

**Niederschrift**  
**über die Sitzung des Stadtentwicklungsausschusses**  
**am 05.11.2013**

Tagungsort: Rochdale-Raum (Großer Saal, Altes Rathaus)  
Beginn: 17:00 Uhr  
Ende: 22:10 Uhr

Anwesend:

CDU

Herr Jung  
Herr Kleinesdar, ab 18.00 Uhr (TOP 7)  
Herr Meichsner  
Herr Nettelstroth, Stellv. Vorsitzender, bis 18.50 Uhr  
Herr Hoffmann

SPD

Frau Brinkmann  
Herr Diembeck  
Herr Fortmeier, Vorsitzender  
Herr Franz  
Herr Grube

Bündnis 90/Die Grünen

Herr Gutknecht  
Herr Julkowski-Keppler  
Frau Weiß

FDP

Herr Bolte

Die Linke

Herr Ocak

Beratende Mitglieder

Bürgernähe

Herr Schmelz

BfB

Frau Pape

Seniorenrat

Herr Dr. Tiemann, bis 19.00 Uhr

Integrationsrat

Frau Dr. Youmba-Batana, bis 17.50 Uhr (TOP 2)

#### Von der Verwaltung

Herr Moss	Beigeordneter Dezernat 4
Frau Thiede	Dezernat 4
Herr Martin	Amt für Verkehr
Frau Grau	Amt für Verkehr
Herr Blankemeyer	Bauamt
Herr Herjürgen	Bauamt
Herr Dr. Witthaus	Beigeordneter Dezernat 2, TOP 8

#### Gäste

Herr Artschwager	moBiel, TOP 6
Herr Sillus	Büro Brilon Bondzio Weiser GmbH, TOP 7

#### Schriftführung

Frau Ostermann	Bauamt
----------------	--------

#### Vor Eintritt in die Tagesordnung

Herr Fortmeier begrüßt die Anwesenden zur 48. Sitzung des Stadtentwicklungsausschusses. Er stellt fest, dass form- und fristgerecht zur Sitzung eingeladen wurde.

Herr Fortmeier teilt mit, dass der TOP 2.2 (Gewerbebeschilderung in Schildesche) abgesetzt werden muss, weil er noch einmal in der Bezirksvertretung Schildesche beraten werden soll.

**- Der Ausschuss nimmt Kenntnis und ist einverstanden -**

## Öffentliche Sitzung:

**Zu Punkt 1**      **Genehmigung des öffentlichen Teils der Niederschrift über die 46. Sitzung des Stadtentwicklungsausschusses am 17.09.2013**

**Beschluss:**

**Die Niederschrift der öffentlichen Sitzung vom 17.09.2013 wird nach Form und Inhalt genehmigt.**

- einstimmig bei drei Enthaltungen beschlossen -

---

**Zu Punkt 2**      **Mitteilungen**

**Zu Punkt 2.1**    **Abrechnungen nach KAG NRW**

Beratungsgrundlage:

Drucksachenummer: 6399/2009-2014

- Der Ausschuss nimmt Kenntnis -

---

**Zu Punkt 2.2**    **Gewerbebeschilderung in Schildesche**

- abgesetzt -

---

**Zu Punkt 2.3**    **Verkehrsabwicklung an der "IKEA"-Lichtsignalanlage am 02.11.13**

Herr Martin teilt mit, dass der zuständige Baulastträger, der für den Bau, die vorhandene Infrastruktur und die Unterhaltung der sogenannten „IKEA“-Lichtsignalanlage am Südring verantwortlich ist, der Landesbetrieb Straßenbau NRW mit der Niederlassung in Bielefeld ist. Für die Verkehrssicherheit und die signaltechnische Programmabwicklung (u. a. Leistungsfähigkeit) an der Lichtsignalanlage ist die Stadt Bielefeld (Amt für Verkehr) als Straßenverkehrsbehörde verantwortlich. Die Leistungsfähigkeit der aktuell geschalteten Festzeitprogramme entsprechen weitestgehend der alten Festzeitsteuerung vor der Baumaßnahme auf dem Südring. Aufgrund der fehlenden Induktionsschleifen (wurden bei der Deckensanierung auf dem Südring abgefräst) wird die Lichtsignalanlage zurzeit nur mit einer Festzeitsteuerung betrieben. Eine verkehrabhängige und damit bedarfsgerechte Signalisierung ist aufgrund der fehlenden Detektoren

(Induktionsschleifen) zurzeit nicht möglich.

Gemäß der Aussage von Straßen NRW, sollen die fehlenden Induktionsschleifen in der 44.KW bzw. 45.KW von der Signalbaufirma (Siemens AG) wieder hergestellt und funktionsfähig angeschlossen werden. Nach Anschluss der fehlenden Detektoren ist wieder eine verkehrsabhängige Signalprogrammsteuerung möglich. Das endgültige verkehrsabhängige Signalprogramm ist allerdings von der Signalbaufirma (Siemens AG), gemäß den Vorgaben der Stadt Bielefeld (Amt für Verkehr), noch nicht vollständig projektiert, dokumentiert und programmtechnisch versorgt worden, sodass noch keine Abnahme der verkehrsabhängigen Signalprogrammsteuerung durch die Stadt Bielefeld erfolgen konnte. Eine Inbetriebnahme der verkehrsabhängigen Signalprogrammsteuerung kann jedoch erst nach erfolgter Abnahme und anschließender Anordnung durch die Stadt Bielefeld erfolgen.

Ergänzend ist noch zu erwähnen, dass auch eine verkehrsabhängige bzw. bedarfsgerechte Signalprogrammsteuerung an ihre Grenzen stoßen kann. Ein dermaßen großes Verkehrsaufkommen wie es am vergangenen Samstag auf dem IKEA-Gelände aufgetreten war, wäre auch mit einer verkehrsabhängigen Signalprogrammsteuerung nicht ohne Rückstaubildungen und längeren Wartezeiten abzuwickeln gewesen. Der mögliche Auslastungsgrad bzw. die Auslastungsgrenze wurde hier bei weitem überschritten.

**- Der Ausschuss nimmt Kenntnis -**

-.-.-

#### **Zu Punkt 2.4 Fortbildungsveranstaltungen**

Herr Moss teilt mit, dass seit dem Jahre 2006 die WEGE mbH gemeinsam mit dem Bauamt der Stadt Bielefeld sowie den Architektenverbänden (BDA – Bund Deutscher Architekten, BDB – Bund Deutscher Baumeister, BDIA – Bund Deutscher Innenarchitekten) jährlich zwei Fortbildungsveranstaltungen für Architekten/ -innen und Bauamtsmitarbeiter/ -innen veranstalten.

Neben der fachlichen Weiterbildung ist hierdurch eine verbesserte Zusammenarbeit zwischen den Akteuren erreicht worden. Die Veranstaltungen eröffnen die Möglichkeit des Erfahrungsaustausches - auch außerhalb des dienstlichen Rahmens.

Unternehmungen profitieren im Zuge von Um- und Neubauvorhaben von dem Wissensaustausch der Planer und Genehmigungsbehörden im Rahmen der Veranstaltungen.

Verständnis für unternehmerische Belange wird auf diesem Wege auch außerhalb des dienstlichen Rahmens transportiert.

**- Der Ausschuss nimmt Kenntnis -**

**Zu Punkt 3      Anfragen**

**Zu Punkt 3.1      Blitz-Marathon in Bielefeld**

Beratungsgrundlage:

Drucksachennummer: 6413/2009-2014

Anfrage von Herrn Schmelz (Bürgernähe) vom 04.10.2013:

1. *An welchen Stellen hat die Polizei bei dem ersten bundesweiten Blitz-Marathon im Oktober 2013 die Geschwindigkeitsmessungen vorgenommen?*

2. *Zusatzfrage:*

*2.1 Auf welchen Straßen wurden die häufigsten und höchsten Verstöße festgestellt?*

*2.1 Wie können die betroffenen Straßen umgebaut/ gestaltet werden, dass sich für die Autofahrer die dauerhafte Einhaltung und Akzeptanz der zulässigen Höchstgeschwindigkeit aus der Streckencharakteristik dieser Straßen ergibt.*

Herr Martin teilt mit, dass für die Beantwortung der Frage 1 das Polizeipräsidiums Bielefeld hinzugezogen wurde.

**zu 1.:**

Die Polizei Bielefeld hat vom 10.10.13, 06:00 Uhr, bis 11.10.13, 06:00 Uhr, an folgenden Standorten Geschwindigkeitsmessungen durchgeführt:

- Eckendorfer Straße
- Heilbronner Straße
- Melanchthonstraße
- Morgenbreede
- Am Brodhagen
- Artur-Ladebeck-Straße
- Osnungstraße
- Jöllheide
- Apfelstraße

- Detmolder Straße
- Johann-Sebastian-Bach-Straße
- Stadtring
- Kupferstraße
- Herforder Straße
- Carl-Severing-Straße
- Krackser Straße
- Potsdamer Straße
- Otto-Brenner-Straße
- Horstheider Weg
- Heeper Straße
- Eickumer Straße
- Holbeinstraße
- Grundstraße
- Dornberger Straße
- Brockhagener Straße
- Beckhausstraße
- Stedefreunder Straße
- Eggeweg
- Quellenhofweg
- Grafenheider Straße
- Deppendorfer Straße
- Engersche Straße
- Oerlinghauser Straße
- Brackweder Straße
- Paderborner Straße
- Jöllenbecker Straße
- BAB 2 im Bereich Bielefeld
- BAB 2 im Bereich Eilser Berg
- BAB 2 im Bereich Bad Oeynhausen
- BAB 2 im Bereich Porta Westfalica
- BAB 2 im Bereich Vlotho
- BAB 30 im Bereich Bünde

- BAB 44 im Bereich Bad Wünnenberg

### **zu 2.1:**

Die häufigsten Verstöße wurden durch die Polizei Bielefeld auf der Paderborner Str. festgestellt. Hier waren in der Zeit vom 10.10.13, 22:00 Uhr, bis 11.10.13, 06:00 Uhr, von 318 gemessenen Fahrzeugführern 34 zu schnell (11%). Die höchsten Geschwindigkeitsüberschreitungen wurden auf der Artur-Ladebeck-Str. (78 km/h bei zulässigen 50 km/h) sowie auf der Paderborner Str. (111 km/h bei einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 70 km/h) gemessen.

### **zu 2.2:**

Aufgrund der aktuellen Haushaltssituation besteht zurzeit keine Möglichkeit, Investivmittel für Straßenumbaumaßnahmen zur Verfügung zu stellen.

Es bestehen Überlegungen für die Paderborner Straße in Sennestadt, die Fahrspuren zu reduzieren, so dass je Richtung nur eine Fahrspur zur Verfügung steht. Dabei handelt es sich jedoch nicht um einen Straßenumbau, sondern nur um eine so genannte Pinsellösung. Das Amt für Verkehr und die Sennestadt GmbH sind im Gespräch mit dem Landesbetrieb Straße, dem Straßenbaulastträger, um hier geeignete Lösungen zu finden.

- Der Ausschuss nimmt Kenntnis -

-.-.-

## **Zu Punkt 3.2 Sachzwänge bei der Entscheidung über die Stadtbahntrasse nach Heepen**

Beratungsgrundlage:

Drucksachennummer: 6414/2009-2014

Anfrage von Herrn Schmelz (Bürgernähe) vom 04.10.2013:

Diese Anfrage wird unter TOP 6 mitberaten.

-.-.-

## **Zu Punkt 4 Behandlung der unerledigten Punkte der letzten Tagesordnungen**

### **Zu Punkt 4.1 Erstaufstellung des Bebauungsplanes Nr.II/J 36 "Wohnen am Nagelsholz" für das Gebiet nördlich der Bargholzstraße,**

**östlich der Straße Nagelsholz, südlich des Flurstücks 1814  
und westlich der Flurstücke 732, 1735 und 1736 gemäß § 13a  
BauGB**

**- Stadtbezirk Jöllenbeck -**

**Aufstellungsbeschluss**

**Beschluss zur Durchführung der frühzeitigen Beteiligungen  
der Öffentlichkeit sowie der Behörden und der sonstigen  
Träger öffentlicher Belange**

Beratungsgrundlage:

Drucksachenummer: 5772/2009-2014

Frau Brinkmann teilt mit, dass man sich noch einmal mit dem Investor zu einem Ortstermin getroffen habe und nun dem Beschlussvorschlag zustimmen werde.

Auch Herr Julkowski-Keppler äußert die Zustimmung seiner Fraktion.

**Beschluss:**

1. Der Bebauungsplan Nr. II/J 36 „Wohnen am Nagelsholz“ ist für das Gebiet nördlich der Bargholzstraße, östlich der Straße Nagelsholz, südlich des Flurstücks 1814 und westlich der Flurstücke 732, 1735 und 1736 (Gemarkung Jöllenbeck, Flur 5) gemäß § 2 (1) Baugesetzbuch (BauGB) aufzustellen. Für die genaue Grenze des Plangebietes ist die im Abgrenzungsplan eingetragene „Grenze des räumlichen Geltungsbereiches“ verbindlich.
2. Die Erstaufstellung des Bebauungsplanes Nr. II/J 36 „Wohnen am Nagelsholz“ soll als beschleunigtes Verfahren gemäß § 13a BauGB („Bebauungspläne der Innenentwicklung“) durchgeführt werden.
3. Die frühzeitige Öffentlichkeitsbeteiligung ist gemäß § 3 (1) Baugesetzbuch (BauGB) auf der Grundlage der in der Vorlage dargestellten allgemeinen Ziele und Zwecke der Bauleitplanung nach den vom Rat der Stadt Bielefeld beschlossenen Richtlinien durchzuführen.
4. Der Aufstellungsbeschluss und die frühzeitige Öffentlichkeitsbeteiligung sind gemäß § 2 (1) BauGB öffentlich bekannt zu machen. Dabei ist gemäß § 13a BauGB darauf hinzuweisen, dass die Aufstellung im beschleunigten Verfahren ohne Durchführung einer Umweltprüfung nach § 2 (4) BauGB erfolgt.
5. Der Flächennutzungsplan ist gem. § 13a (2) Nr. 2 Satz 3 BauGB im Wege der Berichtigung anzupassen.

- einstimmig beschlossen -

---

Zu Punkt 5

**Anträge**



- keine -

-.-.-

**Zu Punkt 6**      **Sachstandsbericht über die Trassenvarianten der Linie 5 im Stadtbezirk Mitte**  
**mündlicher Bericht; Berichterstattung: moBiel**

Beratungsgrundlage:

Drucksachenummer: 6414/2009-2014

Die folgende Anfrage von Herrn Schmelz (Bürgernähe) vom 04.10.2013 wird unter diesem TOP mitberaten:

*Wird der derzeitige mit dem Anspruch einer breiten Bürgerbeteiligung durchgeführte Planungsprozess der Stadtbahnverlängerung nach Heepen bezüglich der Trassenführung jetzt aufgrund von Sachzwängen durch die Förderrichtlinien ausgehebelt?*

*Zum Hintergrund:*

*Der diesbezügliche Bericht in der NW vom 12./13. Oktober 2013 hat diesbezüglich bei den Betroffenen zu erheblichen Irritationen geführt.*

Herr Artschwager stellt die derzeit ausgearbeiteten Varianten eines möglichen Stadtbahnverlaufes zwischen Kesselbrink und der Radrennbahn vor. (Die Präsentation ist ins Informationssystem eingestellt). Weiter verweist er auf die in der kommenden Woche stattfindende Werkstattwoche. Hieran werden Bürgerinnen und Bürger und Initiativen mit insgesamt 40 Personen teilnehmen. Für den Mittwochabend ist eine öffentliche Veranstaltung geplant. Am Samstag findet dann zum Abschluss der Werkstattwoche eine Radiosendung statt, in der die Bürger auch Fragen stellen können.

Auf die Anfrage von Herrn Schmelz antwortet Herr Artschwager, dass seinerzeit in dem Zeitungsartikel Mitte Oktober die zwei Vorzugsvarianten der Firma TTK angesprochen waren. Inzwischen seien die Planungen vorangegangen. Die Niederflurtechnik sei für den Ausbau der Linie 5 beschlossen und zu den beiden Trassen seien weitere Varianten ausgewählt worden, die zurzeit verfeinert untersucht werden. Der Artikel sei zwar an vielen Stellen richtig recherchiert, so ist für die Zuwendungen des Bundes ein besonderer Bahnkörper eine wichtige Voraussetzung. Allerdings sei die Entwicklung in den letzten zwei Jahren aber nicht berücksichtigt worden. Er gehe davon aus, dass die Linie 5 als Großvorhaben eine Bundesfinanzierung erhalten werde. Die Finanzierung setzt sich zu 60 % aus Bundesmitteln und 30 % aus Landesmitteln zusammen. Dieses gelte, wenn besondere Bahnkörper vorliegen. Andere Streckenabschnitte könnten dann aus dem Landesprogramm auch zu 90 % finanziert werden. Aufgrund der Finanzierung werde bei der jetzt zu erarbeitenden Trassenprüfung keine der vorgeschlagenen Varianten ausgelassen.

Herr Moss ergänzt, dass man nicht in einen Bürgerdialog einsteigen könne, wenn man nicht alle Alternativen geprüft habe. Im Rahmen der

Fördersystematik gebe es einen Schwellenwert für Großprojekte des Bundes. Dieser liege bei 50 Millionen Euro. Er weise auch darauf hin, dass man mit vielen Kommunen im hohen Konkurrenzdruck um diese Fördermittel stehe. Er sei dennoch zuversichtlich, dass wenn eine Trasse gefunden wird, diese auch gefördert werden kann.

Herr Fortmeier bittet im Anschluss der Werkstattwoche um einen Zwischenbericht für diesen Ausschuss.

**- Der Ausschuss nimmt Kenntnis -**

-.-.-

## **Zu Punkt 7**

### **Verkehrsgutachten Jahnplatz - Stadtbahn 2030**

Beratungsgrundlage:

Drucksachenummer: 6425/2009-2014

Herr Fortmeier erläutert, dass die Fraktionen vereinbart haben, diese Vorlage heute in erster Lesung zu behandeln, weil die Bezirksvertretung Mitte erst in der nächsten Woche darüber beraten werde.

Herr Moss teilt mit, dass der Handelsverband und Vertreter der IHK an die politischen Vertreter einen Brief geschrieben haben mit der Bitte, für die Variante 2 ebenfalls eine vertiefende verkehrstechnische Untersuchung durchzuführen. Die Verwaltung empfiehlt, in Abänderung des Beschlussvorschlages, dieser Bitte nachzukommen.

Herr Bolte stellt fest, dass bei der Variante 4, der sogenannten Nullvariante, ein Missverständnis vorliege. Der angegebene 100%ige Verkehrsrückgang sei nicht vorhanden, weil derzeit 900 Busse täglich den Jahnplatz queren. Auch wenn die Straßenbahn über den Jahnplatz geführt werde, werden noch 600 Busse am Jahnplatz halten. Er beantrage daher im Rahmen der Variante 4, eine Prüfung für den Jahnplatz ohne Busverkehr.

Herr Julkowski-Keppler hält den Vorschlag der Verwaltung, die Variante 2 mit aufzunehmen, für sinnvoll. Diese Variante habe in der Bewertung auch sehr gut abgeschnitten. Wenn mehrere Varianten geprüft werden, so habe der Beschluss der später über eine dieser Varianten entscheidet, mehr Hintergrund. Er habe den Vorschlag von Herrn Bolte so verstanden, dass die Busse den Jahnplatz nur noch anfahren, aber nicht mehr queren. Hier würde dann nur noch die Stadtbahn den Jahnplatz queren.

Herr Schmelz stellt in Frage, ob das Gutachten überhaupt wissenschaftlich zu bewerten sei, weil keine empirische Datenlage zugrunde liegt. Man habe die Zählung am 29.01.2013 bei winterlichem Schmuddelwetter durchgeführt. Vermutlich seien bei solchem Wetter wesentlich wenige Fußgänger und Radfahrer unterwegs gewesen. Er halte es für erforderlich, noch einmal neu zu zählen. Es sei auch zu

berücksichtigen, dass viele Parkrouten für das Parkleitsystem über den Jahnplatz führen. Weiter müsse man überlegen, wie man durch mehr Park- und Rideangebote den Verkehr verhindern könne. Er halte größere Park- und Rideangebote in Sennestadt und Heepen für sinnvoll. Er könne sich vorstellen, einzelne Varianten teilweise oder schrittweise ohne Umbaumaßnahmen zu erproben.

Herr Nettelstroth bedankt sich für die Einführungsveranstaltung zu diesem Thema vor 2 Wochen. Er sei zu dem Ergebnis gekommen, dass die Bürger den Jahnplatz als Verkehrsplatz wahrnehmen. Der Vorschlag von Herrn Moss, die Variante 2 mit einzubeziehen, sei für seine Fraktion gut nachvollziehbar. Jedoch müssten Busse den Jahnplatz queren, weil hier der Fahrgastwechsel in die verschiedenen Systeme statfinde. Die Aufträge müssen jetzt klar formuliert werden, damit konkret die Auswirkungen analysiert werden können. Er sei auch der Auffassung, dass man sich die verkehrlichen Auswirkungen etwas großräumiger anschauen müsse.

Herr Sillus antwortet, dass die Zählung im Januar durchgeführt wurde, weil eine Situation ohne Baustellen vorhanden sein musste. Man sei sich bewusst gewesen, dass an einem solchen Tag wenig Fußgänger und Radfahrer unterwegs sind. Die Zählung sei nur an einem Tag durchgeführt worden, sie sei aber mit verschiedenen anderen Zählungen, z.B. für den Umbau Kesselbrink abgeglichen worden. So habe man ein repräsentatives Ergebnis erreichen können. Die Durchführung von Zählungen sei eine Kostenfrage. Für die Verkehrsuntersuchung war die Anzahl der Fußgänger und Radfahrer nicht entscheidend. Um den Durchgangsverkehr zu ermitteln, habe man eine Kennzeichenerfassung durchgeführt. An 8 Stellen im Innenstadtbereich wurden Teile der Kennzechen erfasst. Wenn ein Fahrzeug innerhalb einer bestimmten Zeit an verschiedenen Erfassungsstellen vorbei gekommen ist, dann gehe man davon aus, dass keine Erledigungen durchgeführt wurden, sondern dass es sich um Durchgangsverkehr handelt. Er weise ferner darauf hin, dass das Szenario 5 mit Öffnung des Niederwalls dem Szenario 2 entspreche.

Frau Grau ergänzt, dass im Rahmen der Werkstattwochen am 13.11.13 eine Informationsveranstaltung für die Bevölkerung stattfindet, in der das Gutachten vorgestellt wird. Im Rahmen des städtebaulichen Gutachtens müsse festgestellt werden, wie der Raum neu aufgeteilt werden kann und wie sich ein Verknüpfungspunkt integrieren lässt. Im verkehrstechnischen Gutachten müsse untersucht werden, wie die Erschließung aller Parkhäuser und damit die Erschließung der Innenstadt möglich ist, ohne den Jahnplatz zu queren. Außerdem müsse untersucht werden auf welchen Streckenabschnitten Leistungsprobleme entstehen können. Die Frage nach Park- und Rideparkplätzen wird sicherlich noch im Rahmen der weiteren Stadtbahnplanung mit aufgegriffen.

Herr Moss erläutert, dass neben dem verkehrstechnischen und städtebaulichen Gutachterbedarf noch ein weiteres Gutachten zum Grünen Stadtring für den Bereich zwischen Gadderbaum und Jahnplatz vorgesehen ist. Alle drei Gutachten müssen aufeinander abgestimmt werden.

Herr Grube weist darauf hin, dass Bielefeld als Oberzentrum die größte

Stadt in OWL ist. Die Menschen aus dem Umland sollen Bielefeld erreichen können. Er werde keiner Lösung zustimmen, die es den Menschen aus dem Umland erschwere, nach Bielefeld zu kommen. Man müsse wissen welche zusätzlichen Belastungen auf die anderen Straßen, z.B. die August-Bebel-Straße zu kommen. Mit Sicherheit wird der Jahnplatz ein Verkehrsplatz bleiben. Es wird der Platz bleiben, wo der ÖPNV die größte Rolle in der Stadt spielt. Man habe im Rat einstimmig beschlossen, dass man diese neue Stadtbahnlinie bauen möchte. Wenn sie nicht kommt, könne man alle durchgeführten Gutachten ins Archiv stellen.

Frau Weiß betont, dass die Stadt sich entwickeln müsse und sie sieht einen guten Weg die verkehrlichen Fragen zu regeln. Die Vergabe eines städtebaulichen Gutachtens ist ihr nicht klar. Derzeit sei nicht bekannt, ob es in Zukunft einen Jahnplatz mit einer neuen Stadtbahnlinie 5 geben wird. Angesichts der Haushaltsituation möchte sie gerne genau wissen, warum bereits jetzt, mit welchem Inhalt, ein solches Gutachten vergeben werden soll.

Herr Moss antwortet, dass heute kein Beschluss gefasst wird, weil die Beratung in erster Lesung stattfindet. Für die Folgesitzung sagt er eine Ergänzungsvorlage zu, aus der sich ergeben wird, welche Inhalte im Gutachten zwingend geklärt werden müssen. Ein solches Gutachten schaffe die wichtigen Argumentationsgrundlagen.

Herr Meichsner äußert die Bitte, die wesentlichen Eckpunkte der Gutachten in der nächsten Sitzung der Bezirksvertretung Mitte vorzustellen.

Herr Franz schließt sich Herrn Meichsner an. Ein autofreier Jahnplatz mit einem Hauptverknüpfungspunkt für den ÖPNV mit 600 Bussen, den Fußgängern und den Radfahrern bleibe immer noch ein Verkehrsplatz. Das Verkehrsgutachten müsse den Istzustand analysieren und den Weg weisen, was möglich ist. Die Diskussionen um den Jahnplatz bringen immer ein gewisses Maß an Emotionalisierung in der Öffentlichkeit mit sich. Das Verkehrsgutachten sei daher ein wichtiger Schritt um mögliche Änderungen präziser bewerten zu können.

Herr Schmelz hält eine städtebauliche Untersuchung für diesen Platz für sehr wichtig auch unabhängig vom Bau einer neuen Stadtbahnlinie. Verkehre verändern sich grundsätzlich und es werden unterschiedliche Anforderungen gestellt. Es gebe Chancen, die man nicht nur unter dem Gesichtspunkt Stadtbahnplanung betrachten solle.

## **1. Lesung -**

-.-.-

## **Dezernat 2**

## Zu Punkt 8

### **Projekt "Weiterentwicklung der Kulturstadt Bielefeld - Kulturentwicklungsplanung für Bielefeld" Vorlage des erarbeiteten Kulturentwicklungskonzepts**

#### Beratungsgrundlage:

Drucksachennummer: 6186/2009-2014

Herr Dr. Witthaus stellt anhand einer PowerPoint-Präsentation das Kulturentwicklungskonzept vor.

Herr Fortmeier stellt fest, dass dieses Thema für den Stadtentwicklungsausschuss interessant ist, weil es hier auch immer wieder um Flächenrecycling von Altbrachen gehe. Kultur findet eben nicht nur an den herkömmlichen Standorten wie Ateliers und Theater statt, sondern auch in den Bezirken und in leerstehenden alten Fabrikgebäuden.

Die kleineren Fabrikbereiche, die jetzt brach liegen könnten durch neue kreative Berufe genutzt werden. Für Bielefeld sei hier ein hohes Potential vorhanden und er frage, wie hier die Koordination erfolge.

Herr Dr. Witthaus antwortet, dass hier augenblicklich noch keine Koordination stattfindet. Als Beispiel nennt er den Fachbereich Gestaltung der Fachhochschule. Hier gebe es den Bereich Modedesign. Viele Modedesigner bleiben nach Abschluss des Studiums in Bielefeld und suchen kleine Ateliers.

Herr Julkowski-Keppler stellt fest, dass die Kulturentwicklungsplanung einen guten Anfang genommen habe. Die Leute, die an den Treffen teilgenommen haben, waren begeistert. Wenn es hier eine Schwachstelle gebe, dann sei es die bezirkliche Arbeit. Man könne nicht die Sennestädter Verhältnisse auf andere Stadtbezirke übertragen. In den Bezirken müsse es verantwortliche Personen für die Kultur geben.

Herr Dr. Witthaus antwortet, dass sich aus den Handlungsempfehlungen ergebe, dass bezirksbezogene, eigenständige Entwicklungen auf den Weg gebracht werden sollen.

Herr Grube bestätigt, dass es für die Innenstadt, für die sog. Hochkultur, wie Theater, Oetkerhalle usw. Entwicklungsmöglichkeiten gebe. In den Randbezirken spiele sich derzeit etwas wenig erfreuliches ab. Als Beispiel nenne er die Gesangsvereine, die in einem Ortsteil immer auch das Zentrum für Kultur dargestellt haben, und heute häufig um ihre Existenz kämpfen. Es werden nur wenige Chöre überleben. Dieses hänge nicht nur mit dem Generationenwechsel zusammen, sondern auch mit fehlenden Übungsräumen. Es gebe immer weniger Gaststätten mit geeigneten Räumlichkeiten. Hier müsse man für die Zukunft Unterstützung zusagen können.

Herr Dr. Witthaus bestätigt das Aussterben der Männergesangsvereine. Gleichzeitig habe sich eine neue große Chorszene entwickelt. Man müsse die Bedürfnisse der einzelnen Sparten hinterfragen. Deshalb sollen jährlich Spartengespräche durchgeführt werden.

Herr Schmelz äußert sich erstaunt, dass es noch kein Kulturmarketing in Bielefeld gibt und fragt, ob es genügend finanzielle und personelle Ressourcen gebe, um die Handlungsempfehlungen durchzuführen.

Herr Dr. Witthaus teilt hierzu mit, dass es im Rahmen der Förderkonzeption eine Schwerpunktbildung geben müsse. Derzeit stünden für Projektförderungen im Kulturamt für freie Projekte 21.000 € zur Verfügung. Dieses sei viel zu wenig. Die Forderung sei, diesen Topf auf 50.000 € aufzustocken.

Herr Hoffmann möchte seine Skepsis nicht verhehlen, wenn Kultur bürokratisiert werde. Er halte es aber für sinnvoll, wenn in der Verwaltung eine Anlaufstelle für Kultur geschaffen werde, wo man sich z.B. nach Fördertöpfen oder Übungsräumen erkundigen kann.

Herr Dr. Witthaus betont, dass der Motor von Kunst die Eigensinnigkeit ist, mit der sie sich entwickelt. Dieses brauche aber Strukturen. Es sei daher der Wunsch vorhanden, dass eine koordinierende, vernetzende Stelle in der Verwaltung eingerichtet wird.

**- Der Ausschuss nimmt Kenntnis -**

---

#### **Umweltamt**

**Zu Punkt 9**

#### **Fortschreibung des Lärmaktionsplans von 2010**

Beratungsgrundlage:

Drucksachenummer: 6298/2009-2014

**- Der Ausschuss nimmt Kenntnis -**

---

#### **Amt für Verkehr**

**Zu Punkt 10**

#### **Paderborner Straße [L 756-freie Strecke]:**

**1) Ausbau der Bushaltestellen "Dalbke" und "Dalbke, Schule"**

**2) Neubau von zwei Radfahrer-/Fußgänger-Querungshilfen**

Beratungsgrundlage:

Drucksachenummer: 6204/2009-2014

Herr Fortmeier stellt den Beschluss der Bezirksvertretung Sennestadt zur Abstimmung.

**Beschluss:**

**Der Stadtentwicklungsausschuss nimmt zur Kenntnis:**

- 1) Die vorhandenen Bushaltestellen „Dalbke“ und „Dalbke, Schule“ an der Paderborner Straße (L756, Bereich freie Strecke) werden vom Landesbetrieb „Straßen NRW“ ausgebaut.
- 2) Zwei Radfahrer-/Fußgänger-Querungshilfen werden an der Paderborner Straße (L756, Bereich freie Strecke) vom Landesbetrieb „Straßen NRW“ neu gebaut. Die neuen Standorte liegen:
  - bei Haus-Nr. 304 (Haltestelle „Dalbke, Schule“) und
  - zwischen Haus-Nr. 331 und der Stadtgrenze.
- 3) An den Haltestellen sind entsprechend der Beschlusslage der Bezirksvertretung auf beiden Straßenseiten Wartehäuschen aufzustellen.

- einstimmig beschlossen -

**Zu Punkt 11**

**Herabstufung der B 68 (Osnabrücker Straße) im Zuge der A 33, Abschnitt 6**

Beratungsgrundlage:

Drucksachenummer: 6285/2009-2014

Herr Julkowski-Keppler fragt nach den Auswirkungen, wenn diese Straße als Landesstraße eingestuft werde.

Frau Grau antwortet, dass die Osnabrücker Straße B 68 parallel zur A33 verläuft und deswegen herabgestuft werden muss. Die Ausbaustandards einer Kreisstraße oder Landesstraße hängen von der Verkehrsbedeutung ab. Bei einer Herabstufung zur Kreisstraße müsste die Stadt die Kosten für eine dann geplante Querschnittsreduzierung tragen. Sie könne keine Aussage treffen, wann für eine solche Maßnahme die Mittel zur Verfügung stehen. Bei einer Herabstufung zur Landesstraße läge die künftige Baulast beim Land.

Herr Julkowski-Keppler teilt mit, dass er sich etwas schwer tue, der Herabstufung zur Landesstraße zuzustimmen, weil die Stadt dadurch wenig Einflussmöglichkeiten auf querschnittsreduzierende Maßnahmen habe.

**Beschluss:**

**Die Verwaltung wird beauftragt, gegenüber dem Landesbetrieb Straßenbau NRW dahingehend schriftlich Stellung zu beziehen, dass die heutige B 68 auf Bielefelder Stadtgebiet eine Landesstraßenfunktion zu übernehmen hat, da diese auch zukünftig eine große regionale Verkehrsfunktion hat.**

- einstimmig beschlossen -

## Zu Punkt 12 Künftige Förderung des kommunalen Straßen- und Radwegebaus

### Beratungsgrundlage:

Drucksachennummer: 6408/2009-2014

Zu diesem TOP hat Herr Schmelz (Bürgernähe) heute folgenden Antrag eingereicht:

*Der Stadtentwicklungsausschuss beschließt:*

*aufgrund der neuen Förderrichtlinien für Straßenbauprojekte, abnehmender Verkehre in der Stadt Bielefeld und notwendiger Prioritätensetzung beim Personaleinsatz in der städtischen Verwaltung werden die Planungen für den 4-spurigen Neubau der Herforder Straße sowie dem Neubau der Grafenheider Straße, 1. und 4. BA vorläufig eingestellt.*

### *Begründung:*

*Die geplanten Projekte haben derzeit kaum Aussicht auf Förderung. Laut der Informationsvorlage der Verwaltung zur Fortschreibung des Lärmaktionsplans hat zwischen 2007 und 2012 der Kfz-Verkehr in den Zeiträumen tags an 38,1%, abends an 65,8 % und nachts an 70,9 % der kartierten Straßen(abschnitte) abgenommen. Der LKW-Verkehr reduzierte sich im gleichen Zeitraum tags an 90,1 %, abends an 64,2% und nachts an 90,8% der kartierten Straßen(abschnitte).*

*Darüber hinaus sollte sich der Personaleinsatz im Dezernat 4 Planen und Bauen vornehmlich auf die Realisierung von moBiel 2030, die Innenstadtentwicklung (u.a. Jahnplatz) und andere dringend notwendige Projekte konzentrieren.*

*Ein Personaleinsatz für die Fortführung einer Planung, deren Realisierung unsicher ist, erscheint z. Z. auch aufgrund der angespannten Finanzlage der Stadt Bielefeld wenig sinnvoll.*

Frau Weiß fragt, warum die Verwaltung die Planungen weiterführen möchte, obwohl kein Geld für die Realisierung der Vorhaben vorhanden ist. Warum wird diese Einsparmöglichkeit nicht wahrgenommen?

Herr Moss antwortet, dass es immer wieder Gebietskörperschaft gebe, die auf zugesagte Fördermittel nicht zugreifen. Für einen solchen Fall von frei werdenden Fördergeldern möchte man schnellstens einen förderfähigen Antrag einreichen können. Bei den hier angesprochenen Vorhaben gehe es überwiegend um Radwegebau und nicht um den Ausbau der Herforder Straße und der Grafenheider Straße.



Herr Kleinesdar spricht die Baumaßnahme an der Werther Straße an, die zugunsten des Kesselbrinks in diesem Jahr zurückgestellt wurde. Er fragt, ob hier überhaupt noch Aussicht auf Förderung besteht.

Herr Moss antwortet, dass man sehr bemüht sein wird, das Bauvorhaben Wertherstraße durchzuführen.

Herr Fortmeier teilt mit, dass dieses Problem in der gesamten Bundesrepublik Deutschland bekannt sei. Das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz laufe im Jahr 2019 aus. In der Politik sei bekannt, dass es eine Nachfolgeregelung für Infrastrukturmaßnahmen geben müsse. Die L712 N sei immer Thema gewesen. Dafür brauche man auch den vierspurigen Ausbau der Herforder Straße. Es wäre nicht verantwortungsbewusst, wenn heute die Planungen eingestellt werden. Es gebe garantiert eine Nachfolgefiananzierung, von der man heute noch nicht wisse, wie diese aussehe.

Herr Schmelz fragt, in wie weit ein Zuschuss zu moBiel 2030 in Konkurrenz zu einem Zuschuss für den Straßenbau stehe. Gibt es Kürzungen für den ÖPNV, wenn bereits viele Mittel für den Straßenbau bewilligt wurden?

Herr Moss antwortet, dass die jeweiligen Zuschüsse nach verschiedenen Fördersträngen gewährt werden und nicht miteinander verrechnet werden.

Herr Fortmeier ergänzt, dass es im Bundes- und Landeshaushalt eine strikte Trennung zwischen Schienen und Personennahverkehr und Infrastruktur Straßen, Wege, Wasser sind unterschiedliche Fördertöpfe.

Über den Antrag von Herrn Schmelz fasst der Ausschuss folgenden Beschluss.

**Beschluss:**

**Aufgrund der neuen Förderrichtlinien für Straßenbauprojekte, abnehmender Verkehre in der Stadt Bielefeld und notwendiger Prioritätensetzung beim Personaleinsatz in der städtischen Verwaltung werden die Planungen für den 4-spurigen Neubau der Herforder Straße sowie dem Neubau der Grafenheider Straße, 1. und 4. BA vorläufig eingestellt.**

dafür: 1 Stimme  
dagegen: 11 Stimmen  
Enthaltungen: 3 Stimmen  
- mit großer Mehrheit abgelehnt -

---

**Zu Punkt 13**

**Erneuerung der Eisenbahnüberführungen  
Von-der-Recke-Straße, Schildescher Straße und Schillerstraße**

## **auf Bielefelder Stadtgebiet**

### **Beratungsgrundlage:**

Drucksachennummer: 6303/2009-2014

Herr Moss erinnert, dass die Möglichkeiten, insbesondere für die Eisenbahnunterführung an der Schildescher Straße, im Ausschuss ausführlich diskutiert wurden. Die Prüfung der Denkmalswürdigkeit, die im Ausschuss beschlossen wurde, sei negativ ausgefallen.

Auf Nachfrage von Herrn Kleinesdar zur Ausgestaltung der Eisenbahnunterführungen antwortet Herr Moss, dass die DB die Profile festzulegen und hierin ihr besonderes Recht liege. Die Stadt werde zwar gehört werden, die Entscheidung treffe aber die Bahn.

**- Der Ausschuss nimmt Kenntnis -**

-.-.-

## **Zu Punkt 14**

### **Sozialticket**

#### **Beratungsgrundlage:**

Drucksachennummer: 6401/2009-2014

Frau Grau bezieht sich auf die ergänzende Mitteilung, die zu dieser Vorlage verteilt wurde. Die Fördermittel reichen jetzt voraussichtlich bis Ende Juni 2014.

Herr Ocak begrüßt diese Vorlage. Mit dem Sozialticket sei man auf einem guten Weg. Man müsse aber bedenken, dass im Hartz IV-Satz lediglich 18 € monatlich für Mobilität vorgesehen sind. Langfristig müsse man dahinkommen, dass ein solches Ticket nur 15 € kostet. Dann verbleiben noch 3 € für Restmobilität.

Vorbehaltlich der Zustimmung des Sozial- und Gesundheitsausschusses fasst der Ausschuss folgenden

#### **Beschluss:**

**Die zusätzlich bewilligten Mittel für 2013, die bis zum 30.06.2014 verwendet werden dürfen, werden zur Reduzierung der Ticketpreise genutzt. Die Sozialticketpreise werden ab 01.12.2013 auf 29,90 € (Sechser-Abo) und 19,90 € (9-Uhr-Abo) neu festgesetzt.**

- einstimmig beschlossen -

-.-.-

## Bauamt

### Zu Punkt 15

### Investoren-Projekte in der Bielefelder Innenstadt

#### Beratungsgrundlage:

Drucksachennummer: 6453/2009-2014

Drucksachennummer: 6523/2009-2014

Zu diesem TOP wurde von Herrn Schmelz (Bürgernähe) heute folgender Antrag eingereicht:

*Um die mit den Entwicklungen der Bielefelder Innenstadt verbundenen Fragestellungen im Zusammenhang zu bewerten, zu fundieren und zu koordinieren, schließt sich der Stadtentwicklungsausschuss der Einschätzung und dringenden Empfehlung der Verwaltung an.*

*Er beschließt: die Verwaltung wird beauftragt*

- 1. bezüglich der weiteren Projektenentwicklungen eine fachgutachterliche Begleitung in Anspruch zu nehmen, hier insbesondere zu einzelhandels- und nutzungsbezogenen, städtebaulichen, funktionalen und verkehrlichen, architektonischen und gestalterischen, bauordnungs- und städtebaurechtlichen Themenstellungen.*
- 2. ein Fachgutachten Einzelhandel zu vergeben, um aktuelle und belastbare Datengrundlagen zur Bewertung einzelhandelsbezogener Entwicklungen in der Innenstadt und zur Begründung der anstehenden Aufgaben der Bebauungsplanung und der Bauordnung zu schaffen.*
- 3. den Arbeitskreis Stadtverträglicher Einzelhandel einzuberufen, der seinerzeit erfolgreich die Erarbeitung des Einzelhandels- und Zentrenkonzeptes begleitet hatte und hieran anknüpfend nun die weiteren Projektentwicklungen in der Innenstadt fachlich beratend begleiten soll. Teilnehmer sind die Industrie- und Handelskammer, der Handelsverband, die Handwerkskammer, die WEGE Wirtschaftsförderung sowie Vertreter der Fraktionen und Gruppen des Rates.*

Herr Fortmeier weist einleitend darauf hin, dass es missverständliche Äußerungen in der Öffentlichkeit gegeben habe. Er wolle daher darauf hinweisen, dass es kein unterschiedliches Verständnis zwischen der Politik und der Verwaltung in dieser Angelegenheit gebe. Von der Kommunalverfassung des Landes her, gebe es keine Unterscheidung zwischen Politik und Verwaltung. Es gebe nur die Stadt als handelnde Einheit. Selbstverständlich werden am Ende eines Prozesses die Beschlüsse durch den Rat getroffen. In diesem Rat befinden sich ehrenamtliche Kommunalpolitikerinnen und -politiker, die zur Entscheidungsfindung die Zuarbeit aus der Stadtverwaltung benötigen. Ferner weise er darauf hin, dass die ehrenamtlichen Kommunalpolitiker

zu Beginn ihrer Tätigkeit auf Recht und Gesetz vereidigt werden. Hiernach sei man verpflichtet, gutes für die Stadt zu bewirken und Schaden von ihr abzuwenden. Dieses bedeute auch, dass in einem Verfahren nach dem Baugesetzbuch alle schützenswerten Belange von vornherein zu berücksichtigen sind, z.B. Nachbarschutzinteressen. Es reiche nicht, den Wünschen von Investoren nachzukommen. Wenn die schützenswerten Belange von Nachbarn in den Verfahren nicht berücksichtigt werden, könne hieraus eine Schadensersatzpflicht hergeleitet werden. Er habe bisher von niemandem gehört, dass die große Chance für die Neugestaltung der Bielefelder Innenstadt nicht gewollt ist. Die Bahnhofstraße habe derzeit den Charme des letzten Jahrhunderts. Es sei daher großer Wunsch der Politik, die Umbau- und Investitionspläne, die jetzt vorliegen, auch zu nutzen. Bielefeld sei eine Großstadt und eine Metropole in Ostwestfalen-Lippe, und man möchte sich jetzt für die nächsten 20 bis 25 Jahre modern aufstellen. Alle Beteiligten möchten das bestmögliche Ergebnis für diese Stadt erreichen. Man befinde sich jetzt mit dieser Informationsvorlage am Anfang der Debatte.

Herr Meichsner stimmt dem Beitrag von Herrn Fortmeier zu. Man müsse jetzt perspektivisch auf die nächsten 20 Jahre schauen. Er halte es für hilfreich, wenn diese umfassende Informationsvorlage auch in die Bezirksvertretung Mitte gegeben wird. Bielefeld müsse die oberzentrale Funktion wahrnehmen, und an ein solches Oberzentrum werden ganz bestimmte Ansprüche gestellt. Man befinde sich in der glücklichen Lage, dass nicht nur einen Investor vorhanden ist, sondern dass es sogar eine Investoreninteressengruppe gibt. Dieses biete eine riesige Chance perspektivisch an die Dinge heranzugehen. Er weise darauf hin, dass jetzt im Zuge der Fortentwicklung ein Rahmen gesetzt werden muss. In diesem Rahmen müsse alles auf den Prüfstand kommen. Es dürfen jetzt keine langwierigen Verfahren entstehen. Er sei der Auffassung, dass diejenigen, die in Bielefeld investieren möchten, ab März des nächsten Jahres informiert sein sollen, wie es in dieser Stadt weitergehen soll. Dieses bedeute auch, dass die Frage nach der Größe eines Objektes sich nicht danach richten kann, was der Einzelne als das Wahre ansehe. Das Objekt müsse sich schließlich in das Gesamtgefüge einpassen. Es müsse eine Betrachtung und Untersuchung durch alle Beteiligten geben, die ein Ergebnis bringt, das auch umgesetzt wird. Er stelle sich vor, dass über einen Rahmenplan, einen Bebauungsplan und einen städtebaulichen Vertrag Regelungen getroffen werden, die zu einer Entwicklung der Innenstadt führen. Hierbei sei auch zu berücksichtigen, dass die Altstadt bewahrt werden soll. Seine Fraktion werde nur einen Begrüßungsbeschluss im Rahmen eines Bauleitplanes fassen, wenn es auch eines neuen Bebauungsplanes bedarf. Die CDU-Fraktion empfehle jetzt gemeinsame Gespräche, um gemeinschaftlich dieses schwierige Projekt auf dem Weg zu bringen.

Herr Grube hebt hervor, dass man sich gegenwärtig in Bielefeld in einer glücklichen Lage befinde, weil hier in dieser Stadt etwas passieren werde. Die hierfür notwendigen Beschlüsse sollten auch alsbald gefasst werden. Es gebe drei große Projekte, die in der Bahnhofstraße verwirklicht werden können. Ferner gebe es noch Möglichkeiten an der Wilhelmstraße, eine Bank, die am Kesselbrink bauen möchte und gleichzeitig wird die Stadt umgebaut, was den Verkehr angeht. In keiner Stadt in Ostwestfalen-Lippe stehen solche Projekte an. Die Stadt sei jetzt

aber auch verpflichtet, sehr genau hinzuschauen. Die Investoren, die nach Bielefeld gekommen sind, sollen sich auch verwirklichen können im Rahmen derjenigen Bedingungen, die vorhanden sind. Alles geschehe im innerstädtischen Bereich. Seine Fraktion spreche sich dafür aus, dass der Kaufhof in Bielefeld bleibt. Man möchte für Bielefeld eine möglich große Lösung erreichen. Jedoch müsse alles passieren im Rahmen der rechtlichen Möglichkeiten und mit Rücksicht auf die Nachbarschaft. Man begrüße ausdrücklich die Investoren in Bielefeld und möchte möglichst schnell die erforderlichen Entscheidungen treffen.

Herr Franz erinnert, dass man in der Vergangenheit Investorenprojekten häufig mit einer abwehrenden Grundhaltung begegnet sei. Man befinde sich aber auch in Konkurrenz zu anderen Städten. Das Oberzentrum Bielefeld benötige, was die Einkaufsmöglichkeiten angehe, eine Modernisierung. Als positive Beispiele nenne er Münster und Osnabrück. Die jetzt geplanten Projekte müssen in einem Gesamtzusammenhang gestellt werden. Er stimme Herrn Meichsner zu, dass jetzt keine langen Prüf- und Gutachterschleifen erfolgen dürfen. Die erforderliche Datenbasis ergebe sich aus den Untersuchungen zum Masterplan Innenstadt (2001) und zum Einzelhandelsgutachten. Es gebe Fachleute die sagen, dass zusätzliche 15 % an Verkaufsflächen vertretbar seien. Darüberhinausgehende Verkaufsflächenerweiterungen werden als schädlich eingeschätzt. Diese pauschalen Orientierungsdaten müssen spezifiziert werden. Es dürfen jetzt keine Gutachterschleifen entstehen. Er halte aber eine prozessbegleitende Sachbegutachtung für sinnvoll. In Zusammenarbeit mit einem koordinierenden Arbeitskreis unter Beteiligung der Investoren könne man die Weiterentwicklung im Innenstadtbereich erreichen.

Herr Bolte äußert seine Sorge, dass das Verfahren, gerade im Zusammenhang mit der ECE zu einer „Provinzposse“ verkomme. Es existieren Rahmenrichtlinien nach denen solche Verfahren abzarbeiten sind, und man benötige hierfür keine Belehrung durch Rechtsanwälte. Trotz allen Druckes, der ausgeübt wird, sei seine Fraktion nicht bereit, rechtswidrige Bebauungspläne aufzustellen. Man könne das Recht nicht und man wolle es auch nicht brechen. Seine Fraktion wünsche sich, dass die Innenstadt attraktiver werde. Man möchte, dass die Stadtentwicklung in Bielefeld voran gehe. Die ECE sei ein willkommener Partner, um die Stadt voran zu bringen. Jedoch habe die Aussage der ECE, dass sie nur eine große Lösung wollen und sich gar nichts anderes vorstellen können, schon etwas mit Erpressung zu tun. Man könne diese Aussage sicherlich begründen, man müsse sich hier aber auch an die rechtlichen Rahmenbedingungen halten. Die ECE müsse sich aber auch gesprächsbereit zeigen und dürfe nicht nur Forderungen aufstellen. Hinsichtlich des Verbleibes von Kaufhof teilt er mit, dass man sich in einer Marktwirtschaft befinde und bestimmte Dinge daher durch den Stadtrat oder den Ausschuss nicht mehr steuerbar sind. Das Interesse an Kaufhof sei vorhanden, es sei aber davon in keiner Weise abhängig, in welcher Größe die ECE in dieser Stadt ihr Projekt verwirklichen könne. Es sei ein guter Bielefelder Brauch, dass hier Verwaltung und Politik miteinander sprechen. Er möchte die ECE einladen, an diesem Miteinander teilzunehmen, stelle aber fest, dass dieses mit den absoluten

Forderungen schwer sei.

Herr Julkowski-Keppler weist darauf hin, dass sich die Politik zu den anstehenden Bauvorhaben bisher nicht öffentlich geäußert habe. Er danke der Verwaltung für die vorliegende Informationsvorlage. Diese werde jetzt auch öffentlich diskutiert. Die Politik müsse jetzt Farbe bekennen, was man möchte für diese Stadt. Für die von der ECE angestrebten, großen Lösung benötige man einen Bebauungsplan. Niemanden sei geholfen, wenn ein rechtsunwirksamer Bebauungsplan aufgestellt wird. Der Landesentwicklungsplan schreibe eindeutig vor, dass der Einzelhandel in den Innenstädten gestärkt werden soll. Bielefeld müsse sich mit Städten wie Hannover und Dortmund vergleichen. Es sei kaum vorstellbar, dass die 1a-Lage der City-Passage im Bebauungsplan eine eingeschossige Bebauung vorschreibe. Normalerweise sei an solchen Standorten eine mehrgeschossige Bebauung vorhanden. Dieser Standort schreie daher direkt nach einer Aufwertung. Die ECE habe dargestellt, dass es den Kaufhof nur in einer großen Lösung geben kann. Man könne in einem städtebaulichen Vertrag regeln, wie viel Shops untergebracht werden. Selbstverständlich müssen die nachbarschaftlichen Belange geregelt werden. Der Kaufhof habe dargestellt, dass sie hier in Bielefeld gute Gewinne mache und auch bleiben möchte. Man möchte helfen, dieses zu verwirklichen und dafür brauche man die große Lösung. Kaufhof sei auch wichtig für diesen Standort, weil sie sozialversicherungspflichtige Arbeitsplätze bieten. Selbst bei einem objektbezogenen Bebauungsplanverfahren könne man die Verkaufsfläche beschränken. In einem Bebauungsplanverfahren können die notwendigen Festlegungen getroffen werden. Die ECE benötige ein Signal aus der Politik. Er habe den Eindruck, dass die drei großen Parteien auch die große Lösung bevorzugen. Hierfür müsse man sich an einen Tisch setzen.

Herr Schmelz begrüßt das große Interesse der Investoren und die vorgestellten Projekte. Er erinnere, dass man wegen der Anliegen von ECE und MFI in die Masterplanung eingestiegen sei. Ihm sei nicht klar, wie es jetzt mit der Masterplanung weitergehen soll. Die Politik könne nicht die fachliche Arbeit der Verwaltung übernehmen. Die Verwaltung habe dringenden gutachterlichen Bedarf für eine Begleitung gefordert. Um diesen Gutachterbedarf sicherzustellen, habe er den vorliegenden Antrag eingereicht.

Frau Pape stellt fest, dass alle eine attraktive Innenstadt für das Oberzentrum Bielefeld bekommen möchten. Sie möchte auch fordern, die vorhandenen Gestaltungsspielräume zu nutzen und nicht das „rechtliche Schwert“ zu ziehen. Man müsse sich die Frage stellen, wie man einen genehmigungsfähigen Zustand erreichen kann. Sie bittet alle notwendigen Akteure sich zusammen zu setzen und gemeinsam nach einer Lösung zu suchen.

Herr Ocak sieht durch die massive Ausweitung der Verkaufsflächen Veränderungen, die nicht zu einer Verbesserung für die Stadt führen. Er fordere daher auf, alle drei Projekte kritisch zu sehen. Der Ausweitung der Verkaufsflächen müsse ein Riegel vorgeschoben werden. Man

müsse sich in einem gemeinsamen Verfahren auch verständigen, welches Sortiment die Innenstadt haben soll. Als Stadt müsse man sich auch um gute Arbeitsbedingungen sorgen. Die Arbeitssituation in kleinen Shops ohne Betriebsräte sei häufig denkbar schlecht. Er sehe auch den Bedarf für einen Fachgutachter, um eine Entscheidung treffen zu können.

Herr Meichsner betont, dass man sich heute nicht auf eine große oder kleine Lösung für ECE festlegen werde. Der Markt werde regeln, welche Geschäfte sich in einem solchen Shoppingcenter ansiedeln. Er weise darauf hin, dass es noch weitere Flächen, wie z.B. das ehemalige Scala-Kino oder Flächen an der Friedenstraße gebe, über die zu beraten sei. Er empfehle, heute keinen Beschluss zu fassen und bis zur Dezembersitzung die Informationen zu bündeln und eine klare Linie vorzugeben. Er gehe davon aus, dass es der Politik gelingen wird, einen Weg zu finden, in möglichst kurzer Zeit das bestmögliche Ergebnis zu erreichen.

Frau Weiß schließt sich der Zielvorgabe von Herrn Meichsner an. Sie störe sich daran, dass sich die Debatte jetzt auf ECE konzentriere, obwohl es derzeit um drei Projekte gehe. Sie sei skeptisch wegen der eingeforderten Gutachten. Es liegen reichliche Gutachten vor, z.B. das Einzelhandelsgutachten, und seitdem habe sich nichts grundlegend geändert. Die zutreffenden Entscheidungen seien schwer, weil viele Dinge unwägbar sind, z.B. die Entwicklung bei Karstadt.

Herr Franz antwortet, dass es nicht überflüssig sei, neue Gutachten anzufordern. Es stehen drei Projekte an und es stelle sich die Frage zur Aktualisierung der vorhandenen Gutachten. Es müsse geprüft werden, welche Größenordnungen sich als stadtverträglich darstellen. Die drei Projekte bringen nach dem gegenwärtigen Planungsstand eine zusätzliche Verkaufsfläche von 17.000 m<sup>2</sup>. Man müsse auf jeden Fall prüfen, ob dieses ein sinnvoller Schritt ist um die Innenstadt für die nächsten 20 Jahre weiterentwickeln zu können. Ferner muss städtebaulich geprüft werden, wie sich solche Projekte in die Innenstadt einfügen.

Herr Schmelz fragt nach der Weiterführung des Masterplan-Verfahrens, mit dem die gerade angesprochenen Fragestellungen abgearbeitet werden sollten.

Herr Moss antwortet, dass man im Rahmen des Masterplan-Verfahrens eine basisdemokratische Variante gesucht habe. Inzwischen sei das Verfahren angehalten. Mit diesem Verfahren könne man nicht annähernd die Zeitachse erreichen, die jetzt als Erwartungshorizont formuliert wurde. Man müsse jetzt nach einer gemeinsamen Lösung suchen, wie das Verfahren für diese drei Großprojekte ordentlich zu Ende gebracht werden kann. Er erinnere an 2006, als das gemeinsame Verfahren zum Einzelhandels- und Zentrenkonzept für Bielefeld durchgeführt wurde. Dieses Verfahren sei damals hochkritisch gesehen worden und endete als Erfolgsstory. Man habe damals viele Arbeitsgruppensitzungen durchgeführt, an denen sich auch die Industrie- und Handelskammer, der Handelsverband, die Handwerkskammer usw. beteiligt haben. Dieses Instrument habe zur Stabilisierung der Innenstadt maßgeblich beigetragen. Die Verwaltung empfehle jetzt dringend, in einer

gleichgearteten Projektgruppe zusammenzukommen, um kurzfristig die Gutachter- und Regelungsbedarfe festzulegen. Es reiche nicht aus, lediglich ein Gutachten über die Verträglichkeit der Verkaufsflächen fertigen zu lassen. Die Regelungsbedarfe sollten in der Arbeitsgruppe erläutert werden. Die Ergebnisse müssen auch permanent rückgekoppelt werden mit den Investoren. Die Arbeitsgruppe soll dann für die Gremien Empfehlungen aussprechen.

Herr Fortmeier greift den Vorschlag von Herrn Moss auf. Der Arbeitskreis stadtverträglicher Einzelhandel mit dem in der Vorlage genannten Teilnehmerkreis soll sich unter Hinzuziehung der drei Investoren vor der nächsten Sitzung des Stadtentwicklungsausschusses treffen. Dieser Vorschlag findet allgemeine Zustimmung. Als Termin für dieses Arbeitskreistreffen wird Donnerstag, der 21.11.13, um 16.00 Uhr, vereinbart. Über den Antrag von Herrn Schmelz soll in der Dezembersitzung abgestimmt werden.

**- Der Ausschuss nimmt Kenntnis -**

-.-.-