesem Gleis geplant werden.

Herr Sell antwortet, dass die Gleise in Deutschland eine Einheitsgröße hätten. Die Bahnsteigbreite hänge von der Anzahl der Personen ab, die den Bahnsteig nutzen werden. Das könne er noch nicht sagen. Wie die Zugänge sein werden, könne er zu diesem Zeitpunkt noch nicht beantworten. Die Planung stehe ganz am Anfang. Die entsprechenden Gespräche müssten noch geführt werden.

Frau Rammert weist darauf hin, dass die Bushaltestellen an der Joseph Massolle-Straße die Haltestellen für den Schienenersatzverkehr seien. Das sollte man bei der weiteren Planung bedenken und anstelle der Bushaltestellen eher den Individualverkehr dort wegverlegen.

Herr Sell erläutert, dass solche Überlegungen im Rahmen der Vorplanung u.a. im Dialog mit der Feuerwehr geklärt werden. Momentan ist die DB noch in der Grundlagenermittlung und ermittelt, was alles gehen könnte. Das größere Augenmerk liegt zum jetzigen Zeitpunkt eher darauf, wieviel Platz für den Bahnbetrieb, etwa für Weichen und Gleisführung benötigt werde. Die Anregung von Frau Rammert nimmt er erstmal mit. Die Vorplanung werde erst in ein paar Jahren starten.

Herr Hallau bedankt sich auch für den Vortrag und die Wiederholung des Vortrags, der auch in der Fraktionssitzung Bündnis 90 / Die Grünen von den Vertretern der DB gehalten wurde. Er äußert Bedenken, dass die Nachteile von H-Bahnsteigen größer seien als die Vorteile eines zusätzlichen Gleises.

Herr Sell antwortet, dass nur ein bis zwei Fernzüge Bielefeld passieren würden. Da nur die Gleise 5 und 7 H-Bahnsteigen seien, könnte der Güterverkehr an den anderen Gleisen Bielefeld passieren. Die Gleise 1-4 seien wesentlich für den Fernverkehr geplant. Für die funktionierenden Bahnhöfe mit Stumpfgleisen bringt er den Hauptbahnhof in Frankfurt als Beispiel vor.

Herr Hallau ergänzt, dass die Verzahnung mit dem Regionalverkehr hier ganz wesentlich sei und erhofft sich auch durch den Deutschland-Takt Verbesserungen.

Herr Vollmer unterstützt die perspektivische Betrachtung des Zugverkehrs. Er geht nochmal auf den Busverkehr am Hauptbahnhof in Verbindung mit der durchgeführten Machbarkeitsstudie des Bahnhofsvorplatzes ein. Er findet es äußerst unglücklich, dass die Regionalbusse am hintersten Ende des Vorplatzes halten. Bei der Planung von Gleisen sollten die Haltestellen für die entsprechenden Buslinien samt der Stadtbahn und dem Tunnel mit verknüpft werden.

Herr Rörig fragt zum einen, ob das jetzt vorgelegte Modell schon eine Art Kompromiss sei, ob es eigentlich besser wäre, man hätte zum Beispiel noch drei Gleise mehr? Zum anderen würde er Frau Rammert widersprechen und die Verkehre eher auf die andere Seite des Bahnhofs verlagern. Als dritten Punkt fragt er nach Überdachungen für die H-Gleise.

Herr Sell entschuldigt sich für seine Äußerung, dass die Hinweise nur mitgenommen werden. Natürlich nehme er sie mit in den Planungsprozess auf. Hinsichtlich des fehlenden Daches dient dies der besseren Anschauung bei der Präsentation. Die dargestellte Ausbaulösung des Hauptbahnhofs sei die maximalste Lösung für den Ausbau der Gleisanzahl. Es sei eher sogar so, dass wenn die Betriebsart bei der Bahn vom Linienverkehr zum Richtungsverkehr umgestellt werde, es eventuell möglich sei, mit weniger Gleisen in Bielefeld auszukommen und dafür eine Ausdehnung bis nach Herford und Isselhorst-Avenwedde vorzunehmen, wobei das noch nicht konkreter gefasst werden könne. Zum Thema Ersatzverkehr seien Gespräche mit der Stadt Bielefeld notwendig.

Herr Seifert gibt zu bedenken, dass wenn auf der Rückseite vom Hauptbahnhof die Haltestellen für den Schienenersatzverkehr wegfallen sollten, dies in die Planung des Vorplatzes vom Hauptbahnhof

einfließen sollte.

Herr Dr. Lange fragt nach, ob es neben der dargestellten Maximal-
lösung auch denkbar sei, dass etwa nur ein weiteres Gleis komme,
oder gar keine Vergrößerung. Zudem fragt er nach der zeitlichen
Planung für das ganze Projekt.

Herr Sell antwortet, dass die Untersuchungen der EBWU ergeben
hätten, dass hier mehr Gleise erforderlich seien. Man dürfe aber auch
nicht vergessen, dass man dafür auf Flächen Dritter angewiesen sei.
Ob man diese Flächen dann, im Wege der Planfeststellung etwa, be-
komme, müsse man sehen. Zum zeitlichen Rahmen antwortet er mit
einem Zitat von seinem Vorgesetzten: „Wir planen zehn Jahre und wir
bauen zehn Jahre“. Planungen von Großprojekten seien zeitlich
schwer überschaubar. Es seien viele Randbedingungen zu berücksichtigen.

Herr Strothmann fragt, wie die Planungen perspektivisch umgesetzt
werden: Werden die Gleise und das Gebäude gleichzeitig umgebaut
oder nacheinander, oder wurde dies überhaupt noch nicht geplant?
Herr Sell antwortet, dass diese Punkte noch nicht geplant seien, denn
es hänge damit zusammen, wie die Erweiterung der Gleise
beschlossen würde und wie dann die Bauaktivitäten geplant werden.

Herr Vorwerk verweist noch auf den am 07.12.2023 stattfindenden
Infomarkt mit einer anschließenden Möglichkeit für ein Gespräch im
„Movie“ gegenüber dem Hauptbahnhof Bielefeld. Herr Sell wird dabei
zeigen, wie die Deutsche Bahn Trassen entwickelt und es werde über
die Planungen des Bielefelder Hauptbahnhofs informiert.

Herr Strothmann bedankt sich bei Herrn Vorwerk und Herrn Sell für
den informativen Beitrag und bittet sie darum, den Ausschuss auch
künftig über den Planungsfortschritt zu informieren.

-.-.-

Zu Punkt 2

Genehmigung der Niederschriften

Zu Punkt 2.1

Genehmigung des öffentlichen Teils der Niederschrift über die 34. Sitzung des Stadtentwicklungsausschusses mit der Be- zirksvertretung Mitte und dem BISB am 13.06.2023

Herr Langeworth weist darauf hin, dass er an der Sitzung sowohl als
Mitglied der Bezirksvertretung Mitte als auch Mitglied des Stadtentwick-
lungsausschusses teilgenommen hat.

Der Stadtentwicklungsausschuss fasst folgenden

Beschluss:

**Die Niederschrift der öffentlichen Sitzung vom 13.06.2023 (Nr. 34)
wird nach Form und Inhalt genehmigt.**

- einstimmig beschlossen -

-.-.-

Zu Punkt 2.2 Genehmigung des öffentlichen Teils der Niederschrift über die 40. Sitzung des Stadtentwicklungsausschusses am 24.10.2023

Frau Rammert teilt mit, dass sie entgegen dem Protokolltext nur gebeten hatte, dass Teile der Straßen und nicht ganze Straßen bei der Mein-Siggi-App rausgenommen werden. Sie erläutert, dass ihr Einwand auf den Hinweis von Herrn Dr. Bruder erfolgt sei, der darauf aufmerksam gemacht habe, dass die Blinden-Leitsysteme in der App blau markiert sind. Herr Strothmann sagt die entsprechende Korrektur zu.

Der Stadtentwicklungsausschuss fasst folgenden

Beschluss:

Die Niederschrift der öffentlichen Sitzung vom 24.10.2023 (Nr. 40) wird nach Form und Inhalt genehmigt.

- bei einer Enthaltung einstimmig beschlossen -

Zu Punkt 3 Mitteilungen

Zu Punkt 3.1 Mitteilung zum Sachstand Selhausenstraße

Das Amt für Verkehr teilt mit:

In der Selhausenstraße kam es in der Nacht vom Sonntag 12. November 2023 auf Montag den 13. November 2023 zu einer Absackung der Fahrbahn im Bereich Hausnummer 109/ 111 (s. Abbildung 1).



Abbildung 1: Zustand am 13.11.2023

Da zu diesem Zeitpunkt das Ausmaß noch nicht ersichtlich war, wurde die Fahrbahn vorsorglich eingeengt. Im Laufe der nächsten Tage sackte die Fahrbahn weiter ab, sodass eine Vollsperrung zwingend erforderlich wurde. Ein anfänglich vermuteter Böschungsabriss aufgrund der starken Regenereignisse konnte nicht bestätigt werden. Da der Schaden nicht die erforderlichen Anzeichen für dieses Schadensbild aufwies und die Fahrbahn weiter abgesackt (Fehler! Verweisquelle konnte nicht gefunden werden.) und sich in Richtung Oerlinghauser Str. bewegte, wurde ein Bodengutachter beauftragt, die Ursachen zu ermitteln.

Frau Rammert fragt nach dem Kostenträger der Reparatur der Fahrbahn. Herr Lewald antwortet, dass zunächst untersucht werde, wie es zu diesen Schäden gekommen sei. Die Frage nach dem Kostenträger könne daher noch nicht beantwortet werden.

Der Stadtentwicklungsausschuss nimmt Kenntnis.

Zu Punkt 3

Mündliche Mitteilung vom Amt für Verkehr

Herr Lewald berichtet, dass es derzeit nicht immer klar sei, wie es mit den Bundesfördergeldern und Genehmigungsbescheiden weitergeht. Heute habe das Amt für Verkehr einen Genehmigungsbescheid vom Digitalisierungsministerium für die weitere Förderung zur Unterstützung des GIGABIT-Ausbaus des Telekommunikationsnetzes erhalten. Der Bund hat hinsichtlich des Ausbaus der „Grauen Flecken“ mitgeteilt, dass die Fördergenehmigung über 29.335.000,- Euro ausgesprochen worden ist und die Stadt Bielefeld diese Summe erhalten wird.

Zu Punkt 4 Anfragen

Zu Punkt 4.1 Anfrage der SPD-Fraktion "Parkplatzsituation Sportplatz VfL Theesen"

Beratungsgrundlage:

Drucksachennummer: 7156/2020-2025

Text der Anfrage lautet:

Ist dem Amt für Verkehr bekannt, dass es rund um den Sportplatz des VfL Theesen an der Gaudigstraße 29 in 33739 Bielefeld eine schwierige Parkplatzsituation für Besucher*innen bei sportlichen Veranstaltungen gibt?

Zusatzfrage:

Gibt es umliegende Flächen, die zeitweise als Parkplatz zur Verfügung gestellt werden können?

Die Antwort lautet:

Dem Amt für Verkehr ist die Situation rings um den Sportplatz des VfL Theesen seit Jahren bekannt. Um die Parkplatzsituation etwas zu entschärfen wurden in den vergangenen Jahren bereits mehrere Maßnahmen durchgeführt:

- Schaffung einer zusätzlichen Parkfläche für ca. 60 Autos in der östlichen Gaudigstraße
- Tolerierung des Parkens auf dem nördlichen Seitenstreifen der Theesener Straße Höhe des Waldstückes. Der Untergrund ist für eine Ausweisung als Parkplatz nicht geeignet.
- Aufhebung der Radwegführung und des Haltverbotes im Horstheider Weg zwischen Gaudigstraße und Theesener Straße zum Pfingstturnier. Dadurch werden (befristet) weitere Parkplätze geschaffen. Der Radverkehr wird umgeleitet. In diesem Zusammenhang werden auch Parkplatzflächen für die Reisebusse an der Theesener Straße entlang des Sportplatzes freigegeben
- Sollten wichtige Spiele mit großem Anreiseverkehr anstehen, so müssten weitere Maßnahmen (z. B. shuttle-Verkehre, organisierte Anreise usw.) individuell geprüft werden.

Darüber hinaus gehende Maßnahmen sind auf Grund der örtlichen Lage des Sportplatzes nach derzeitigem Kenntnisstand nicht möglich.

Der Stadtentwicklungsausschuss nimmt Kenntnis.

Zu Punkt 4.2 Anfrage der FDP-Fraktion "Fahrradanzahl im Bahnhofsviertel"

Beratungsgrundlage:

Drucksachennummer: 7172/2020-2025

Text der Anfrage lautet:

Wieviele Fahrräder parken aktuell im westenlichen und östlichen Bereich des Bahnhofsviertels? (Bitte jeweils auftrennen)

Zusatzfrage: Gibt es saisonale Schwankungen in der Anzahl, falls ja, wie hoch sind diese? Zusatzfrage: Ist innerhalb der letzten Jahre eine Entwicklung hinsichtlich der abgestellten Fahrräder zu erkennen?

Die Antwort lautet:

Das Amt für Verkehr teilt im Nachgang zur Anfrage „Fahrradanzahl im Bahnhofsviertel“ mit:

Im Zuge der Erstellung der Machbarkeitsstudie Radstation/ Mobilstation am Hauptbahnhof aus dem Jahr 2019 wurden Fahrradabstellanlagen und frei abgestellte Fahrräder in einem Entfernungsbereich bis ca. 75 m vom nächst gelegenen Bahnsteigzugang erhoben. Die Ergebnisse der Erhebung sind in der nachfolgenden Tabelle dargestellt. Die Tabelle enthält zudem die Auslastung der zugangsgesicherten Radstation sowie der RadParks am Bahnhof im September 2023. Neben den aufgeführten Abstellmöglichkeiten befinden sich westlich des Bahnhofs acht Fahrradboxen. Dem AfV liegt keine detaillierte Auslastung zu diesen Fahrradboxen vor, sondern eine Gesamtübersicht der 39 städtischen Fahrradboxen, von denen im September 2023 32 reserviert waren.

Die Zahl der korrekt bzw. irregulär abgestellten Fahrräder wurde im Rahmen einer Zählung am 26.09.2018 gegen 9 Uhr bei günstiger Witterung (mittlere Temperatur, leicht bewölkt) festgestellt. Obwohl diese Zählung nur eine Momentaufnahme darstellt und aufgrund der Uhrzeit vor allem die Fahrräder von Auspendlern abgestellt waren, lassen sich einige Ergebnisse zusammenfassen:

- *Das Angebot an frei zugänglichen Abstellmöglichkeiten decken nicht die Nachfrage.*
- *Das Hindernis zur Nutzung der RadParks (Besorgung eines Schlüssels) hemmt die Nachfrage.*
- *56% der Fahrräder werden auf der östlichen Seite (Stadtseite) abgestellt, 44% auf der westlichen Seite (Rückseite).*
- *63% der Fahrräder waren in frei zugänglichen Abstellanlagen oder wild abgestellt, 37% in zugangsgesicherten Anlagen.*
- *Bei den Fahrradbügel auf der Rückseite des Bahnhofs zeigt sich an der Auslastung, dass jeder Meter weiter weg vom*
- *Eingang, weniger Akzeptanz bei den Radfahrenden findet.*
- *Während nah am Bahnsteigzugang viele Fahrräder wild abgestellt werden, sind weiter entfernt noch Fahrradbügel frei.*

Standort	Art	Anzahl Abstellplätze	Qualität der Abstellplätze	Fahrräder korrekt abgestellt	Fahrräder wild abgestellt
östlich	frei zugänglich	140	70 Bielefelder Bügel	130	57
	Radstation	142	142 Hoch- Tiefaufsteller	151	0
	Rapark	55	55 Doppelstockparker	28	0
westlich	frei zugänglich	176	88 Bielefelder Bügel	139	90
	Radpark	92	92 Doppelstockparker	64	0

Zusatzfrage:

„Gibt es saisonale Schwankungen in der Anzahl, falls ja, wie hoch sind diese?“

Antwort:

Saisonale Schwankungen liegen vor, können jedoch aufgrund fehlender Zählungen nicht genauer beziffert werden. Zu beachten sind neben saisonalen Bedarfsschwankungen ebenfalls die tageszeitlichen Schwankungen.

Zusatzfrage:

„Ist innerhalb der letzten Jahre eine Entwicklung hinsichtlich der abgestellten Fahrräder zu erkennen?“

Antwort:

Aufgrund fehlender Zählungen kann eine Entwicklung nicht aufgezeigt werden. Seit Januar 2022 liegen Auslastungsdaten zu den zugangsgesicherten Abstellanlagen vor. Die Auslastung im September 2022 lag in der Radstation bei 95,8%, am östlichen RadPark bei 41,8%, am westlichen RadPark bei 60,9% sowie bei den Radboxen bei 71,8% (28 belegt).

Die angesprochene Machbarkeitsstudie hat auf Grundlage der Erhebung, einer Befragung der Nutzer*innen, den Pendlerzahlen, Ein- und Aussteiger am Bahnhof, der Änderung des Modal Splits sowie der Bevölkerungsentwicklung einen zukünftigen Bedarf von 2.000 bis 4.000 Abstellplätze berechnet. Bei der niedrigeren Zahl wird ein eher konservatives Szenario angenommen, bei dem vor allem durch eine Verbesserung des Angebots für das Fahrradparken zusätzliche Nachfrage zur Verknüpfung von Fahrrad und Bahn entsteht. Die höhere Zahl basiert auf dem fortschrittlichen Verkehrswende-Szenario. Dieses geht von einer Verdoppelung der Zahl der Pendler aus, die mit der Bahn fahren, und dass diese wiederum doppelt so häufig Fahrrad und Bahn kombinieren, indem sie am Bielefelder Hauptbahnhof vom Fahrrad auf die Bahn umsteigen oder umgekehrt.

Herr Seifert merkt an, dass mehr Fahrradfahrer aus dem Norden zum Bahnhof kommen und dort parken als aus dem Süden. Für die weitere Planung müsste auch sichergestellt werden, dass es auch im nördlichen Bereich des Bahnhofs Fahrradparkplätze, d.h. auch am Boulevard gibt. Damit die aus dem Norden kommenden Radfahrer nicht erst einen Schlenker zum Bahnhofsvorplatz machen müssten.

Herr Adamski stimmt dem zu.

Herr Hallau merkt an, dass es sich bei den an der nördlichen Seite vorhandenen Fahrradstellplätzen um überdachte Parkplätze handeln würde, während die sich auf der südlichen Seite befindenden

Fahrradstellplätze nicht überdacht seien. Es würden also vermutlich auch Radfahrer aus dem Süden gezielt die überdachten Plätze ansteuern.

Herr Adamski teilt diese Auffassung.

Herr Vollmer merkt an, dass im Rahmen der Radverkehrsstrategie überlegt worden sei, ein Fahrradparkhaus zu realisieren. Die Realisierung sei jedoch von den Planungen der Deutschen Bahn hinsichtlich des Umbaus des Hauptbahnhofs abhängig.

Der Stadtentwicklungsausschuss nimmt Kenntnis.

-.-.-

Zu Punkt 4.3

Anfrage der CDU-Fraktion zu "Pendlerverkehre"

Beratungsgrundlage:

Drucksachennummer: 7175/2020-2025

Text der Anfrage lautet:

Welche Maßnahmen plant die Stadt Bielefeld, um auf die steigenden Pendlerverkehre zu reagieren.

Zusatzfrage 1:

Ist die Stadt Bielefeld mit anderen Kommunen im Austausch und welche Vereinbarungen wurden im Bezug auf die Pendlerverkehre getroffen?

Zusatzfrage 2:

In welchen Verkehrskonzepten finden sich Aussagen zu den Pendlerverkehren und mit welchem Ziel?

Die Antwort lautet:

Text der Anfrage:

Welche Maßnahmen plant die Stadt Bielefeld, um auf die steigenden Pendlerverkehre zu reagieren?

Antwort der Organisationseinheit 660.21

Durch die positiven Entwicklungen auf dem Bielefelder Arbeitsmarkt sind die Beschäftigungszahlen entsprechend gestiegen, womit auch eine Veränderung der Pendlerzahlen verbunden ist.

*Unter anderem strebt die Stadt Bielefeld auch deshalb die Reduzierung des Anteils des motorisierten Individualverkehrs an. Hierzu ist das Amt für Verkehr derzeit unter anderem damit befasst, ein gesamtstädtisches Park&Ride-Konzept gutachterlich erstellen zu lassen. Ziel ist es, die Pendler*innen, welche mit dem Pkw ihr Ziel in Bielefeld erreichen wollen frühzeitig dazu zu bewegen, auf öffentliche Verkehrsmittel umzusteigen. Dieses beruht auf einem Beschluss des Stadtentwicklungsausschusses vom 13.09.2023, Drs.-Nr. 6725/2020- 2025. Des Weiteren wird zum Beispiel fortlaufend daran gearbeitet, dass ÖPNV-Angebot zu verbessern, die Radinfrastruktur zu ertüchtigen und*

auszubauen, sowie durch die Errichtung von Mobilitätstationen den Umstieg auf alternative Verkehrsmittel zu forcieren. Auch die geplante Etablierung eines dynamischen Verkehrsleitsystems soll hier unterstützend eingreifen, um diese Verkehre zu leiten und frühzeitig auf P+R-Plätze bzw. auf andere schnellere Alternativen zur Zielerreichung hinweisen.

Zusatzfrage 1: Ist die Stadt Bielefeld mit anderen Kommunen im Austausch um welche Vereinbarungen wurden in Bezug auf die Pendlerverkehre getroffen?

Antwort der Organisationseinheit 660.21

Ja, die Stadt Bielefeld ist im kontinuierlichen Austausch mit umliegenden Kreisen und Kommunen und den dort zuständigen Verkehrsverbünden. Hierbei geht es um Ausbau der Infrastruktur ÖPNV und alternativer Verkehrsmittel, wie z. B. den Bau von Radschnellwegen. Auch beim Thema P&R findet ein entsprechender Austausch statt.

Zusatzfrage 2: In welchen Verkehrskonzepten finden sich Aussagen zu den Pendlerverkehren und mit welchem Ziel?

Antwort der Organisationseinheit 660.21

In der Vergangenheit hat die Stadt Bielefeld auf der Grundlage des Ratsbeschlusses zur Mobilitätswende diverse Gutachten erstellen lassen, die sich mit dem Thema bezogen auf die unterschiedlichen Mobilitätsformen befassen. Hier handelt es sich zum Beispiel um den Nahverkehrsplan, das mIV-Konzept, das Parkraumkonzept, das Radverkehrskonzept oder die zuvor genannte Untersuchung zur Anlage von P+R-Plätzen. In allen diesen Untersuchungen finden sich Aussagen zu Pendlerverkehren. Übereinstimmendes Ziel ist, die Pendelnden weg von der Nutzung des motorisierten Individualverkehrs, hin zu alternativen Fortbewegungsmitteln zu bewegen.

Herr Dr. Lange äußert, dass seine Fraktion sich konkretere Informationen gewünscht hätte. Außerdem seien sie irritiert, wieso sich hier nur auf drei Verkehrsträger bzw. nur auf zwei, nämlich den ÖPNV und den Radverkehr konzentriert werde. Zum Entwicklungsstand der Maßnahmen für den mIV werde nichts mitgeteilt.

Herr Vollmer merkt an, dass das S-Bahnkonzept in der Antwort außen vor bleibe. Er bittet Herrn Lewald, dieses Konzept bei den Planungen konsequent mit zu berücksichtigen. An Herrn Dr. Lange appelliert er, da dieser immer eine gesamtverkehrliche Betrachtung fordere, nicht nur auf mIV zu blicken. Die CDU-Fraktion hätte damals das S-Bahnkonzept mit unterstützt, dann würde es auch hier mit dazugehören.

Herr Adamski geht nochmal auf die Präsentation der Deutschen Bahn ein und stellt fest, dass dort noch gar nichts konkretes zur Umsetzung vorliege. Bei der Realisierung des S-Bahnkonzeptes gebe es viel zu tun. Man müsse hier aber auch die Zuständigkeiten berücksichtigen. Diese liegen für den Regional- und Fernverkehr bei der Deutschen Bahn, für die S-Bahn beim NWL. Er würde sich oft mit den Beteiligten treffen und immer wieder dieselben Informationen erhalten. Wenn es dort etwas Neues gäbe, dann würde er darüber berichten. Insofern könnte er natürlich diese wiederkehrenden Informationen an die Gremienmitglieder weitergeben. An Herrn Dr. Lange gerichtet antwortet

er, dass die Antwort auch den miV berücksichtige, etwa bezüglich der P+R-Parkplätze. Er bittet darum, ggf. konkreter zu fragen, oder sich ansonsten zu gedulden, da für das P-R-Konzept und das Quartiersparken in der ersten Jahreshälfte des nächsten Jahres vorgesehen sei, im Ausschuss zu informieren und zu diskutieren.

Herr Vollmer weist auf Situation in der Stadt Münster hin, die auch eine Großstadt sei. Dort gehe man mit der Situation etwas anders um. Dort gebe es eine Projektgruppe für diese Planungen und man sei deswegen etwas weiter.

Herr Adamski antwortet darauf, dass er gerne bereit sei, zusätzlich zu dem Radschnellweg auch noch diese Planungen zu übernehmen. Die Kommunen seien aber am wenigsten mit Ressourcen ausgestattet und könnten daher nicht über ihre Zuständigkeit hinaus weitere Vorhaben angehen, wenn die Politik sie nicht dazu entsprechend auffordere und ausstatte. Wenn die Politik der Verwaltung die entsprechenden Mittel und Personalressourcen geben würde, wie etwa beim Radschnellweg, dann wären die Planungen auch schon viel weiter und man könnte weitere StraßenNRW-Projekte voranbringen. Andere Verkehrsträger müssten aber auch zu ihren Aufgaben stehen.

Herr Dr. Lange bestätigt, gerichtet an Herrn Vollmer, dass auch die S-Bahn dazugehöre. Deswegen fordere die CDU-Fraktion ein ganzheitliches Konzept. Er bleibe dabei, dass die Antwort der Verwaltung ausgesprochen dürftig und viel zu wenig konkret sei. Er fordert die Verwaltung auf, sich nicht quasi in eine Opferrolle zu begeben. Beim Radschnellweg hätte beispielsweise die Kommune Bielefeld „hier“ gerufen und nicht etwa aufgrund fehlender Kapazitäten abgelehnt. Man hätte schon in der StEA-Sitzung vor einem Jahr etwa über E-Ladestationen debattiert und es sei nichts passiert. Dass man da nachfrage, sei wohl selbstverständlich.

Der Stadtentwicklungsausschuss nimmt Kenntnis.

-.-.-

Zu Punkt 4.4

Anfrage CDU-Fraktion "Umbaumaßnahme Jahnplatz"

Beratungsgrundlage:

Drucksachenummer: 7176/2020-2025

Text der Anfrage lautet:

Ist die Umbaumaßnahme „Jahnplatz“ mittlerweile komplett abgeschlossen und wie hoch sind die endgültigen Gesamtkosten (detaillierte Darstellung und Abweichung von der Ursprungsplanung)?

Zusatzfrage 1:

Wann und wie wird die Begrünung des Jahnplatzes umgesetzt (detaillierte Darstellung Zeitplan und Kosten)

Zusatzfrage 2:

Welche Maßnahmen plant die Verwaltung präventiv, um Kollisionen zwischen Radfahren und Fußgängern im Haltestellenbereich zu vermeiden.

Die Antwort lautet:

Die Umbaumaßnahme ist bis auf geringe Nacharbeiten abgeschlossen. Es stehen noch einzelne Bestandspläne aus, sowie letzte Arbeiten an den Fassaden im Rahmen der Wandankermontage.

Die Kostenschätzung aus dem Jahr 2018, die noch vor Aufnahme der Entwurfsplanung als Grundlage des Zuschussantrages diente, belief sich auf 14,180 Mio €.

Im März 2021 erfolgte eine Erhöhung der Gesamtprojektkosten auf 22,300 Mio €, im Mai 2022 wurden diese Kosten nochmals auf 27,500 Mio € angehoben.

Nach Abschluss der Gesamtmaßnahme ergibt sich eine Gesamtsumme von 27,250 Mio €. Der zuletzt aufgezeigte Rahmen wird damit um 250.000 € unterschritten.

In der nachstehenden Übersicht werden die einzelnen Kostenblöcke gegenübergestellt. Nach diesem Detaillierungsgrad wurden seinerzeit die Zuschussmittel beantragt.

Zusammengefasst ergeben sich von der Kostenschätzung bis zur Endabrechnung innerhalb der Kostenblöcke folgende Veränderungen:

	2018	2023
Vorplanung und Verkehrsversuch	von 40 T € auf	432 T €
Entwurfs- und Ausführungsplanung	von 1.100 T € auf	1.991 T €
Verkehrs- und Freianlagen	von 9.350 T € auf	17.748 T €
Haltestellendächer	von 1.240 T € auf	3.355 T €
Beleuchtung	von 310 T € auf	1.672 T €
Externe Bauüberwachung	von 740 T € auf	1.175 T €
Sonstiges	von 1.100 T € auf	877 T €
Summe	von 14.180 T € auf	27.250 T €.

Zusatzfrage 1:

Wann und wie wird die Begrünung des Jahnplatzes umgesetzt?

Antwort:

Nach erhaltener Bewilligung am 09.11.2023 für Maßnahme zur Verbesserung zukunftsfähiger Innenstädte und

Ortszentren stehen auch für den Jahnplatz zusätzliche Finanzmittel innerhalb eines Bewilligungszeitraumes bis zum 01.12.2026 zur Verfügung.

Am 24.11.23 fand ein Abstimmungsgespräch mit dem Freianlagenplaner und dem Umweltbetrieb zur weiteren Begrünung des Jahnplatzes statt. Über die weitere Entwicklung wird berichtet.

Zusatzfrage 2:

Welche Maßnahmen plant die Verwaltung präventiv, um Kollisionen zwischen Radfahren und Fußgängern im Haltestellenbereich zu vermeiden?

Antwort:

*Nach 15 Monaten Betrieb haben sich keine signifikanten Unfälle zwischen Radfahrer*innen und Fußgänger*innen ereignet. Es sind derzeit keine weiteren Präventivmaßnahmen geplant.*

Herr Dr. Lange fragt sich, warum es zu solchen großen Abweichungen in der Abrechnung bei einigen Punkten gekommen sei. Der Jahnplatz sei völlig überteuert. Gleichzeitig zeige sich seine Fraktion enttäuscht, wenn es um präventive Maßnahmen für Radfahrer und Fußgänger gehe. Diese seien erforderlich, denn die Planungen, die dort umgesetzt worden seien, führten zu erheblichen Konflikten in diesem Bereich.

Der Stadtentwicklungsausschuss nimmt Kenntnis.

-.-.-

Zu Punkt 5 Behandlung der unerledigten Punkte der letzten Tagesordnungen

Zu Punkt 5.1 Erlass einer Satzung über die Erhebung von Beiträgen nach § 8 Kommunalabgabengesetz (KAG NRW) für straßenbauliche Maßnahmen in der Schloßhofstraße von Drögestraße bis Melanchthonstraße

Beratungsgrundlage:

Drucksachenummer: 6295/2020-2025

Herr Krause verlässt den Sitzungssaal und betritt diesen nach der Abstimmung wieder.

Der Stadtentwicklungsausschuss fasst folgenden

Beschluss:

Die vorberatenden Gremien empfehlen dem Rat der Stadt Bielefeld und der Rat beschließt die Satzung über die Erhebung von Beiträgen nach § 8 Kommunalabgabengesetz (KAG NRW) für straßenbauliche Maßnahmen in der Schloßhofstraße von Drögestraße bis Melanchthonstraße entsprechend der Vorlage.

- einstimmig bei einigen Enthaltungen beschlossen -

Zu Punkt 5.2

Umbau der Heeper Straße zwischen Teutoburger Straße und Am Venn
hier: Vorplanungsbeschluss

Beratungsgrundlage:

Drucksachennummer: 6458/2020-2025

Herr Seifert erläutert, dass die vorgelegten Planungen nach wie vor nicht praktikabel seien. Wenn der ÖPNV hier erhebliche Nachteile bekommt, dann könne und dürfe das so nicht umgesetzt werden. Da Heepen mit der Stadtbahn nicht erreichbar sei, müsse davon ausgegangen werden, dass noch weitere Buslinien für die Erreichbarkeit hinzukommen oder auch die Taktung höher frequentiert werde. Außerdem müsse auch an die Parallelrouten gedacht werden. Es könnten nicht alle Verkehrsteilnehmer auf einer Strecke untergebracht werden, dafür reiche der Platz schlicht nicht aus. So gebe es auf der Kreuzung bei der Carl-Severing-Schule erhebliche Fußgängerverkehre. Über den MIV, die Staus und die Parksituation möchte er gar nicht reden, da diese katastrophal sei. In den Seitenstraßen sei kein Platz für das Parken. Man könne den MIV auch nicht einfach wegdiskutieren, er werde dort stattfinden. Und wenn die Straße aufgerissen werde, sollte auch über Fernwärme diskutiert werden. Deswegen bittet er um Zustimmung zum Änderungsantrag seiner Fraktion.

Herr Dr. Lange wiederholt die Anregung aus der letzten Sitzung, in der der Punkt auch schon auf der Tagesordnung stand, nämlich das Projekt zurückzustellen, um ein ganzheitliches Konzept zu entwickeln, dass auch die weiteren Aspekte des Gebietes, die dort anstünden, berücksichtige. Konkret führt er zur jetzt vorgelegten Vorlage aus, dass seine Fraktion dem Beschlussvorschlag nicht zustimmen werde, da er an erheblichen Mängeln leide. Zum einen werde die Leistungsfähigkeit der Straße nicht berücksichtigt. Es werde zu Staus kommen und es würde hierdurch auch der ÖPNV, namentlich der Busverkehr regelmäßig im Stau stehen. Die Vorstellung von einer Reduzierung des MIV um 50% auf dieser Strecke werde es nicht geben. Weiter kritisiert er den Wegfall der Parklätze, die ohne eine Lösung des Problems gestrichen würden, obwohl sie benötigt würden. Zudem bräuchten auch die Gewerbe- und Dienstleistungsbetriebe, beispielsweise das Sanitäts- haus, Parkplätze, um erreichbar zu sein. Schließlich seien auch Bushal- tepunkte nicht sinnvoll, etwa nah am Ärztehaus, positioniert.

Herr Vollmer stellt fest, dass in der Heeper Straße bereits eine Fernwärmeleitung liege, so dass hier keine grundsätzliche Diskussion oder Neuplanung erforderlich ist. Außerdem seien die Unfallzahlen hoch, so dass etwas gemacht werden müsse. Er erläutert, dass nach seiner Auffassung die Machbarkeitsstudie planerisch in Ordnung sei, insbesondere im Hinblick auf die Fahrbahn- bzw. Fußwegbreiten. Auch die Parkplatzverhältnisse seien in der Studie aufgegriffen und nicht zu beanstanden. Der Bushaltepunkt liege weiterhin direkt vor dem Ärztehaus an der Lohbreite. Er hätte sich weiterhin gewünscht, dass auf der Heeper Straße eine Stadtbahn gebaut werde. Dies sei der einzige wirkliche Kritikpunkt. Ansonsten sei es bezogen auf den ÖPNV durch bessere Taktung des Busverkehrs schon möglich, dass die sog. Pulkführerschaft funktioniere. Zudem sollte man größere Busse einsetzen, so wie man sie sich in Brackwede gerade ansehen könne.

Herr Suchla erklärt, dass seine Fraktion mit der vorlegten Planung im Wesentlichen zufrieden sei. Es sei insgesamt ein guter Kompromiss für alle Verkehrsteilnehmer. Das Vorhaben verfolge zwei Punkte: Neben der erforderlichen Kanalsanierung gehe es darum, auf 2,6 km Länge eine moderne, zeitgerechte Verbindung für alle Verkehrsteilnehmer zu schaffen. Lediglich auf dem Teilstück zwischen der Lohbreite und der Bahnbrücke, etwa 300 Meter lang, sollte über die Parkplatzsituation nochmal nachgedacht werden. Dies könne aber im Verlauf der Planung erfolgen. Auf diesem Teilstück sollte es unter dem Stichwort Service-Parken Parkplätze geben, da sonst zu befürchten sei, dass illegal auf dem Radweg geparkt bzw. gehalten werde. Um den Förderantrag nicht zu gefährden, sollte aber mit der jetzt vorgelegten Planung begonnen werden.

Herr Hallau äußert Unterstützung zu dem vorgelegten Plan. Dieser sei ein Kompromiss. Eine Ideallösung sei nicht möglich, da der Verkehrsraum wie auch an anderen Stellen in Bielefeld begrenzt sei. Die Planung folge der Prämisse, eine sichere und komfortable Verbindung für alle Verkehrsteilnehmer zu schaffen. Dabei seien nicht nur die Belange von Personen mit PKW und Rollator, sondern auch Radfahrer, radfahrende Kinder, ältere Radfahrer, die vielleicht ein E-Bike benutzen, zu berücksichtigen. Auch diese Verkehrsteilnehmer bräuchten komfortable und sichere Radwege. Zum Thema Parkplätzen halte er die Parkplätze in den Nebenstraßen für ausreichend. Eine Studie der RWTH Aachen unterstütze dies, denn danach würden Parkplätze unmittelbar vor einem Geschäft das Geschäft gar nicht attraktiver machen.

Herr Seifert stellt fest, dass recht große Einigkeit darin bestehe, dass der verfügbare Verkehrsraum dort nicht ausreiche. Insofern sei die Idee, auch noch eine Stadtbahn dort unterzubringen, überhaupt nicht darstellbar. Eine gute Lösung könne nur sein, die Parallelachsen, etwa die Bleichstraße, mit in die Planungen einzubeziehen. Das Argument des Zeitdrucks von Herrn Suchla teile er nicht. Der Kanalbau könne durchaus noch verschoben werden, und Zeitdruck wegen Förderanträgen sei noch nie ein guter Ratgeber gewesen. Es sei naiv, zu glauben, dass in der Ausführungsplanung noch signifikante Änderungen erfolgen werden. Obwohl die SPD-Fraktion mit dem Wegfall der Parklätze nicht einverstanden sei, würde sie den Vorschlag jetzt unterstützen. Dies

halte er für naiv.

Herr Langeworth weist darauf hin, dass die Machbarkeitsstudie hinsichtlich der Parkplätze nicht auf die Bedarfssituation der Bürger abstellt, sondern allein auf den Ratsbeschluss, wonach der MIV um 50% reduziert werden soll. Nicht nur im Bereich der Geschäfte, sondern etwa auch im Bereich der Wohnbebauung würden die Parkplätze von aktuell 117 auf 51 reduziert. In Bezug auf die Nebenstraßen würde durch das gerade beschlossene Verkehrskonzept 5. Kanton ebenfalls eine deutliche Reduzierung der Parkplätze erfolgen, so dass insgesamt die Planung den Bedürfnissen der betroffenen Bürger zuwiderlaufe. Er halte es für unsachlich, die Eckendorfer Straße, die an einer ganz anderen Stelle in der Innenstadt münde, als Alternative darzustellen. Auch die von ihm jetzt genannten Punkte zeigten deutlich, dass die Planung nicht im Interesse der betroffenen Bürger sei.

Herr Krämer stellt fest, dass nach der ihm vorliegenden Planung die Bushaltestelle stadteinwärts vor der Hanfstraße liege und nicht mehr vor dem Ärztehaus. Er bittet um Klärung. Herr Lewald bestätigt, dass die Planung die Bushaltestelle vor der Hanfstraße vorsehe.

Herr Hallau nimmt Bezug auf Herrn Seifert und äußert erhebliche Bedenken daran, dass die Bleichstraße als Alternativroute für den Radverkehr möglich sei, da hierbei Streckenabschnitte durch enge Parkwege verliefen, in denen der Radverkehr aus seiner Sicht weder ausreichend Platz finden könne, noch konfliktfrei geregelt werden könne. Es sei sinnvoller, diese Parkbereiche den Fußgängern vorzubehalten.

Herr Dr. Lange merkt an, dass selbst von der Gegenseite Verbesserungsbedarf gesehen werde. Wenn man diese Planung jetzt als Fehlplanung realisiere, werde es nur teurer, Beispiel Jahnplatz. Die CDU plädiere immer für gute Radwege. Gute Radwege könnten auch hier durch Grünzüge verlaufen, wie entlang der Linie 4. Hier wäre es möglich, den Luttergrünzug zu nutzen. Solche Radwege, siehe Münster, würden auch von den Radfahrenden viel lieber angenommen, als ein Radweg entlang der Heeper Straße. Bezüglich der Parkflächen fehle auch die Berücksichtigung des Logistikverkehrs. Auch an Handwerker sei nicht gedacht. Es seien auch nicht nur CDU und FDP, die gegen diese Planung votierten, sondern etwa auch die IHK.

Herr Vollmer merkt nochmal an, dass man die Radfahrer nicht von der Heeper Straße verdrängen könne, ebenso wenig die zahlreichen Fußgänger. Beide Gruppen würden diese Straße bereits jetzt in großer Zahl nutzen, weil sie genau diese Strecke bräuchten. Planerisch müsse dann auch eine entsprechende Wegebreite eingehalten werden. Hinsichtlich der Bushaltestelle korrigiert er seine vorangegangene Ausführung und bittet zugleich darum, nochmal zu prüfen, ob die Haltestelle nicht doch näher am Ärztehaus bleiben könnte, auch um die Umsteigemöglichkeit zu erhalten. Serviceparkplätze könnte man ebenfalls nochmal überlegen und einfügen.

Herr Gugat äußert seine Verärgerung darüber, dass Herr Dr. Lange immer davon spreche, der Bürger oder das Volk wolle das nicht. Den Vorschlag, die Radfahrer durch den Park entlang der Lutter zu führen, wo hierfür überhaupt kein ausreichender Platz sei, wolle der Bürger ganz

bestimmt auch nicht.

Herr Seifert ergänzt, dass er nicht bloß eine Parallelroute angebracht habe, sondern zwei: Einerseits durch die Grünanlagen entlang der Lutter und zum anderen über die Bleichstraße und Am langen Kampe. Es habe hierzu bereits Planungen gegeben. Es sei nicht so, dass das nicht gehe.

Herr Langeworth ergänzt, dass es Beschlüsse noch zu Zeiten von Frau Ritschel gab, eine Radroute entlang der Stauteiche zu implementieren. Schon damals habe Frau Ritschel irgendwann eingestanden, dass sie wegen der Engstelle an der Bahnunterführung gar nicht mit der Bahn gesprochen habe. Es gebe also die Planungen. Man müsse sie nur angehen.

Der Stadtentwicklungsausschuss fasst folgenden

Beschluss:

Der Stadtentwicklungsausschuss beschließt die Planung auf der Grundlage der Machbarkeitsstudie unter folgenden Prämissen weiterzuführen und anschließend zur Bauausführung zu bringen:

- 1. Die Querschnittsaufteilung gemäß Machbarkeitsstudie Variante 3, Führung Radweg auf Hochbord, wird weiterverfolgt.**
- 2. Das Verfahren zur Änderung der Klassifizierung der Heeper Straße zwischen Am Stadtholz und Eckendorfer Straße wird eingeleitet.**
- 3. Die Knotenpunktform an der Heeper Straße / Otto-Brenner-Straße / Lohbreite nach dem Konzept der „Protected Intersection“ (PIS) wird umgesetzt und mit der Bezirksregierung abgestimmt. An den Knotenpunkten, an denen keine PIS Variante umgesetzt werden kann, wird die ERA-Lösung gemäß Variante 2 der Machbarkeitsstudie in die Planung übernommen.**
- 4. Eine Anpassung der Nahverkehrskonzeption wird bei Beibehaltung der Leistungsfähigkeit des ÖPNV unter**
- 5. Berücksichtigung der Entwicklungen des Nahverkehrsplanes (NVP) und der Belange des 5. Kantons geprüft und soll umgesetzt werden.**

- mit Mehrheit bei einer Enthaltung beschlossen -

-.--

Zu Punkt 5.2.1 Antrag der CDU-Fraktion

Beratungsgrundlage:

Drucksachenummer: 6995/2020-2025

Der Stadtentwicklungsausschuss fasst folgenden

Beschluss:

- 1) Die Beschlussvorlage wird zurückgestellt und eine Gesamtplanung unter Einbeziehung der Kreuzungspunkte sowie der weiteren Verkehrskonzepte (z.B. Luttergrünzug, 5. Kanton) erarbeitet. Hierzu soll die Verkehrsverlagerung detailliert dargestellt werden.
- 2) Der Straßenquerschnitt wird unter dem Aspekt der Leistungsfähigkeit und Staureduzierung für alle Verkehrsteilnehmer überarbeitet. Insbesondere in den Kreuzungsbereichen soll die Reduzierung von Fahrspuren nicht zu einem Leistungsverlust führen und des Weiteren sind die Bushaldebuchten bei stark frequentierten Bushaltestellen zu erhalten.
- 3) Zur Stärkung des lokalen Einzelhandels, der Gastronomie und des Dienstleistungsgewerbes wird die Anzahl der Stellplätze deutlich erhöht. Hierbei sind u.a. Be- und Entladesituationen, Kurzzeitparken, Anwohnerparken, etc. zu berücksichtigen.

- mit Mehrheit abgelehnt -

Zu Punkt 5.2.2 Antrag der FDP-Fraktion

Beratungsgrundlage:

Drucksachenummer: 6975/2020-2025

Der Stadtentwicklungsausschuss fasst folgenden

Beschluss:

Die Verwaltung wird gebeten die vorgestellten Planungen nochmals zu überarbeiten und dabei folgende Ziele zu berücksichtigen:

1. Der ÖPNV, in Ermangelung einer Stadtbahn hier also der Busverkehr, wird keine (zeitlichen) Verschlechterung erleiden, sondern im Idealfall besser dastehen
2. Der Radverkehr auf der Strecke Innenstadt nach Heepen und zurück wird sicherer und einfacher. Dazu könnte z.B.

die Hauptroute für Radfahrer über die Parallel-Achsen „Bleichstraße-Am Ostbahnhof-Auf dem Langen Kampe“

und ggf. zusätzlich „Mühlenstraße-Stauteiche“ geführt werden.

3. Die Fußgänger bekommen im Wohn-, im Wohn- und Geschäftsbereich und im schulischen Bereich eine ausreichende und sichere Gehwegbreite
4. Der MIV wird so organisiert, dass es selbst bei einer deutlichen Verringerung des Verkehrsaufkommens nicht zu massiven Staus kommt.
5. Die Parksituation für die Anwohner und dort wohnenden Pendler bleibt auf einem angemessenen Niveau
6. Die Heeper Straße inkl. der anliegenden Straßen/Gebiete wird im Rahmen des Umbaus komplett für Fernwärme ertüchtigt

- mit Mehrheit abgelehnt -

Zu Punkt 5.3

Stadtumbau Nördlicher Innenstadtrand: Machbarkeitsstudie zur gestalterischen und funktionalen Aufwertung des Bahnhofumfeldes

Beratungsgrundlage:

Drucksachennummer: 6811/2020-2025

abgesetzt

Zu Punkt 5.4

Anfrage der FDP-Fraktion "GERTEC Studie"

Beratungsgrundlage:

Drucksachennummer: 6950/2020-2025

Der Text der Anfrage lautet:

Wann bekommen wir die Ergebnisse der GERTEC Studie zur Umsetzung der Klimaneutralität 2030/2035, die uns in der Sitzung vom 22.02. angekündigt und in ihrer Zielsetzung vorgestellt wurde?

Die Antwort lautet:

Die vollständige Strategie zur Erreichung von Klimaneutralität bis 2030 soll Anfang 2024 der Politik und Öffentlichkeit vorgestellt werden. Diese umfasst u.a. die Ergebnisse der Energie- und Treibhausgasbilanzierung, die Berechnung des Bielefelder CO₂-Budgets, die Benennung der Handlungsfelder und -schwerpunkte. Zudem werden die Maßnahmen, die zur Erreichung des Ziels beitragen können, aufgeführt.

Der Stadtentwicklungsausschuss nimmt Kenntnis.

-.-.-

Zu Punkt 5.5

Öffentliche Straßenbeleuchtung - Rahmenvertrag über Beleuchtungsdienstleistungen

Beratungsgrundlage:

Drucksachenummer: 6872/2020-2025

Herr Seifert äußert die grundsätzliche Kritik an der Vorgehensweise mittels Direktvergaben. Hier allerdings stimme seine Fraktion aufgrund der bestehenden Verflechtungen der Beschlussvorlage zu.

Der Stadtentwicklungsausschuss fasst folgenden

Beschluss:

Der Finanz- und Personalausschuss empfiehlt, der Stadtentwicklungsausschuss beschließt einen neuen Dienstleistungsvertrag mit der Stadtwerke Bielefeld GmbH zum Betrieb der Straßenbeleuchtung abzuschließen. Als Startzeitpunkt des Vertrages wird der 01.01.2024 festgelegt.

- mit großer Mehrheit beschlossen -

-.-.-

Zu Punkt 5.6

Bereitstellung ausreichender Finanzmittel im Haushaltsplan 2024 für das Konzept öffentliche Toiletten

Beratungsgrundlage:

Drucksachenummer: 6832/2020-2025

Herr Diekmann äußert sein Unverständnis über die Vorlage der Verwaltung, hier anstelle von Umsetzungsmaßnahmen noch ein weiteres Gutachten einholen zu wollen. Dadurch würden erhebliche Verwaltungskapazitäten gebunden, obwohl in der Verwaltung Sachverstand bereits hinreichend vorhanden wäre. Die Punkte seien zudem klar: Es müsse eine gute Wegweisung erfolgen, es müsste die Barrierefreiheit verbessert werden zudem die Öffnungszeiten und die Sauberkeit. Der Seniorenrat sei von weit mehr Personen gewählt worden, als etwa der Radentscheid. Es sei unverständlich, wenn die Verwaltung die Belange des Seniorenrates so wenig beachte.

Herr Strothmann weist daraufhin, dass der Finanz- und Personalausschuss die Beschlussvorlage mit einer Ergänzung beschlossen habe, nämlich dahingehend, dass auf ein weiteres Gutachten zu Gunsten von Sofortmaßnahmen zu verzichten sei. Insoweit gebe es den Vorschlag, genauso zu verfahren.

Herr Dr. Lange empfiehlt ebenfalls, dem Beschluss des FIPA zu folgen, um die Dinge, die notwendig seien, auf den Weg zu bringen.

Herr Rörig schließt sich dem an und teilt mit, dass es eventuell dazu demnächst einen Antrag gebe. Die Überlegungen gingen dahin, die 10 Bezirksvertretungen einzubeziehen. Dort wüsste man im Zweifel um die Bedarfssituationen und könne sich dann ein weiteres Gutachten sparen.

Der Stadtentwicklungsausschuss fasst folgenden

Beschluss:

Auf Empfehlung des Seniorenrates empfiehlt der Stadtentwicklungsausschuss dem Finanz- und Personalausschuss, im Haushaltsplan 2024 ausreichende Finanzmittel für das zu entwickelnde Konzept „Öffentliche Toiletten“ vorzusehen.

Auf ein weiteres Gutachten ist zu Gunsten von Sofortmaßnahmen auf Grundlage der bekannten Sachverhalte (Vgl. Vorlage 6876/2020-2025) zu verzichten. Die im Haushaltsplanvorgesehenen 120.000€ werden in 2024 für Sofortmaßnahmen zur Umsetzung der Verbesserung des bestehenden Angebots (z.B. Beschilderung) oder der Schaffung neuer Toiletten genutzt. Die Summe wird mit einem Sperrvermerk versehen die durch die zuständigen Fachausschüsse (SGA und StEA) freigegeben werden

- abweichend vom Beschlussvorschlag einstimmig beschlossen -

-.-.-

**Zu Punkt 5.7,
5.7.1**

**Innenstadtstrategie Bielefeld
Gem. Antrag der CDU-Fraktion , Fraktion Bündnis 90/Die Grünen, FDP-Fraktion, Fraktion Die Linke zu „Innenstadtstrategie**

Bielefeld“

Beratungsgrundlage:

Drucksachennummer: 6823/2020-2025

Drucksachennummer: 7191/2020-2025

Herr Dr. Lange erläutert die Beweggründe und die einzelnen Punkte des gemeinsamen Antrages der Fraktionen. Ziel sei eine Beschleunigung, insbesondere auch der Umsetzung, da immer wieder nach den Ergebnissen gefragt werde.

Herr Hallau ergänzt, dass einerseits keine doppelte Befassung erfolgen solle, andererseits aber auch hieraus nicht resultieren soll, dass Verzögerungen in einer Arbeitsgruppe zu Verzögerungen an anderer Stelle führen. Zudem stellt er klar, dass unter Punkt 2. das Wort „Ort“ fehle, es müsse „vor Ort“ heißen.

Herr Rörig ist ebenfalls froh und dankbar, dass es diesen fraktionsübergreifenden Konsens gebe.

Herr Bielefeld äußert, etwas überrascht darüber zu sein, dass ein Bedürfnis für diesen gemeinsamen Antrag gesehen werde. Es sei der Verwaltung offenbar nicht gelungen, gut genug darzulegen, dass und wie gut die einzelnen Projektgruppen arbeiten und auch zusammenarbeiten. Aus seiner Sicht hätte es dieses Antrages nicht bedurft. Er ist jedenfalls froh, dass damit nicht die Arbeit der jeweiligen Gruppen, etwa des City.Teams in Frage oder eingestellt werden soll. Herr Bielefeld fragt nach, ob der gemeinsame Antrag ein ersetzender oder ergänzender Antrag sein soll.

Es wird bestätigt, dass es ein ergänzender Antrag sei.

Herr Strothmann lässt zunächst über den gemeinsamen Antrag der Fraktionen von CDU, SPD, Bündnis 90/Die Grünen, FDP und LINKE abstimmen.

Der Stadtentwicklungsausschuss fasst folgenden

Beschluss:

1. **Die Beschlussvorlagen Innenstadtstrategie Bielefeld (6823/2020-2025), Stadtumbau Nördlicher Innenstadtrand (6811/2020-2025) und Altstadtraum (6971/2020-2025) werden aufeinander abgestimmt, um insbesondere Doppelstrukturen zu vermeiden.**
2. **Die Verwaltung wird beauftragt, eine Definition der Funktion der Innenstadt gemeinsam mit den Akteuren vor zu erarbeiten und dem Fachausschuss im 2 Quartal 2024 vorzulegen.**
3. **Aus dem Konzept der Innenstadtstrategie werden fünf Projektimpulse kurzfristig zur Umsetzung durch die Verwaltung erarbeitet und zur Beschlussberatung den politischen Gremien vorgelegt. Das detaillierte städtebauliche konzept (INSEK) wird umgesetzt.**
4. **Der Ausschuss beauftragt die Verwaltung die Struktur und Zuständigkeiten des City.Teams, mit dem Ziel einer klaren**

- Zuständigkeit, zu überarbeiten und den politischen Gremien zur Beschlussfassung vorzulegen.**
5. **Der Aspekt der Sicherheit und Sauberkeit wird in der Innenstadtstrategie in den verschiedenen Quartieren gesondert betrachtet. Hierzu ist ein Konzept mit den beteiligten Akteuren zu entwickeln und kontinuierlich in der Umsetzung anzupassen.**

- mit Mehrheit bei einer Enthaltung beschlossen -

Anschließend lässt Herr Strothmann über die Ursprungsvorlage mit den Ergänzungen aus dem beschlossenen gemeinsamen Ergänzungsantrag abstimmen.

Der Stadtentwicklungsausschuss fasst folgenden

Beschluss:

Der Stadtentwicklungsausschuss empfiehlt dem Rat der Stadt Bielefeld zu beschließen:

1. **Die als Anlage beigefügte Innenstadtstrategie wird als Grundlage für die weitere Entwicklung im Innenstadtbereich und für die Aktivitäten des City.Teams zur Kenntnis genommen.**
2. **Die Verwaltung wird beauftragt, ein integriertes städtebauliches Entwicklungskonzept (INSEK) für die Innenstadt zu erarbeiten.**
3. ***Die Beschlussvorlagen Innenstadtstrategie Bielefeld (6823/2020-2025), Stadtumbau Nördlicher Innenstadtrand (6811/2020-2025) und Altstadtraum (6971/2020-2025) werden aufeinander abgestimmt, um insbesondere Doppelstrukturen zu vermeiden.***
4. ***Die Verwaltung wird beauftragt, eine Definition der Funktion der Innenstadt gemeinsam mit den Akteuren vor zu erarbeiten und dem Fachausschuss im 2 Quartal 2024 vorzulegen.***
5. ***Aus dem Konzept der Innenstadtstrategie werden fünf***
6. ***Projektimpulse kurzfristig zur Umsetzung durch die Verwaltung erarbeitet und zur Beschlussberatung den politischen Gremien vorgelegt. Das detaillierte städtebauliche Entwicklungskonzept (INSEK) wird umgesetzt.***
7. ***Der Ausschuss beauftragt die Verwaltung die Struktur und Zuständigkeiten des City.Teams, mit dem Ziel einer klaren Zuständigkeit, zu überarbeiten und den politischen Gremien zur Beschlussfassung vorzulegen.***
8. ***Der Aspekt der Sicherheit und Sauberkeit wird in der Innenstadtstrategie in den verschiedenen Quartieren gesondert betrachtet. Hierzu ist ein Konzept mit den beteiligten Akteuren zu entwickeln und kontinuierlich in der Umsetzung anzupassen.***

- abweichend vom Beschlussvorschlag einstimmig beschlossen -

**Zu Punkt 5.8 Einführung Deutschlandticket Sozial zum 1.12.2023, Anfrage
DIE LINKE**

Beratungsgrundlage:

Drucksachennummer: 6958/2020-2025

Herr Vollmer teilt mit, es sei ihm darum gegangen, dass mitgeteilt wird, dass hier etwas gemacht werde.

vertagt

Zu Punkt 6 Anträge

**Zu Punkt 6.1 Antrag der FDP-Fraktion zu den Berichten über die Beratung
der Unfallkommission**

Beratungsgrundlage:

Drucksachennummer: 7003/2020-2025

Herr Seifert erläutert anhand mehrerer Beispiele aus den Berichten der Unfallkommission, dass dort jeweils lediglich Ergebnisse festgehalten werden, welche Maßnahmen gemacht oder nicht gemacht werden solle. Die Begründung für die jeweils getroffene Entscheidung werde aber in allen diesen Beispielen nicht mitgeteilt. Er wolle gar nicht die getroffene Entscheidungen kritisieren, er möchte die Entscheidungen und die dahinterstehenden Begründungen nur verstehen können und ggf. auch den Bürgern mitteilen können.

Herr Adamski äußert sein Einverständnis.

Herr John unterstützt den Antrag. Er halte die Berichte bzw. Beschlussfassungen ebenfalls für zu intransparent. Bezogen auf das auch von Herrn Seifert erwähnte Beispiel aus dem Stadtbezirk Dornberg hätte sich durch spätere Nachfragen an die Verwaltung ergeben, dass die von der Unfallkommission befürwortete Ampellösung in der Anschaffung genauso viel kosten würde wie eine von der BV bevorzugte Kreisverkehrslösung, dann aber laufende Folgekosten verursache.

Herr Gugat stimmt nicht gegen den Antrag, regt aber an, dass man auch nicht zu viel Information verlangen solle, die letztlich nicht mehr aufgenommen werden würde. Es bleibe der Politik stets die Möglichkeit, bei Interesse gezielt nachzufragen.

Der Stadtentwicklungsausschuss fasst folgenden

Beschluss:

Die der Politik zur Verfügung gestellten Ergebnisberichte der

Unfallkommission mögen bitte in Zukunft die Abwägungsprozesse bei den Entscheidungen kurz erläutern. Z.B. die behandelten

Alternativen aufzeigen und kurz erklären, sowie Pro- und

Kontra-Argumente aufzulisten.

- bei einer Enthaltung einstimmig beschlossen -

-.-.-

Zu Punkt 7

Konzept zur Förderung von Parklets in Bielefeld angelehnt an Förderprogramme in Berlin und München

Beratungsgrundlage:

Drucksachenummer: 7126/2020-2025

Herr Hallau erläutert, dass die Sache aus der BV Mitte an den StEA verwiesen worden sei, um ein vereinheitlichtes Vorgehen zu erreichen. Herr Hallau erläutert zudem den Vorschlag, die Beschlussvorlage dahingehend zu ändern, dass die Verwaltung noch nicht damit beauftragt werden soll, ein Konzept zu erstellen, sondern dass die Verwaltung zunächst einen Prüfauftrag erhält, der die Frage beantworten soll, wie ein solches Konzept aussehen könnte, welche Kosten damit verbunden seien, welche rechtlichen Aspekte zu berücksichtigen seien, um eine Art Fahrplan zu bekommen, wie man ggf. Parklets umsetzen könnte.

Herr Strothmann fragt, ob er es richtig verstanden hätte, dass die Vorlage der BV Mitte damit erstmal zurückgestellt werden soll und zunächst über den Prüfauftrag abgestimmt werden soll, was ihm bestätigt wird.

Herr Langeworth erläutert, dass seine Fraktion in der BV Mitte dem dortigen Antrag der Grünen nicht zugestimmt hätte. Seine Fraktion würde weder eine Priorität noch einen Bedarf dafür sehen. In weiten Teilen der Innenstadt würde Parkraumnot herrschen. Letztlich würde das Konzept zurück gehen auf Fälle in Berlin oder München, wo man versucht hätte, Ordnungswidrigkeiten nachträglich zu legalisieren. Bezogen auf Berlin sei festzustellen, dass das dort sehr umstritten sei. Einige Anwohner fänden das überhaupt nicht witzig, eine angebliche Anhebung der Aufenthaltsqualität könne er dort ebenfalls nicht erkennen. Es sei jedenfalls kein Vorbild für Bielefeld. Dazu, ob ein Prüfauftrag

Sinn mache, mag die Verwaltung Stellung beziehen. Dem Konzept könne seine Fraktion jedenfalls nicht zustimmen.

Herr Adamski erklärt, dass man sich einer Prüfung nicht versperren wolle. Fakt sei, dass damit Parkplätze wegfielen, dann für kleine Gärten. Man müsse sich den rechtlichen Rahmen ansehen, etwa bezüglich Widmung der Flächen, und man müsse, wenn die Politik das weiter positiv verfolgen wolle, darstellen, was dann zu beachten und zu beschließen und von der Verwaltung umzusetzen wäre. Eine solche Prüfung wäre jedenfalls zunächst als schlankere Lösung sinnvoller als gleich die Ausarbeitung eines Konzeptes.

Frau Hennke weist zunächst darauf hin, dass die Idee war, ein gesamtstädtisches Konzept zu entwickeln, nicht die Verweisung in die einzelnen Bezirksvertretungen. Zudem zeigt sie die Verknüpfungen auf mit der Fußverkehrsstrategie, die die Schaffung von Aufenthaltsmöglichkeiten umfasse, mit Quartieraufwertungsprogrammen und mit Klimaanpassungsstrategien. All dies seinen Anforderungen an den Straßenraum. Denkbar sei auch die Einbindung von kulturellen Initiativen. Es müsse nicht zwingend wie in München eine einheitliche Stadtmöblierung vorgesehen werden. Die Konzepte in München oder Berlin seien lediglich Beispiele. Sie möchte die Verwaltung bitten, die Voraussetzungen zu prüfen und die Möglichkeiten, vielleicht auch fantasievolle Ideen vorzustellen. Denkbar sei dann auch die Integration in andere bestehende Konzepte, wie etwa altstadt.raum.

Herr Gugat unterstützt die Vorlage. Es gehe darum, dass etwas Schönes gemacht werden soll im urbanen Bereich. Man gebe den Anwohnern neue Freiheiten, und wenn etwa eine Wildblumenwiese angelegt werde, werde auch ein Beitrag, wenn auch ein kleiner, gegen das Arten- bzw. Insektensterben geleistet. Ob erst ein Prüfauftrag oder gleich ein Konzept in Auftrag gegeben werde, halte er für nicht so entscheidend. Wichtig sei, dass die Möglichkeit für etwas Schönes auf den Weg gebracht werde.

Frau Ostwald äußert Bedenken, ob die Umsetzung in der Praxis tatsächlich zu etwas Schönem führe. Eine weitere Verringerung von Parkplätzen sei nicht akzeptabel, da inzwischen schon Bürger wegen der Parkplatznot umziehen würden. Auch durch andere Maßnahmen, etwa an der Heeper Straße oder der Jöllenbecker Straße würden massiv Parkplätze abgebaut. Zum anderen weist sie auf den Bereich der offengelegten Lutter hin. Dort gebe es Beschwerden über Vermüllung und über Ruhestörungen. So etwas könne auch bei den Parklets passieren. Schließlich verweist sie auf das Ostmannsturmviertel, in dem Sitzgelegenheiten und alles, was die Gemütlichkeit erhöht habe, entfernt worden seien wegen der Drogenszene bzw. unter dem Stichwort Angstraum. Insofern plädiert sie für eine Ablehnung.

Herr Rörig stellt nochmal heraus, dass es hier zunächst allein um einen Prüfauftrag gehen soll, und nicht darum, ob so ein Konzept beschlossen wird. Diesbezüglich solle erst einmal geklärt werden, was es überhaupt für Möglichkeiten gibt und unter welchen Bedingungen, insbesondere auch rechtlichen Bedingungen, so ein Konzept angelegt werden könne.

Herr Langeworth bekräftigt nochmal, auch nach Würdigung der Diskussion, die Ablehnung seiner Fraktion. Auch für eine Prüfung bestehe weder Bedarf noch Priorität.

Herr Seifert äußert seine Zustimmung zu dem geänderten Beschlussvorschlag. Es mache Sinn, dass man die Verwaltung prüfen lasse, worüber man genau rede, wenn man sich in einer der nächsten Sitzungen mit den Parklets in der Diskussion befasse.

Herr Diekmann merkt an, dass man den Fußverkehr schon dadurch fördern, wenn man Bänke als Rastpunkte aufstelle. Im privaten Raum seien solche Rastpunkte leider oftmals nicht gegeben. Insofern begrüße er grundsätzlich das weitere Aufstellen von Sitzgelegenheiten.

Der Stadtentwicklungsausschuss fasst folgenden

Beschluss:

Der Stadtentwicklungsausschuss beauftragt die Verwaltung zu prüfen, ob und wie der Wunsch der Bezirksvertretung Mitte für die Entwicklung und Umsetzung eines Konzepts zur Förderung von Parklets, angelehnt an die Förderprogramme in Berlin und München, kostentechnisch und rechtlich umzusetzen wäre.

- abweichend vom Beschlussvorschlag mit Mehrheit beschlossen -

-.--

Amt für Verkehr

Zu Punkt 8

Bestätigung der Juryentscheidung zum Siegerentwurf des Ideenwettbewerbs zur Weiterentwicklung der Bielefelder Altstadt

Beratungsgrundlage:

Drucksachenummer: 6971/2020-2025

Herr Strothmann stellt einleitend die besondere Verfahrensgestaltung als einen viele Akteure einbindenden Prozess heraus, den er sich auch bei der Entwicklung anderer Bereiche vorstellen könne.

Herr Lewald berichtet über die Inhalte der drei Planungsentwürfe der am Ideenwettbewerb beteiligten interdisziplinär besetzten Planungsbüros und stellt jeweils die Bewertung der einzelnen Entwürfe durch die Jury vor. Insbesondere der Siegerentwurf, aber auch die anderen Entwürfe sollen nun die Grundlage für die weiteren Planungsschritte bilden. Um jetzt in die Planung einsteigen zu können, bittet er um Zustimmung zu der Beschlussvorlage.

Frau Ostwald fragt, ob angesichts der Haushaltssperre im Bund die unter Punkt 2 beschriebene Finanzierung, vor allem die Förderung durch den Bund, gesichert sei.

Hierauf erwidert Herr Adamski, dass hinsichtlich der Haushaltssperre in Bund derzeit mehrere Projekte betroffen seien und eine Liste erstellt werde, um dann die jeweilige Finanzierung abzuklären. Bezogen auf

das vorliegende Projekt teilt er mit, dass bereits zahlreiche Gespräche geführt worden seien und die Förderer auch schon vor Ort gewesen seien, so dass er grundsätzlich davon ausgehe, dass die Förderung auch erfolgen wird. Allerdings stehe die Erteilung der Förderzusage noch aus. Man werde erst anfangen, wenn die Genehmigung erfolgt sei. Das sei aber ein normaler Prozess, an dessen Beginn notwendig erst der Beschluss des Ausschusses und der Beschluss des Rates stehe, ebenso müsse dann auch noch der Beschluss über die Einstellung der Komplementärmittel in den Haushalt erfolgen. Das alles habe parallel abzulaufen.

Herr Lewald ergänzt, dass der Ratsbeschluss zudem Voraussetzung für die Erteilung der Förderzusage sei. Damit die Förderzusage überhaupt erteilt werden könne, brauche es den Ratsbeschluss.

Auf die Frage von Herrn Dr. Lange zum zeitlichen Horizont antwortet Herr Adamski, dass vorgesehen sei, nach der Beschlussfassung und Erteilung der Finanzierungszusage das Jahr 2024 für die Planung zu nutzen. Auch die Vergabe der Planung müsse ausgeschrieben werden, es sei nicht so, dass das Büro des Siegerentwurfes zugleich mit der Planung beauftragt sei. In den Jahren 2025 und 2026 solle dann die Umsetzung erfolgen, denn in 2026 müsse die Endabrechnung der Fördergelder durchgeführt werden. Es sei vorgesehen, dass das Kernteam den gesamten Planungs- und Durchführungsprozess bis zum Ende begleite. Sobald in der Ausführungsplanung Maßnahmen konkret werden, erfolge auch die Einbindung der Gremien.

Der Stadtentwicklungsausschuss fasst folgenden

Beschluss:

Der Stadtentwicklungsausschuss empfiehlt dem Rat der Stadt zu beschließen:

1. Die Politik folgt der Empfehlung der Jury (s. Anlage 1), das Konzept von scape Landschaftsarchitekten GmbH und Runge IVP Ingenieurbüro für integrierte Verkehrsplanung (s. Anlage 2) mit folgenden Festlegungen zur Neugestaltung des altstadt.raums weiterzuverfolgen:
 - a. Die Idee, den Oberntorwall zwischen Waldhof und Elsa-Brandström-Straße in eine Umweltspur zu transformieren, wird nicht weiterverfolgt.
 - b. Langfristige Öffnung des altstadt.raums Richtung Sparrenburg
 - c. Berücksichtigung von Identifikationselementen, welche einer konzeptionellen Strategie folgen
 - d. Berücksichtigung des „Shared-Space“ Ansatzes als kombinierbares Element in der zukünftigen Verkehrsplanung (bedarf weiterer Diskussion)
 - e. Fußgängerzone zu Geschäftszeiten weiterhin von Fahrradverkehr freihalten
 - f. Berücksichtigung von Sicherheitsaspekten für alle Verkehrsteilnehmer
 - g. Stärkere Herausarbeitung des „von Wand zu Wand“-Aspekts in der Gestaltung der Altstadt-Plätze
 - h. Mögliche Entwicklung von privaten Flächen im altstadt.raum prüfen
 - i. Stärkere Berücksichtigung aller Belange in der

Ausgestaltung des Klosterplatzes

2. **Finanzielle Grundlage für die Baumaßnahmen bildet das Bundesprogramm „Anpassung urbaner Räume für den Klimawandel“. Für die Umsetzung erhält die Stadt Bielefeld 3,315 Mio. € vom Bundesministerium für Wohnen, Stadtentwicklung und Bauen. 585.000 € wird die Stadt Bielefeld an Eigenmittel komplementieren. Somit stehen für die Umsetzung der Maßnahmen bis 2026 3,9 Mio. € zur Verfügung.**
3. **Die Verwaltung wird beauftragt, auf Grundlage des vorliegenden Konzepts mit Berücksichtigung der unter Ziffer 1 genannten Festlegungen die Vergabe der weiteren Detailplanungen vorzubereiten mit der Zielsetzung, die Umbaumaßnahmen 2025 und 2026 durchzuführen.**
4. **Das Kernteam des Projekts altstadt.raum soll auch in der weiteren Umsetzung eingebunden werden.**

- einstimmig beschlossen -

-.-.-

Zu Punkt 9

Haushaltsbefragung zur Mobilität in Bielefeld 2022

Beratungsgrundlage:

Drucksachenummer: 7045/2020-2025

Herr Dr. Lange merkt zunächst an, dass die Daten bei der Erhebung manche Aspekte nicht berücksichtigen, etwa die Pendlerströme, die erhebliche Zahl der Einpendler. Auch die zurückgelegten Distanzen würden nicht erhoben. Man dürfe auch nicht übersehen, dass es eine Zunahme beim mIV gebe, dass die Zulassungszahlen steigen und mehr Haushalte über ein Auto verfügen. Das seien die Realitäten, die ein Verkehrskonzept berücksichtigen müsse. Das Ziel von 25% könne daher ehrlicherweise gar nicht erreicht werden. Solche Wünsche seien nicht erfüllbar. Der Ausbau des ÖPNV, den man dazu benötigte, sei nicht bezahlbar. Auch so ehrlich müsse man sein. Deutlich werde auch ein Gefälle von der Stadtmitte zu den Außenbereichen. Die Außenbereiche würden deutlich vernachlässigt. Erforderlich sei ein ganzheitliches Konzept, dass Mobilität fördere und nicht die Immobilität.

Herr Adamski stellt klar, dass der Modal Split schon seit 2009 von der damals schwarz-gelben Landesregierung als Instrument eingeführt worden sei, und die Stadt hier die landesrechtlichen Vorgaben einhalte. Er erkenne aus den vorgelegten Zahlen eine Tendenz, nämlich die, dass erstmalig der mIV unter 50% gesunken sei, und dies, obwohl die Zulassungszahlen angestiegen seien und obwohl hier die meisten Instrumente erst im kommenden Jahr in die Umsetzung gelangen. Man könne eine Verbesserung bei Radverkehr deutlich mit der Zunahme um 3 % erkennen. Dies spiegele auch die intensive Arbeit der Verwaltung in diesem Bereich wider und werde mit den weiteren Beschlüssen, etwa zur Heeper Straße, auch noch weitergehen. Die von

der Ratsmehrheit beschlossene Mobilitätsstrategie, mit der Stärkung des Umweltverbundes, werde umgesetzt und die Zahlen werde er als Motivation für sein Team, an diesen Zielen weiter zu arbeiten. Ebenfalls in die richtige Richtung gingen die Verlängerungen der Stadtbahnlinien. Selbst wenn es 5 Jahre Planung und 5 Jahre Bauzeit brauche, deutlich schneller als die Deutsche Bahn mit 10 Jahren Planung und 10 Jahren Bauzeit, schaffe man damit die Anbindung von Bereichen, in denen der mIV aktuell im Modal Split noch besonders hoch liege. Er sei gespannt auf den nächsten Modal Split und sehe die Zahlen als Motivation.

Herr Seifert merkt an, dass der Modal Split keine gute Methode sei, um Verkehre zu entwickeln. Aus seiner Sicht zeigten die Zahlen, dass das Ziel, den Umweltverbund deutlich zu stärken, nicht geklappt habe. Sowohl der ÖPNV als auch der Fußgängerverkehr seien die deutlichen Verlierer. Er gehe davon aus, dass es mit dem von der Koalition beabsichtigten Umbau der Heeper Straße dort genau die gleichen Effekte haben werde. Erkennbar sei, dass in den Haushalten sowohl die Anzahl der PKWs, als auch der Fahrräder, als auch der Zeitkarten für den ÖPNV gestiegen sei. Es gebe daher einen Trend zu mehr Wahlfreiheit: der Bürger nutze dasjenige Verkehrsmittel, das gerade zur jeweiligen Situation passt. Seine Fraktion werde auch nochmal die Rohdaten anfordern und auswerten lassen, weil die vorgelegte Präsentation schon sehr auf ein bestimmtes Ziel gerichtet sei.

Herr Adamski erwidert auf Herrn Seifert, dass beim ÖPNV die Auswirkungen durch die Corona-Pandemie einen wesentlichen Einfluss hätten. Vor der Pandemie habe MoBiel 60 Millionen Fahrgäste gehabt, danach zunächst nur 34 Millionen. Heute läge man bei 50 Millionen. Auch die positiven Effekte durch das Deutschlandticket hätten noch nicht einfließen können, da das Deutschlandticket erst nach den Erhebungen eingeführt worden ist.

Herr Vollmer verteidigt zunächst die Erhebungsmethode mittels Modal Split als in sich stimmige, auch Pendlerzahlen sehr wohl, und zwar jeweils in der Kommune des Ausgangspunktes berücksichtigende Methode, die auf diese Weise Doppelzählungen vermeide. Auch die Streckenlänge sei bewusst nicht berücksichtigt. Es sei ein international übliches Verfahren. Es verwundere ihn insofern, wenn Herr Seifert dieses in Frage stelle. Inhaltlich sehe man recht deutlich, dass in Stadtbezirken, die eine sehr gute Anbindung an den ÖPNV haben, wie etwa Schildesche, der Nutzeranteil am ÖPNV auch entsprechend hoch sei, während dort, wie die Anbindung schlecht sei, wie etwa in Jöllenbeck, der Anteil am Autoverkehr hoch sei. Wenn man etwa in die Niederlande zu den dortigen Anti-Stau-Programmen schaue, oder nach Wien, dann könne man dort am Modal Split gut erkennen, dass man mit der Schaffung eines guten Angebots von ÖPNV und eines guten Radwegesetzes schon einiges bewirken könne.

Herr Gugat gibt an, dass er natürlich weiterhin hinter den politisch beschlossenen Zielen stehe. Dass manche Ziele nicht in der gewünschten Geschwindigkeit erreicht werden, dass die Zeitziele hier und da vielleicht etwas zu ambitioniert waren, müsse man eingestehen. Aber man sei auch erst seit 2016 so richtig dabei, etwas zu verändern. Gerichtet an die Verwaltung stellt er die Frage, wie der Rückgang des

mIV auf 49% angesichts der zugleich gestiegenen Wegelänge zu bewerten sei: könne man dann wirklich von einem Trend sprechen, oder wie seien die Veränderungen der Wegelänge zu erklären? Die von Herrn Seifert angesprochene Wahlfreiheit bei der Nutzung des Verkehrsmittels sei gerade das, was die Ratsmehrheit mit ihrer Politik bewirken wolle, nämlich, dass tatsächlich für alle alternative Verkehrsmöglichkeiten, beispielsweise sichere Rad- und Fußwege, geschaffen werden.

Herr Adamski erläutert zunächst, dass die Umfrage repräsentativ sei. Man habe zunächst im Oktober Daten erhoben und dann im März des Folgejahres noch Daten nacherhoben, um so die statistisch erforderliche Anzahl an Antworten zu erhalten, um die Vorgaben dafür einzuhalten, dass die Studie repräsentativ ist. Diese Vorgaben seien erreicht bzw. die Mindestanzahl auch überschritten worden. Eine Antwort auf die Frage zu den Wegelängen werde nachgereicht.

Frau Ostwald merkt an, dass davon auszugehen sei, dass die Ergebnisse der Befragung auch dadurch beeinflusst seien, dass Mitte Oktober, mithin eher am Ende eines schönen Sommers, erhoben worden seien. Es sei erfreulich, dass der Radverkehr zugenommen habe. Nach den Sommermonaten wundere sie dies allerdings auch nicht, denn es werde eine Schön-Wetter-Politik betrieben. Hätte man die Befragung allerdings im Dezember durchgeführt, gehe sie davon aus, dass schon mehr Personen mit dem PKW unterwegs gewesen wären. Das solle aber die Freude an dem Ergebnis nicht schmälern.

Her Adamski erwidert, dass die Studie repräsentativ sei. Es sei so, dass die Daten im Oktober und sodann im März erhoben worden seien. Auf das ganze Jahr bezogen habe es eine Steigerung des Radverkehrs von drei Prozent gegeben.

Herr Hallau äußert sich erfreut über die Ergebnisse der Befragung. Die Zahlen gingen in die richtige Richtung. Nur lediglich 11% der Bielefelder könnten sich den Verzicht auf das Auto unter keinen Umständen vorstellen, eine große Mehrheit dagegen schon. Die Politik seiner Fraktion richte sich auch nicht gegen den Besitz eines Autos. Es ginge vielmehr darum, die Nutzung möglichst gering zu halten. Dafür müsse das Angebot alternativer Verkehrsmittelnutzungen weiter ausgebaut werden. Auch wenn das Radwegenetz schon deutlich verbessert worden sei, so seien auch hier noch viele Projekte nötig, die ja auch zum Teil schon begonnen sind. Wenn es künftig mehrere Radwegeachsen durch die Stadt gebe, wenn zudem der Stadtbahnausbau weitergeführt werde, dann würden sich die Zahlen noch weiter verbessern. Wenn man das Ziel der 25% nicht in der gewünschten Zeit erreiche, dann eben vielleicht wenige Jahre später. Es sei auch so, dass in manchen Stadtbezirken, die innenstadtnah und sehr gut an den ÖPNV angebunden seien, die 25% unterschritten werden könnten, auch hier sehe er noch Potential, so dass in anderen Bezirken die 25% nicht erreicht werden müssten, um für die gesamte Stadt die Zielvorgabe zu erreichen.

Frau Rammert äußert Kritik an den Ausführungen von Frau Ostwald. Frau Ostwald habe dies vorhin nicht direkt hören wollen, weshalb sie es jetzt über die Mikrofonanlage und für das Protokoll zum Nachlesen und daraus lernen bekommen würde. Sie würde sich bewusst Teil-

aspekte herausziehen und die nicht unerheblichen Fakten, die dazugehörten, ignorieren. Herr Adamski habe erläutert, wann die Erhebung stattgefunden habe. Frau Ostwald rege sich dann künstlich über etwas auf, was gar nicht existiere. Dies sei eine populistische Methode, die die AfD immer wieder einsetze. Frau Ostwald wolle gezielt die Demokratie destabilisieren und für Stress und Unfrieden sorgen. Frau Rammert äußert, dass sie ein Problem damit habe, das durchgehen zu lassen. Frau Ostwald weigere sich, sich mit Fakten auseinanderzusetzen und halte die gesamte Diskussion hier auf und sei nicht lernbereit. Dies finde Frau Rammert für einen Fachausschuss sehr ärgerlich.

Frau Ostwald erwidert, dass sie sich dagegen verwehren möchte, sich von Frau Rammert diese Unterstellungen sagen lassen zu müssen. Sie halte diesen Ort für diese Debatte für ausgesprochen ungeeignet und möchte daran erinnern, dass Frau Rammert wiederholt, auch von Vertretern der CDU, zur Gesprächsregeln ermahnt worden sei und die Gesprächsregeln hier regelmäßig breche und ihr von der Seite reinrede, was sie ungehörig und deplatziert finde.

Der Stadtentwicklungsausschuss nimmt Kenntnis.

-.-.-

Zu Punkt 10

Umsetzung des Verkehrskonzeptes der Martin-Niemöller-Gesamtschule

Beratungsgrundlage:

Drucksachennummer: 6929/2020-2025

1. Lesung

-.-.-

Zu Punkt 11

Umgestaltung Berliner Straße zwischen Stadtring und Hauptstraße

Beratungsgrundlage:

Drucksachennummer: 7014/2020-2025

1. Lesung

-.-.-

Zu Punkt 12

Gesamtbericht 2022 nach Art. 7 EU-VO 1370/2007 der Stadt

Bielefeld

Beratungsgrundlage:

Drucksachennummer: 7049/2020-2025

Der Stadtentwicklungsausschuss nimmt Kenntnis.

-.-.-

Zu Punkt 13

Machbarkeitsstudie Radschnellweg OWL 2.0

Beratungsgrundlage:

Drucksachennummer: 7024/2020-2025

1. Lesung

-.-.-

Zu Punkt 14

Ausbaustandard der Fahrradstraße Ehlenruper Weg / Rohrteichstraße: Anpassung an die Ergebnisse der Testphasen

Beratungsgrundlage:

Drucksachennummer: 7070/2020-2025

Frau Rammert fragt, inwiefern eine Anhörung des Radentscheids zum Erlass der Beschlussvorlage erfolgte. Sie beantragt, über die Punkte der Beschlussvorlage einzeln abzustimmen. Außerdem beantragt sie als Änderungsantrag die Aufnahme der Punkte B bis G aus der Stellungnahme des Radentscheids auf der letzten Seite mit zur Abstimmung zu stellen.

Herr Dr. Lange schlägt vor, genau wie die BV Mitte den Punkt zunächst in erster Lesung abzuhandeln und über die Anträge dann in der nächsten Sitzung zu entscheiden.

Auf Frage von Frau Hennke, ob die kurzfristig gefassten Beschlüsse der BV Mitte hier im Ausschuss notwendig zu bestätigen seien, antwortete Herr Lewald, dass es so reichen dürfte, weil hier kein Dissens bestehe.

Herr Lewald kündigt zudem an, die weiteren gestellten Fragen – auch aus der BV Mitte gab es mehrere – zur nächsten Sitzung zu beantworten.

1. Lesung -

Zu Punkt 15

Abschluss der Machbarkeitsstudie zur Verlängerung der Stadtbahn nach Hillegossen

Beratungsgrundlage:

Drucksachennummer: 6964/2020-2025

Herr Adamski teilt mit, dass die BV Stieghorst die Vorlage positiv aufgenommen habe.

Herr Vollmer lobt die vorgenommene Verfahrensgestaltung mittels Durchführung zahlreicher Workshops als äußerst positiv. Hierbei seien insgesamt 18 Varianten entworfen und dann immer weiterentwickelt worden. Zentral sei das Anliegen einer schnellen Verbindung in die Stadt gewesen. Er begrüße auch die Aufnahme einer Prüfung der Weiterführung bis nach Ubbedissen als einen Qualitätsschritt.

Herr Dr. Lange stellt die wesentlichen Punkte heraus, die sich bei der differenzierten, konstruktiven Debatte in der BV Stieghorst ergeben hätten. Es solle keine Verschlechterung des ÖPNV-Angebotes durch die Schaffung der Stadtbahnlinie geben. Die Verzahnung müsse gut geregelt werden, insbesondere die Anbindung der Pendlerverkehre aus Lippe. Es müsse die Leistungsfähigkeit der Detmolder Straße für den übrigen Verkehr, insbesondere der Kreuzungspunkte, im Blick behalten werden, auch durch Einbeziehung belastbarer Zahlen und man müsse auch städtebaulich ganzheitlich planen, auch im Hinblick auf die teilweise parallel verlaufende Linie 4.

Herr Strothmann lässt über die Beschlussvorlage in der Fassung der BV Stieghorst abstimmen.

Der Stadtentwicklungsausschuss fasst folgenden

Beschluss:

Der Stadtentwicklungsausschuss beschließt:

- 1. Die Trassenführung der Variante 1 als Weiterführung der Linie 2 vom heutigen Endpunkt Sieker über die Detmolder Straße in Richtung Hillegossen wird als Grundlage für die weitere Planung als Vorzugsvariante festgelegt.**
- 2. Die Ausschreibung und Vergabe der Vorplanung wird durchgeführt.**
- 3. Eine Bürgerinformationsveranstaltung zu der Machbarkeits-untersuchung wird durchgeführt.**
- 4. Eine Verschiebung des Endpunktes der Stadtbahnlinie über Hillegossen hinaus wird geprüft.**
- 5. *Darüber hinaus sind die Ziele der Stadtentwicklung in den betreffenden Stadtteilen, die verkehrliche Entwicklung, städtebauliche Aspekte sowie weitere Planungsschritte in der Trassenplanung (Detailplanungen) zu berücksichtigen.***
- 6. *Für die Varianten sind in den weiteren Planungsschritten die Auswirkungen der Trassen auf den KFZ-Verkehr einschließlich einer Überprüfung der Verkehrsabwicklung an***

den Knoten im KFZ-Verkehr und im nicht-motorisierten Verkehr zu untersuchen.

- abweichend vom Beschlussvorschlag einstimmig beschlossen -

Zu Punkt 16 Zwischenbericht zur Schnellbuslinie S15 Bielefeld – Enger – Spenge

Beratungsgrundlage:

Drucksachennummer: 6886/2020-2025

Herr Strothmann merkt an, dass Jöllenbeck leider nicht miterfasst sei.

Auf Frage von Herrn Dr. Lange, ob es Antworten auf von der BV Heepen hierzu gestellten Fragen gebe, antwortet Herr Lewald, dass auf die kürzlich am 16.11. gestellten Fragen zu den Haltepunkten in Brake noch keine Antworten vorliegen. Bezüglich älterer Fragen verweist er auf den Inhalt der Informationsvorlage.

Der Stadtentwicklungsausschuss nimmt Kenntnis.

Zu Punkt 17 Aktueller Stand des geförderten und eigenwirtschaftlichen Glasfaserausbaus im Stadtgebiet Bielefeld

Beratungsgrundlage:

Drucksachennummer: 6885/2020-2025

Herr Lewald weist lediglich nochmals auf die unter Punkt 3 erfolgte Mitteilung über die Bewilligung der Gelder für den Ausbau der grauen Flecken hin.

Der Stadtentwicklungsausschuss nimmt Kenntnis.

Zu Punkt 18 Lärmprüfung Engersche Straße zwischen Beckhausstraße und Am Vorwerk

Beratungsgrundlage:

Drucksachennummer: 6842/2020-2025

Der Stadtentwicklungsausschuss nimmt Kenntnis.

-.-.-

Bauamt

Zu Punkt 19

Arbeitsgruppe „Bielefelder Leitbild einer zukunftsgerechten Stadtentwicklung“ hier: Aktueller Sachstand

Beratungsgrundlage:

Drucksachennummer: 7077/2020-2025

Herr Bielefeld teilt mit, dass die Arbeitsgruppe schon mehrmals getagt hat und sich demnächst ein weiteres Mal treffen wird.

Der Stadtentwicklungsausschuss nimmt Kenntnis.

-.-.-

Zu Punkt 20

Ausbau der Windenergie

Aufstellung des Sachlichen Teilplans „Wind/ Erneuerbare Energien“ des Regionalplans OWL

Beratungsgrundlage:

Drucksachennummer: 7085/2020-2025

Herr Bielefeld teilt mit, dass die Vorlage sehr umfangreich sei. Der Stadt Bielefeld seien allerdings bislang keine Flächen zugewiesen. Die Hauptlast trügen insoweit andere, insbesondere die Kreise Paderborn und Höxter, aber auch Minden-Lübbecke und Lippe. Bielefeld sei insoweit verschont. Der Regionalrat OWL werde erst im März nächsten Jahres sog. regionalplanerische Leitlinien zur Aufstellung des Sachlichen Teilplans Wind veröffentlichen.

Herr Hallau möchte begrifflich nicht von Last und „verschont“ sprechen und regt an, dass auch in Bielefeld über weitere Windräder nachgedacht werde, sowohl auf den zwei Windvorrangflächen, deren Kapazitäten noch nicht ausgeschöpft seien, als auch ggf. darüber hinaus. Er verstehe die vorgelegten Planungen so, dass die Stadt Bielefeld zwar nicht verpflichtet werde, die Schaffung weiterer Windräder aber auch nicht verboten würde.

Herr Vollmer stimmt Herrn Hallau zu.

Auf Frage von Frau Rammert, inwieweit es auch in Bielefeld private Anfragen, etwa von Landwirten gebe, kleinere Windkraftanlagen aufzustellen, antwortet Herr Bielefeld, dass er sich nur an eine Anfrage in einem Gewerbegebiet erinnern könne. Zum Tagesgeschäft gehörten solche Anfragen nicht.

Frau Ostwald äußert ihre Zustimmung zu den Ausführungen in der Vorlage, dass Bielefeld zu dicht bebaut sei, um weitere Windräder aufzustellen. Es gebe mittlerweile auch seismographische Untersuchungen, wonach im Umkreis von 300 um ein Windrad langwellige Schwingungen im Boden gemessen werden, die durch die Windräder verursacht würden. Welche Auswirkungen diese Schwingungen auf Flora und Fauna und ggf. die Gesundheit von Menschen haben, sei bislang ungeklärt. Insofern sei sie froh, dass Bielefeld davon derzeit verschont bleibe.

Der Stadtentwicklungsausschuss nimmt Kenntnis.

-.-.-

Bauamt/Bauleitpläne

Zu Punkt 21 Bauleitpläne Brackwede

Zu Punkt 21.1 Einzustellende Bauleitplanverfahren - Stadtbezirk Brackwede -

Beschluss zur Einstellung der Bauleitplanverfahren:

- Nr. I/B 4/4 1. Änderung „Kirchplatz“
- Nr. I/B 4/5 „Heuberger Straße“
- Nr. I/B 15 112 „Gewerbegebiet Friedrich-Wilhelms-Bleiche“
- Nr. I/B 21 „Parkplatz Rudolf-Rempel-Schule“
- Nr. I/B 24 1. Änderung „Am Amtsweg“
- Nr. I/B 32 „Westlicher Stadtring“
- Nr. I/B 74 „Park & Ride Bahnhof Brackwede“
- Nr. I/Q 1 „Am Friedhofsweg“
- Nr. I/Q 2 „Lauks“
- Nr. I/Q 4 „nördlich der B68“
- Nr. I/Q 7 „Rennplatz“
- Nr. I/Q 11 „Schlichte“
- Nr. I/Q 12 „Schürhornweg“
- Nr. I/Q 17 „Salzburger Straße
- Nr. I/U 2a „Gütersloher Straße – Kasseler Straße – Trüggelbach“
- Nr. I/U 9 „Kralheide“

Beratungsgrundlage:

Drucksachennummer: 6736/2020-2025

-.-.-

**Zu Punkt 21.2 Erstaufstellung des Bebauungsplanes Nr. I/Q29
„Wohngebiet Osnabrücker Straße / Wilfriedstraße“ für das
Gebiet südlich der Osnabrücker Straße, westlich der
Wilfriedstraße und nördlich der Borgsen-Allee
sowie 256. Änderung des Flächennutzungsplanes
„Gemischte Baufläche Osnabrücker Straße / Wilfriedstraße“
im Parallelverfahren gemäß § 8 (3) BauGB**

- Stadtbezirk Brackwede -

**Aufstellungsbeschluss
Beschluss zur frühzeitigen Beteiligung der Öffentlichkeit
und der Behörden**

Beratungsgrundlage:

Drucksachennummer: 6970/2020-2025

1. Lesung -

-.-.-

Zu Punkt 22 Bauleitpläne Dornberg

Zu Punkt 22.1 Einzustellende Bauleitplanverfahren

- Stadtbezirk Dornberg -

Beschluss zur Einstellung der Bauleitplanverfahren:

- Nr. II/Ba 5 „Babenhauser Straße“

- Nr. II/Ho 1 „Kreiensteiche“

- Nr. II/Ho 4 „Krebsbachtal“

- Nr. II/K 1.1 „Am Gottesberg“

Beratungsgrundlage:

Drucksachennummer: 6740/2020-2025

Frau Rammert fragt generell, ob bei den Einstellungen der Bauleitplanverfahren, die teils ja schon vor Jahrzehnten begonnen wurden, etwaige Antragsteller vorab angehört würden.

Herr Bielefeld antwortet, dass es keinen Individualanspruch auf Durchführung eines Bauleitplanverfahrens gebe, daher auch nicht auf deren Änderung oder Einstellung. Antragsteller im direkten Sinne gebe insoweit nicht. Es gehe um Fälle, bei denen Investoren irgendwann eventuell abgesprungen seien, oder Planungen aus sich heraus

obsolet geworden seien und von der Stadt nicht weiterverfolgt würden. Konkret werde niemand mehr beteiligt.

Herr Vollmer regt an, dass der Beschlussvorlage in der Form zugestimmt werde, wie sie auch die Bezirksvertretung Dornberg beschlossen habe.

Herr Strothmann nimmt diese Anregung auf.

Der Stadtentwicklungsausschuss fasst folgenden

Beschluss:

Der Stadtentwicklungsausschuss der Stadt Bielefeld beschließt:

**1. Die folgenden Bauleitplanverfahren werden eingestellt:
Nr. II/Ho 1 „Kreiensteiche“, Nr. II/Ho 4 „Krebsbachtal“,
Nr. II/K 1.1 „Am Gottesberg“.**

2. Die Einstellung der Bauleitplanverfahren ist öffentlich bekannt zu machen.

(Aufgrund aktueller Entwicklungen ohne Nr. II/Ba 5 „Babenhauser Straße.)

- abweichend vom Beschlussvorschlag einstimmig beschlossen -

-.--

Zu Punkt 23 Bauleitpläne Gadderbaum

Zu Punkt 23.1 Einzustellende Bauleitplanverfahren

- Stadtbezirk Gadderbaum -

Beschluss zur Einstellung der Bauleitplanverfahren:

- Nr. III/Ga 13 „Kalkberg“

- Nr. III/Ga 14 „Friedrich-List-Straße“

Beratungsgrundlage:

Drucksachennummer: 6741/2020-2025

Der Stadtentwicklungsausschuss fasst folgenden

Beschluss:

Der Stadtentwicklungsausschuss der Stadt Bielefeld beschließt:

**1. Die folgenden Bauleitplanverfahren werden eingestellt: Nr.
III/Ga 13 „Kalkberg“, Nr. III/Ga 14 „Friedrich-List-Straße“.**

2. Die Einstellung der Bauleitplanverfahren ist öffentlich bekannt machen.

- einstimmig beschlossen -

-.-.-

Zu Punkt 24 Bauleitpläne Heepen

Zu Punkt 24.1 Einzustellende Bauleitplanverfahren

- Stadtbezirk Heepen -

Beschluss zur Einstellung der Bauleitplanverfahren:

- Nr. III/3/46.00 „Therapie- und Gesundheitsbad (Teuto-Therme)“

- Nr. III/3/58.00 „Im Esch“

- 4. Änderung Nr. III/Br 4 „Grafenheider Straße/Naggertstraße“ und 205. Änderung des Flächennutzungsplanes

„Wohnbaufläche Naggertstraße/Geestweg“

- 3. Änderung Nr. III/Br 10 „Im Alten Krüge“

- Nr. III/Br 27 „Brake West“

- Nr. III/Br 34 „Waagestraße/Ladestraße“ und 218. Änderung des Flächennutzungsplanes „Brake Waagestraße“

- Nr. III/H 1/1

- Nr. III/H 7/1 „Auf dem Klee“

- Nr. III/H 12 „Kleingartenanlage Heeper Holz“

- 1. Änderung Nr. III/O 12 „Dingerdisser Straße – Neue Gewerbegebiete entlang der A2“

Beratungsgrundlage:

Drucksachennummer: 6742/2020-2025

Herr Bielefeld erläutert, dass die Bezirksvertretung Heepen das Bauleitplanverfahren „Im Alten Krüge“ wegen des tatsächlich „Im Alten Krug“ lautenden Straßennamens unter dieser Bezeichnung in den dortigen Beschluss aufgenommen habe. Tatsächlich laute das Bauleitplanverfahren aber „Im Alten Krüge“. Er bittet daher darum, insoweit abweichend von dem Beschluss der BV Heepen textlich exakt der Vorlage der Verwaltung zu folgen.

Der Stadtentwicklungsausschuss fasst folgenden

Beschluss:

Der Stadtentwicklungsausschuss der Stadt Bielefeld beschließt:

- 1. Die folgenden Bauleitplanverfahren werden eingestellt:**
Nr. III/3/46.00 „Therapie- und Gesundheitsbad (Teuto-Therme)“, Nr. III/3/58.00 „Im Esch“, 4. Änderung Nr. III/Br 4 „Grafenheider Straße/Naggertstraße“ und 205. Änderung des Flächennutzungsplanes „Wohnbaufläche Naggertstraße/Geestweg“, 3. Änderung Nr. III/Br 10 „Im Alten Krüge“, Nr. III/Br 27 „Brake West“, Nr. III/Br 34 „Waagestraße/Ladestraße“ und 218. Flächennutzungsplanänderung „Brake Waagestraße“, Nr. III/H 1/1, Nr. III/H 7/1 „Auf dem Klee“, Nr. III/H 12 „Kleingartenanlage Heeper Holz“, Änderung Nr. III/O 12 „Dingerdisser Straße – Neue Gewerbegebiete entlang der A2“.

2. Die Einstellung der Bauleitplanverfahren ist öffentlich bekannt zu machen.

- einstimmig beschlossen -

-.-.-

Zu Punkt 25 Bauleitpläne Jöllenbeck

Zu Punkt 25.1 Einzustellende Bauleitplanverfahren

- Stadtbezirk Jöllenbeck -

Beschluss zur Einstellung der Bauleitplanverfahren:

- Nr. II/J 14.1 „Heidsieker Heide“

- Nr. II/J 30 „Kleingartenanlage Jöllenbecker Heide“

Beratungsgrundlage:

Drucksachennummer: 6743/2020-2025

Der Stadtentwicklungsausschuss fasst folgenden

Beschluss:

Der Stadtentwicklungsausschuss der Stadt Bielefeld beschließt:

1. Die folgenden Bauleitplanverfahren werden eingestellt:
Nr. II/J 14.1 „Heidsieker Heide“, Nr. II/J 30
„Kleingartenanlage Jöllenbecker Heide“.
2. Die Einstellung der Bauleitplanverfahren ist öffentlich bekannt zu machen.

- einstimmig beschlossen -

-.-.-

Zu Punkt 26 Bauleitpläne Mitte

Zu Punkt 26.1 Einzustellende Bauleitplanverfahren

- Stadtbezirk Mitte -

Beschluss zur Einstellung der Bauleitplanverfahren:

- 2. Änderung Nr. II/1/18.00 „östlich Jöllenbecker Straße –

Ecke Apfelstraße“

- **Nr. II/1/27.00 Teilaufhebung „Wohnquartier Heisenbergweg“**
- **Nr. II/1/27.02 „Jöllenbecker Straße – Albert-Schweizer-Straße“ - Nr. II/2/15.01 „Beckhausstraße – Engersche Straße – Schillerstraße – Adolf-Stocker-Straße – Stadtheider Straße“ - Nr. II/2/57.00 „Bökenkampstraße,,**
- **2. Änderung Nr. III/1/01.14 „Neustädter Straße – Breite Straße – Kreuzstraße“ - Nr. III/2/31.01 „Landwirtschaftliche Nutzfläche östlich der Herforder Straße“**
- **1. Änderung Nr. III/3/01.12 „Körnerstraße – Niederwall – Jahnplatz – Heeper Straße“**
- **4. Änderung Nr. III/3/26.00 „Herforder Straße – Nicolaifriedhof“ - 3. Änderung Nr. III/3/35.00 (Herforder Straße, Nähe Beckhausstraße) - 3. Änderung Nr. III/3/47.03 (1) „Bahnhofsplatz – Bahngelände – Nahariyastraße – Herforder Straße – Willy-Brandt-Platz – Düppelstraße“**
- **Nr. III/3/70.00 „Kronenstraße“**
- **Nr. III/3/71.00 „Hermannstraße“**
- **Nr. III/3/86.00 „Auf dem Tönsplatz“**
- **1. Änderung Nr. III/4/31.00 „Oldentruper Straße – Brennerstraße (ehemalige Hauptstraße) Ehentruper Weg – Hartlager Weg“ - Nr. III/4/36.00 „Detmolder Straße – Bielsteinstraße – Luisenstraße – Teutoburger Straße“**

Beratungsgrundlage:

Drucksachennummer: 6735/2020-2025

Herr Bielefeld weist darauf hin, dass beim Bauleitverfahren Nr. III/3/47.03 erst die 2. Änderung vorliegt und nicht wie in der Beschlussvorlage vorgegeben die 3. Änderung.

Herr John bittet Herrn Bielefeld um Information zu dem Bauleitplanverfahren „Landwirtschaftliche Nutzfläche östlich der Herforder Straße“, bei dem auch ein Biotopschutz erwähnt sei. Ggf. bittet er darum, die Einstellung noch zurückzustellen.

Herr Bielefeld antwortet, dass der Biotopschutz ggf. naturschutzrechtlich ohnehin bestehe. Es handele sich hier auch lediglich um ein Aufstellungsverfahren, das eingestellt wird, und nicht um geltende Bauleitpläne.

Der Stadtentwicklungsausschuss fasst folgenden

Beschluss:

Der Stadtentwicklungsausschuss der Stadt Bielefeld beschließt:

1. Die folgenden Bauleitplanverfahren werden eingestellt: Die folgenden Bauleitplanverfahren werden eingestellt:
 - **2. Änderung Nr. II/1/18.00 „östlich Jöllenbecker Straße – Ecke Apfelstraße“,**
 - **Nr. II/1/27.00 Teilaufhebung „Wohnquartier Heisenbergweg“,**
 - **Nr. II/1/27.02 „Jöllenbecker Straße – Albert-Schweizer-Straße“,**
 - **Nr. II/2/15.01 „Beckhausstraße – Engersche Straße – Schillerstraße – Adolf-Stocker-Straße – Stadtheider**

- Straße“, Nr. II/2/57.00 „Bökenkampstraße“,
- 2. Änderung Nr. III/1/01.14 „Neustädter Straße – Breite Straße – Kreuzstraße“,
- Nr. III/2/31.01 „Landwirtschaftliche Nutzfläche östlich der Herforder Straße“,
- 1. Änderung Nr. III/3/01.12 „Körnerstraße – Niederwall – Jahnplatz – Heeper Straße“,
- 4. Änderung Nr. III/3/26.00 „Herforder Straße – Nicolaifriedhof“,
- 3. Änderung Nr. III/3/35.00 (Herforder Straße, Nähe Beckhausstraße),
- 2. Änderung Nr. III/3/47.03 (1) „Bahnhofsplatz – Bahngelände – Nahariyastraße – Herforder Straße – Willy-Brandt-Platz – Düppelstraße“,
- Nr. III/3/70.00 „Kronenstraße“,
- Nr. III/3/71.00 „Hermannstraße“,
- Nr. III/3/86.00 „Auf dem Tönsplatz“,
- 1. Änderung Nr. III/4/31.00 „Oldentruper Straße – Brennerstraße (ehemalige Hauptstraße) Ehentruper Weg – Hartlager Weg“,
- Nr. III/4/36.00 „Detmolder Straße – Bielsteinstraße – Luisenstraße – Teutoburger Straße“.

2. Die Einstellung der Bauleitplanverfahren ist öffentlich bekannt zu machen.

- einstimmig beschlossen -

-.--

Zu Punkt 27 Bauleitpläne Schildesche

Zu Punkt 27.1 Einzustellendes Bauleitplanverfahren

- Stadtbezirk Schildesche -

Beschluss zur Einstellung des Bauleitplanverfahrens:

- Nr. II/1/26.00 Teilaufhebung „Schlosshofstraße“

Beratungsgrundlage:

Drucksachenummer: 6738/2020-2025

Der Stadtentwicklungsausschuss fasst folgenden

Beschluss:

Der Stadtentwicklungsausschuss der Stadt Bielefeld beschließt:

1. Das folgende Bauleitplanverfahren wird eingestellt:
Nr. II/1/26.00 Teilaufhebung „Schlosshofstraße“.

2. Die Einstellung des Bauleitplanverfahrens ist öffentlich bekannt zu machen.

- einstimmig beschlossen -

-.-.-

Zu Punkt 28 Bauleitpläne Senne

Zu Punkt 28.1 Einstellung des Bebauungsplanverfahrens Nr. I/S 65 „Wohngebiet Heidestraße“

- Stadtbezirk Senne -

Beratungsgrundlage:

Drucksachennummer: 6657/2020-2025

Herr Bielefeld merkt an, dass es legitim sei, wenn eine Einstellung abgelehnt werde, auch wenn die Verwaltung das anders vorschläge.

Frau Steinkrüger erläutert, dass in der vergangenen Legislaturperiode interfraktionell in der BV Senne für die Aufstellung dieses Bebauungsplanes und auch der Bebauungspläne unter Punkt 28.3. gestimmt worden sei, weil es in dem betroffenen Gebiet, bei dem es sich um eine Waldsiedlung mit sehr großen, durchaus teuren Grundstücken handelt, viele Beschwerden deswegen gab, weil auf einigen Grundstücken auch infolge von Generationswechseln viele Veränderungen vorgenommen wurden, die den Charakter der Siedlung beeinträchtigt haben. Inzwischen seien einige Mitglieder der BV Senne verärgert darüber, dass die Bebauungsplanverfahren von der Verwaltung nicht weitergetrieben würden und es keine Informationen zum Verfahrensstand gäbe.

Herr Krause merkt an, dass hier einerseits die Einstellung der ursprünglichen fünf Planverfahren vorgeschlagen und andererseits die Einleitung eines Neuaufstellungsverfahrens vorgeschlagen werde. Aus seiner Sicht mache es mehr Sinn, die alten Planungsverfahren fortzusetzen. Ein zusätzliches Verfahren für dasselbe Gebiet halte er insoweit nicht für richtig.

Herr Bielefeld erläutert, dass das Dilemma der Verwaltung darin bestehe, dass die ursprünglichen Verfahren darauf gerichtet seien, in dem Gebiet das Bauen eher zu verhindern. Gleichzeitig bestehe aber in Bielefeld ein großes Bedürfnis für die Schaffung neuen Wohnraumes so dass die Großwetterlage eigentlich gegen die Ziele der ursprünglichen Planungen spreche. Andererseits wolle die Verwaltung auch die Anliegen der BV Senne respektieren. Deshalb habe man mit dem neuen Entwurf vorgeschlagen, die Anzahl der Wohneinheiten auf 4 zu reduzieren und im Übrigen die Zulässigkeit nach § 34 Baugesetzbuch zu regeln.

Frau Schrader merkt an, dass angesichts der Grundstückspreise in dem betroffenen Gebiet kaum ein Beitrag zur Linderung der Wohnungsnot in Bielefeld zu erwarten sei, wenn dort mehr Wohneinheiten entstünden. Sie begrüße aber die Reduzierung auf 4 Wohneinheiten und halte sich an, das, was die BV Senne entschieden habe.

Der Stadtentwicklungsausschuss fasst folgenden

Beschluss:

Der Stadtentwicklungsausschuss empfiehlt dem Rat zu beschließen:

Das Verfahren zur Aufstellung des Bebauungsplanes Nr. I/S 65 „Wohngebiet Heidestraße“ wird eingestellt.

- bei einer Enthaltung einstimmig abgelehnt -

-.-.-

Zu Punkt 28.2 Einzustellendes Bauleitplanverfahren

- Stadtbezirk Senne -

Beschluss zur Einstellung des Bauleitplanverfahrens:

- Nr. I/S 46 TP 1 „Gewerbe- / Industriegebiet Windel“ und 122/1. Änderung des Flächennutzungsplanes „Buschkampstraße/Krackser Straße/Windelsbleicher Straße“

Beratungsgrundlage:

Drucksachennummer: 6739/2020-2025

Der Stadtentwicklungsausschuss fasst folgenden

Beschluss:

Der Stadtentwicklungsausschuss der Stadt Bielefeld beschließt:

- 1. Das folgende Bauleitplanverfahren wird eingestellt:
Nr. I/S 46 TP 1 – „Gewerbe-/ Industriegebiet Windel“
und 122/1. Änderung des Flächennutzungsplanes
„Buschkampstraße/Krackser Straße“Windelsbleicher
Straße“.**
- 2. Die Einstellung des Bauleitplanverfahrens ist öffentlich
bekannt zu machen.**

- bei einer Enthaltung einstimmig beschlossen -

-.-.-

Zu Punkt 28.3 Erstaufstellung des Bebauungsplanes Nr. I/S 70 „Wohnen nördlich des Senner Hellwegs – zwischen den Hausnummern 1 und 115“ für das Gebiet östlich des Spiegelsberger Wegs im vereinfachten Verfahren gemäß § 13 Baugesetzbuch (BauGB)

- Stadtbezirk Senne

Aufstellungsbeschluss

Beschluss zur frühzeitigen Beteiligung der Öffentlichkeit und der Behörden

Beschluss zur Einstellung der Aufstellungsverfahren der Bebauungspläne Nr. I/S 62 „Wohngebiet nördlich und südlich des Schopenhauerwegs“, I/S 63 „Wohngebiet östlich des Feuerbachwegs und beiderseits des Senner Hellwegs“, I/S 64 „Wohngebiet östlich des Spiegelsberger Wegs und nördlich des Senner Hellwegs“ und I/S 66 „Wohngebiet östlich und westlich des Nolkenfeldes“

Beratungsgrundlage:

Drucksachenummer: 6559/2020-2025

Auf die Anmerkung von Herrn Krause, dass es nicht richtig sei, hier im Bereich der Pläne I/S 63 und I/S 64 noch ein weiteres, neues Bauleitplanverfahren durchzuführen, obwohl ja bereits Bauleitplanverfahren begonnen worden sind, die fortgesetzt werden können und nach Auffassung der BV Senne auch sollen, erwidert Herr Bielefeld, dass es nicht unzulässig sei, mehrere Bauleitplanverfahren auf den Weg zu bringen. Es sei für keines der Verfahren vorherzusehen, ob dieses Verfahren tatsächlich in der Aufstellung eines Bebauungsplanes mündet. Insofern könne ruhig einerseits die Einstellung der ursprünglichen Verfahren abgelehnt und gleichwohl die Einleitung des neuen Verfahrens beschlossen werden. Grundsätzlich würde die zeitlich später festgesetzte Planung eine vorhergehende Planung ersetzen, so dass für ein Gebiet letztlich nur ein Bauleitplan existiert, nämlich der zeitlich zuletzt beschlossene.

Der Stadtentwicklungsausschuss fasst folgenden

Beschluss:

Die Bezirksvertretung empfiehlt, der Stadtentwicklungsausschuss beschließt:

1. **Der Bebauungsplan Nr. I/S 70 „Wohnen zwischen Spiegelsberger Weg und ehemaligem Schießstand Buschkamp“ für das Gebiet nördlich der Brackweder Straße und östlich des Spiegelsberger Wegs ist im Sinne des § 30 Abs. 3 BauGB aufzustellen. Für die genauen Grenzen des Plangebietes ist die im Vorentwurf des Nutzungsplans vorgenommene Abgrenzung verbindlich.**

2. Die Erst- und Neuaufstellung des Bebauungsplanes soll im vereinfachten Verfahren gemäß § 13 BauGB durchgeführt werden.

3. Für die Erst und Neuaufstellung des Bebauungsplanes I/S 70 ist die frühzeitige Öffentlichkeitsbeteiligung gemäß § 3 Abs. 1 BauGB und die frühzeitige Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange gemäß § 4 Abs. 1 BauGB auf der Grundlage der in der Vorlage dargestellten allgemeinen Ziele und Zwecke der Planung durchzuführen.

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

- bei einer Enthaltung einstimmig beschlossen

5. Die Aufstellungsverfahren für die Bebauungspläne Nr. I/S 62 „Wohngebiet nördlich und südlich des Schopenhauerwegs“, I/S 63 „Wohngebiet östlich des Feuerbachwegs und beiderseits des Senner Hellwegs“, I/S 64 „Wohngebiet östlich des Spiegelsberger Wegs und nördlich des Senner Hellwegs“ und I/S 66 „Wohngebiet östlich und westlich des Nolkenfeldes“ werden eingestellt.

- bei einer Enthaltung einstimmig abgelehnt

getrennte Abstimmung einzelner Punkte

-.--

Zu Punkt 29 Bauleitpläne Sennestadt

Zu Punkt 29.1 Einzustellende Bauleitplanverfahren

- Stadtbezirk Sennestadt -

Beschluss zur Einstellung der Bauleitplanverfahren:

- Nr. I/St 20 „Wohngebiet Verlängerte Donauallee“

- 3. Änderung Nr. I/St 23 „Gildemeister“

- Nr. I/St 26 „Ramsbrock“

- Nr. I/St 29 „Gewerbegebiet Fuggerstraße“ und 9. Änderung des Flächennutzungsplanes „Fuggerstraße“

Beratungsgrundlage:

Drucksachennummer: 6744/2020-2025

Der Stadtentwicklungsausschuss fasst folgenden

Beschluss:

Der Stadtentwicklungsausschuss der Stadt Bielefeld beschließt:

1. Die folgenden Bauleitplanverfahren werden eingestellt: Nr. I/St 20 „Wohngebiet Verlängerte Donauallee“, 3. Änderung Nr. I/St 23 „Gildemeister“, Nr. I/St 26 „Ramsbrock“, Nr. I/St 29 „Gewerbegebiet Fuggerstraße“ und 9. Änderung des Flächennutzungsplanes „Fuggerstraße“.
2. Die Einstellung der Bauleitplanverfahren ist öffentlich bekannt zu machen.

- bei einer Enthaltung einstimmig beschlossen -

-.-.-

Zu Punkt 30 Bauleitpläne Stieghorst

- Zu Punkt 30.1 Einzustellende Bauleitplanverfahren**
- Stadtbezirk Stieghorst -
Beschluss zur Einstellung der Bauleitplanverfahren:
- - Nr. III/Hi 12.1 „Ehem. Spielplatz im Wohngebiet Auf der Breede“
- 3. Änderung Nr. III/O 8 TP 2 „In der Heide“

Beratungsgrundlage:

Drucksachennummer: 6745/2020-2025

Der Stadtentwicklungsausschuss fasst folgenden

Beschluss:

Der Stadtentwicklungsausschuss der Stadt Bielefeld beschließt:

1. Die folgenden Bauleitplanverfahren werden eingestellt: Nr. III/Hi 12.1 „Ehem. Spielplatz im Wohngebiet Auf der Breede“, 3. Änderung Nr. III/O 8 TP 2 „In der Heide“.
2. Die Einstellung der Bauleitplanverfahren ist öffentlich bekannt zu machen.

- einstimmig beschlossen -

-.-.-

Frank Strothmann

Anita Lange