

Niederschrift
über die Sitzung des Stadtentwicklungsausschusses
am 30.10.2018

Tagungsort: Else-Zimmermann-Saal, Technisches Rathaus

Beginn: 17:00 Uhr

Ende: 22:40 Uhr

Anwesend:

CDU

Herr Jung

Herr Lange

Herr Nettelstroth

Frau Steinkröger

Herr Strothmann

SPD

Frau Brinkmann

Herr Fortmeier, Vorsitzender

Herr Franz

Herr Frischemeier

Frau Schrader

Bündnis 90/Die Grünen

Herr Godejohann

Frau Hellweg

Herr Julkowski-Keppler

BfB

Frau Pape

Die Linke

Herr Vollmer

Bürgernähe/Piraten

Herr Heißenberg

Beratende Mitglieder

FDP

Frau Binder

Beirat für Behindertenfragen

Herr Winkelmann, bis 21:20 Uhr

Seniorenrat

Herr Scholten, ab 18:15 Uhr

Von der Verwaltung

| | |
|-----------------|--------------------------|
| Herr Moss | Beigeordneter Dezernat 4 |
| Frau Thiede | Dezernat 4 |
| Herr Lewald | Dezernat 4 |
| Herr Vahrson | Amt für Verkehr |
| Herr Hellermann | Amt für Verkehr |
| Frau Hedwig | Bauamt |
| Herr Herjürgen | Bauamt |

Gäste

| | |
|--------------------------|---|
| Herr Ehrig | für den Beirat für Stadtgestaltung |
| Herr Dr.-Ing. Bockermann | Büro Bockermann Fritze, TOP 9.2 |
| Herr Weber | Büro LNC LogisticNetwork Consultants GmbH, TOP 10 |

Schriftführung

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

Vor Eintritt in die Tagesordnung

Herr Fortmeier begrüßt die Anwesenden zur 44. Sitzung des Stadtentwicklungsausschusses. Er stellt fest, dass form- und fristgerecht zur Sitzung eingeladen wurde und der Ausschuss beschlussfähig ist.

Von der Tagesordnung sind der TOP 8 (Neufassung der Parkgebührenordnung der Stadt Bielefeld) und der TOP 20.1 (Ortsentwicklungsplanung Eckardtsheim) abzusetzen, weil jeweils in der Bezirksvertretung eine 1. Lesung durchgeführt wurde. Im nichtöffentlichen Teil wird der TOP 25.1 abgesetzt.

Herr Fortmeier begrüßt Herrn Vahrson als neuen stellvertretenden Amtsleiter für das Amt für Verkehr.

- Der Ausschuss nimmt Kenntnis und ist einverstanden -

Weiter informiert Herr Fortmeier, dass die CDU-Fraktion für die heutige Sitzung einen Dringlichkeitsantrag (Ds.-Nr.: 7559/2014-2020) eingereicht hat. Der Antrag enthält folgenden Beschlusstext:

- 1. Der Stadtentwicklungsausschuss berät als ordentlichen Tagesordnungspunkt die Stellungnahme der Stadt Bielefeld zum Landesplanungsgesetz Nordrhein Westfalen.*
- 2. Der Rat der Stadt Bielefeld beschließt die Stellungnahme der Stadt zum Landesplanungsgesetz Nordrhein-Westfalen.*

Herr Fortmeier schlägt vor, diesen Antrag unter TOP 5.7 aufzunehmen. Die Dringlichkeit sei unstrittig, weil die Stellungnahme wohl bis zum 12.11.2018 abgegeben werden muss. Inhaltlich könne man sich heute mit dem Thema nicht befassen, weil eine entsprechende Anfrage bei der Verwaltung bisher nicht eingegangen ist.

Beschluss:

Die Tagesordnung wird im öffentlichen Teil unter TOP 5.7 um den Punkt „Stellungnahme zum Landesplanungsgesetz NRW“ erweitert.

- einstimmig beschlossen -

Beratungsfolge: 31, 1, 2, 3, 4, 9.2, 10, 5, 6, 7, 13.1, 9.1, 11, 12.1, 22.1 ff.

Öffentliche Sitzung:

Zu Punkt 1 **Genehmigung des öffentlichen Teils der Niederschrift über die 42. Sitzung des Stadtentwicklungsausschusses am 18.09.2018**

Beschluss:

Die Niederschrift der öffentlichen Sitzung vom 18.09.2018 (Nr. 42) wird nach Form und Inhalt genehmigt.

- einstimmig beschlossen -

-.-.-

Zu Punkt 2 **Mitteilungen**

Zu Punkt 2.1 **Neue Bushaltestelle Schäferdreesch**

Mitteilung des Amtes für Verkehr:

Im Zuge des Neubaus einer Querungshilfe (Mittelinsel) in der Dornberger Straße auf Höhe Schäferdreesch (Beschlussvorlage Drs.-Nr. 5173/2014-2020 und Mitteilung an den Stadtentwicklungsausschuss vom 27.11.2017) wurde die zusätzliche Bushaltestelle "Schäferdreesch" fertiggestellt. Sie wird mit Betriebsbeginn am 29.10.2018 von den Bussen der Linie 24 bedient. Die benachbarten Haltestellen An der Wolfskuhle und Mönkebergstraße bleiben unverändert bestehen.

Die Querungshilfe und die beiden Haltestellenpositionen wurden nach den geltenden Standards der Barrierefreiheit errichtet.

- Der Ausschuss nimmt Kenntnis -

-.-.-

Zu Punkt 2.2 **European Energy Award (EEA) in Gold**

Mitteilung des Umweltamtes:

Der EEA ist ein europaweit anerkanntes Energiemanagementsystem für Kommunen, an dem sich inzwischen rund 1450 Kommunen beteiligen. Die Teilnehmerkommunen werden regelmäßig durch einen externen Auditor überprüft. Nach erfolgreicher Prüfung wird das EEA Zertifikat für die kommunalen Aktivitäten rund um Klimaschutz und Energieeffizienz vergeben. Die Zertifizierung in Gold wird nur an Kommunen verliehen, die mindestens 75 % der Bewertungspunkte erreichen. Bielefeld hat bei der Prüfung im Juni 79,3 % erreicht und erhält deshalb am 21.11.18 in Müns-

ter im Rahmen einer Auszeichnungsveranstaltung mit 20 weiteren Kommunen das EEA Zertifikat.

Die Stadt Bielefeld, die 2001 als Modellkommune in Deutschland diesen Prozess gestartet hat, wird zum fünften Mal ausgezeichnet und zum dritten Mal mit dem EEA in Gold zertifiziert. Die Städte, Gemeinden und Landkreise, die mit dem EEA **Gold** ausgezeichnet werden, sind in besonderer Weise Vorbild und Ansporn für andere Kommunen.

Der EEA ist ein Prozess, in dem die Kommunen die Leistungen im kommunalen Klimaschutz in regelmäßigen Abständen überprüfen und optimieren als Daueraufgabe. Der EEA besitzt für Kommunen einen hohen Stellenwert, weil sie mit ihm systematisch Handlungsoptionen und Gestaltungsfähigkeit auf dem Feld des Klimaschutzes und der Effizienzsteigerung erhalten.

Der Auditbericht wird dem AfUK, SteA und BISB regelmäßig vorgelegt.

- Der Ausschuss nimmt Kenntnis -

Zu Punkt 2.3 Baustelle Jöllenbecker Straße/Mindener Straße

Herr Vahrson teilt mit, dass die Baustelle in 14 Tagen beendet sein wird. Es müssen noch einige kleinteilige Arbeiten durchgeführt werden.

- Der Ausschuss nimmt Kenntnis -

Zu Punkt 3 Anfragen

**Zu Punkt 3.1 Förderung Radverkehr;
Anfrage Bürgernähe/Piraten vom 10.10.2018**

Beratungsgrundlage:

Drucksachennummer: 7442/2014-2020

Der Text der Anfrage lautet:

In wieweit können im Jahr 2018 die für die Förderung des Radverkehrs im Haushalt 2018 bereitgestellten Mittel ausgegeben werden?

Zusatzfrage:

In welche Projekte sind diese Mittel mit welchem jeweiligen Kosten bereits geflossen und welche Projekte stehen noch 2018 zur Umsetzung an?

Das Amt für Verkehr hat wie folgt schriftlich geantwortet:

Im Haushalt 2018 sind für die Förderung des Radverkehrs eingeplant:

- investiv: 500.000 €
- Konsumtiv: 650.000 €

Investiv:

Im Haushaltsjahr 2018 sind beauftragt und werden umgesetzt:

| Maßnahme | Volumen |
|---|----------------------|
| Heeper Straße (zwischen Heeper Fichten und Hönersort) | 160.000 € |
| Carl-Severing-Straße (zwischen Kupferstr. und der Ortsdurchfahrtsgrenze) | 160.000 € |
| Bürgerradweg an der Schröttinghauser Straße (Planung und Bodenuntersuchungen) | 25.000 € |
| Kreuzung Am Güterbahnhof/Jöllenbecker Str. (Anteil für Radverkehr) | rd. 80.000 € |
| gesamt: | rd. 425.000 € |

Konsumtiv:

Im Haushaltsjahr 2018 sind beauftragt oder werden noch beauftragt:

| Maßnahme | Volumen |
|---|----------------------|
| Planungsaufträge (Radverkehrskonzept, Machbarkeitsstudie Radstation, Konzeption Stadtradeln, Freizeitradrouten etc.) | rd. 120.000 € |
| Sanierungen, Straßenunterhaltungsaufträge - z.B. Oststr., Detmolder Str. - (Anteil für Radverkehr) | rd. 120.000 € |
| gesamt: | rd. 240.000 € |
| Vorgesehen waren zudem für 2018 die Sanierungen des Radwegs an der Talbrückenstraße (zw. Viadukt und Balgenstück) und an der Wertherstraße (zw. Wellensiek und ZIF). Aus verkehrlichen Gründen wurden die Maßnahmen nach 2019 verschoben. | rd. 120.000 € |

- Der Ausschuss nimmt Kenntnis -

Zu Punkt 3.2

Mitarbeiter Amt für Verkehr; Anfrage Die Linke vom 11.10.2018

Beratungsgrundlage:

Drucksachenummer: 7452/2014-2020

Der Text der Anfrage lautet:

Wieviel Mitarbeiter haben in 2018 bzw. werden noch bis Ende des Jahres das Amt für Verkehr verlassen?

Zusatzfrage:

- Welche Aufgabenbereiche betrifft das?

Das Amt für Verkehr antwortet wie folgt:

Laut Stellenplan 2018 hat das Amt für Verkehr 128,7 Stellen in drei Abteilungen. Derzeit sind 149 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter (z. T. in Teilzeit) im Amt beschäftigt.

Im Jahr 2018 haben Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter das Amt für Verkehr verlassen oder werden es bis zum Jahresende 2018 voraussichtlich verlassen - aufgrund von

- *Ruhestand/Altersteilzeit:* 4 Mitarbeiterinnen bzw. Mitarbeiter
- *Wechsel in ein anderes Amt:* 2 Mitarbeiterinnen bzw. Mitarbeiter
- *Wechsel zu einer anderen Behörde:* 7 Mitarbeiterinnen bzw. Mitarbeiter.

Die Wiederbesetzung der frei gewordenen Stellen ist erfolgt bzw. die Verfahren dafür sind eingeleitet.

Demografiebedingt ist auch in den nächsten Jahren mit einer gewissen Fluktuation zu rechnen.

Die Ausweisung von Stelle mit kw-Vermerken verdeutlicht, dass die auf den Stellen wahrzunehmenden Aufgaben voraussichtlich zeitlich befristet anfallen. Die ausgewiesenen kw-Stellen sind derzeit alle besetzt.

Auf Bitte von Herrn Vollmer schlägt Herr Fortmeier vor, dass neue Kollegen künftig in den Sitzungen vorgestellt werden.

- Der Ausschuss nimmt Kenntnis -

Zu Punkt 3.3

Sachstand Baumaßnahme Martin-Niemöller-Gesamtschule Schildesche, Anfrage Die Linke vom 11.10.2018

Beratungsgrundlage:

Drucksachennummer: 7453/2014-2020

Der Text der Anfrage lautet:

Wie ist der Sachstand bezüglich der Baumaßnahme Martin-Niemöller-Gesamtschule Schildesche?

Der Immobilienservicebetrieb antwortet wie folgt:

Grundlage des Neubauprojekts der Martin-Niemöller-Gesamtschule ist eine Entscheidung über das Grundstück. Diese Entscheidung hat der ISB gemeinsam mit dem Amt für Schule mit Hilfe einer Machbarkeitsstudie vorbereitet und in einer Entscheidungsvorlage erläutert, die derzeit in mehreren politischen Gremien beraten wird; am 30.10. auch im Stadtentwicklungsausschuss.

Die Machbarkeitsstudie wurde bisher in der Bezirksvertretung Schildesche und im Schul- und Sportausschuss ausführlich dargestellt und diskutiert. Im Betriebsausschuss des ISB gab es eine erste Lesung.

Die Machbarkeitsstudie vergleicht die Bebaubarkeit der Grundstücke in den realistisch denkbaren Kombinationen und stellt Vor- und Nachteile gegenüber. Dazu gehören auch die zusätzlichen Aufwendungen, die mit jeweils einer Bauweise verbunden wären und wiederum Qualitäts-, Zeit- und Kostendifferenzen zur Folge haben würden. Diese Mehraufwendungen sind in der Machbarkeitsstudie explizit aufgeführt und bewertet worden. Auf diese Weise ist auch die Bewertung der Variante 3 entwickelt worden, die sich mit dem Neubau auf dem Bestandsgrundstück befasst.

Die Möglichkeit der Sanierung des Bestandsgebäudes war bereits in einem sehr frühen Stadium Gegenstand der Untersuchung und musste aus mehreren Gründen verworfen werden, die in der Entscheidungsvorlage erläutert werden.

Eine Kostenermittlung ist für den Neubau dann seriös möglich, wenn die Entscheidung über das Grundstück gefallen ist, ein Wettbewerb einen Planungsentwurf hervorgebracht hat und damit die Kubatur, die Raumbeziehungen und Qualität des neuen Gebäudes bestimmt wurden.

Herr Vollmer findet seine Anfrage nicht ausreichend beantwortet.

Herr Fortmeier bezieht sich auf TOP 7 (Baugrundstück des Ersatzneubaus der Martin-Niemöller-Gesamtschule), der heute in 1. Lesung behandelt wird. Es werde hierzu eine Sondersitzung vor der kommenden Ratssitzung geben.

- Der Ausschuss nimmt Kenntnis -

Zu Punkt 3.4

Planungsstand Baugebiet Schillinggelände; Anfrage die Linke vom 11.10.2018

Beratungsgrundlage:

Drucksachennummer: 7455/2014-2020

Der Text der Anfrage lautet:

Wie ist der aktuelle Planungsstand des Baugebietes Schillinggelände?

Zusatzfrage:

- *Welche konkreten Punkte sind noch abzuarbeiten bzw. von der Planung noch nicht abgeschlossen?*

Das Bauamt antwortet wie folgt:

Der Entwurfsbeschluss zum Bebauungsplan Nr. I/St 50 "Wohnen und Arbeiten auf dem Schillinggelände" erfolgte in der Bezirksvertretung Sennestadt am 14.09.2017 und im Stadtentwicklungsausschuss am 19.09.2017.

Für eine Fortführung zum Satzungsbeschluss sind zunächst ein Erschließungsvertrag sowie ein Vertrag zur Sicherung der Quote für den öffentlichen geförderten Wohnungsbau sorgfältig im Sinne der beschlossenen Planungsziele abzustimmen. Dies beinhaltet eine vollständig abgestimmte Erschließungsplanung, privatrechtliche Verträge zum Umgang mit Gemeinschaftsflächen, Pflegemaßnahmen von Grünflächen und dem Umgang mit Ausgleichsflächen sowie die Bestätigung der Versickerungseignung des gesamten Geländes durch ein Gutachten.

Zurzeit werden das eingegangene Gutachten geprüft und die Verhandlungen über die Verträge geführt. Der Satzungsbeschluss wird voraussichtlich im März 2019 der Politik vorgelegt.

- Der Ausschuss nimmt Kenntnis -

-.-.-

Zu Punkt 3.5

Planungsstand der Stadtbahnverlängerung der Linie 1 nach Sennestadt, Anfrage Die Linke vom 11.10.2018

Beratungsgrundlage:

Drucksachennummer: 7454/2014-2020

Der Text der Anfrage lautet:

Wie ist der aktuellen Planungsstand der Stadtbahnverlängerung der Linie 1 nach Sennestadt?

Herr Moss antwortet, dass hier Gespräche zwischen dem Oberbürgermeister, dem Geschäftsführer der Stadtwerke und dem Landesbetrieb stattfinden. Zum Ende dieses Jahres wird es weitere Informationen geben.

- Der Ausschuss nimmt Kenntnis -

-.-.-

Zu Punkt 3.6

Umsetzungsstand NSG Strothbachwald; **Anfrage Bündnis 90/Die Grünen vom 16.10.2018**

Beratungsgrundlage:

Drucksachennummer: 7475/2014-2020

Der Text der Anfrage lautet:

Wie weit ist der Verfahrensstand zur Teilaufhebung des B-planes Nr. I/St 24 TAH – Strothbachwald und wann ist mit der Vorlage zum Satzungsbeschluss zu rechnen?

Das Bauamt antwortet wie folgt:

Der Aufstellungsbeschluss für die Teilaufhebung des Bebauungsplanes Nr. I/St 24 TAH „Strothbachwald“ wurde durch den Stadtentwicklungsausschuss am 03.11.2015, nach vorheriger Beratung durch BV. Sennestadt am 24.09.2015 gefasst.

Die frühzeitigen Beteiligungen der Bürger und der Träger öffentlicher Belange fanden im Zeitraum vom 17.12.2015 bis 05.02.2016 statt.

Der Entwurfsbeschluss wurde durch den Stadtentwicklungsausschuss am 19.09.2017, nach vorheriger Beratung durch BV. Sennestadt am 28.06.2017 gefasst.

Die Offenlage zu dem Bebauungsplanentwurf wurde 22.11.2017 bis zum 22.12.2017 durchgeführt.

Von Seiten des Bauamtes ist es beabsichtigt, die Vorlage zum Satzungsbeschluss für die Teilaufhebung des Bebauungsplanes I/St 24 TAH „Strothbachwald“ für die Januarsitzungen 2019 in die Gremien einzubringen.

- Der Ausschuss nimmt Kenntnis -

-.-.-

Zu Punkt 3.7

Mittel Radverkehrsförderung 2019; **Anfrage Bündnis 90/Die Grünen vom 23.10.2018**

Beratungsgrundlage:

Drucksachennummer: 7500/2014-2020

Der Text der Anfrage lautet:

Wie genau setzen sich diese Gelder zusammen und für welche konkreten Maßnahmen sollen diese Mittel verwendet werden?

Das Amt für Verkehr antwortet wie folgt:

Im Haushalt 2019 sind für die Förderung des Radverkehrs eingeplant:

- investiv: 2.000.000 €
- Konsumtiv: 650.000 €

Investiv:

Für das Haushaltsjahr 2019 sind nach heutigem Stand vorgesehen:

| Maßnahme | Volumen |
|--|----------------------|
| Heeper Straße - zwischen Viktoriastr. und Am Venn - (Anteil für Radverkehr) | rd. 100.000 € |
| Schloßhofstr. - zw. Melanchthonstr. und Voltmannstr. (Anteil für Radverkehr) | rd. 100.000 € |
| Bürgerradweg an der Schröttinghauser Straße | rd. 450.000 € |
| Artur-Ladebeck-Str. Str. (Planungskosten) | rd. 200.000 € |
| gesamt: | rd. 850.000 € |

Hinweis:

Für den Radweg an der Sender Straße waren für das Jahr 2019 investive Mittel i. H. v. 1.000.000 € vorgesehen. Da die Maßnahme nicht beschlossen wurde, muss neu geplant und ein erneuter Zuschussantrag gestellt werden; Die Maßnahme ist nun für die Jahre 2020/2021 vorgesehen.

Konsumtiv:

Für das Haushaltsjahr 2019 sind nach heutigem Stand vorgesehen:

| Maßnahme | Volumen |
|---|----------------------|
| Planungsaufträge (Radverkehrskonzept, Machbarkeitsstudie Radstation, Konzeption Stadtradeln, Freizeitradrouten etc.) | rd. 180.000 € |
| Sanierungen, Straßenunterhaltungsaufträge (z. B. Talbrückenstr., Wertherstr., Ramsweg) | rd. 200.000 € |
| gesamt: | rd. 380.000 € |

Weitere konsumtive Maßnahmen werden sich im Laufe des Jahres 2019 ergeben.

- Der Ausschuss nimmt Kenntnis -

-.-.-

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

Zu Punkt 4.1 **Detmolder Straße in Bi-Stieghorst**
Barrierefreier Ausbau der Bushaltestelle „Oerlinghauser Straße“ stadteinwärts

Beratungsgrundlage:

Drucksachennummer: 4938/2014-2020

Drucksachennummer: 4938/2014-2020/1

Drucksachennummer: 7558/2014-2020

Zu diesem TOP hat die CDU-Fraktion heute folgenden Antrag (Drucksachennummer: 7558/2014-2020) eingereicht:

Der Stadtentwicklungsausschuss beschließt die Bushaltestelle „Oerlinghauser Straße“ in Richtung Innenstadt am jetzigen Standort teilbarrierefrei auszubauen.

Herr Lange begründet den Antrag der CDU-Fraktion. Es sei sinnvoll, die Haltestelle an der vorhandenen Stelle teilbarrierefrei auszubauen. Damit sei allen rechtlichen Ansprüchen genüge getan. Ausnahmen in der Barrierefreiheit sind zugelassen. Dieses habe der Städtetag in einer Stellungnahme ebenfalls bestätigt. Es sei nicht einzusehen, dass nochmals 60.000 € in den Umbau einer gerade fertiggestellten Straße investiert werden. Dieses sei dem Bürger nicht zu vermitteln. Durch die geplante Verschwenkung entstehe ein neuer Gefahrenpunkt. Für die Fußgänger, Radfahrer und Autofahrer sei es sinnvoll, die Bushaltestelle so zu belassen.

Frau Binder schließt sich der Argumentation der CDU an. Nach dem äußerst schwierigen Kreisbau, die Straße jetzt wieder aufzureißen, sei weder den Bürgern, noch den Geschäftsleuten zu vermitteln. Hierdurch werde auch die Akzeptanz der politischen Beschlüsse durch die Bürger gefährdet.

Herr Franz weist darauf hin, dass ein bisschen Barrierefreiheit nicht sinnvoll und praktikabel ist. Ein Gelenkbus könne an die vorhandene kurze Haltestelle nicht heranfahren. Nach vielen Abstimmungen und Koordinationsrunden sei es zu dem vorliegenden Beschlussvorschlag gekommen. Dadurch werden die verkehrlichen Belange angemessen abgewickelt und die Haltestellensituation hinsichtlich der Barrierefreiheit realisiert. Seine Fraktion sei der Auffassung, dass der vorliegende Vorschlag der richtige und sichere Weg ist, die Haltestelle einzurichten.

Herr Julkowski-Keppler ist der Auffassung, dass man nicht auf Barrierefreiheit verzichten dürfe, weil beim Bau des Kreisels alles schief gegangen ist. Man möchte politisch eine 100 %ige Barrierefreiheit erreichen. Anregen möchte er, dass der Radstreifen im Bereich der Haltestelle nicht auf eine Breite von 1,50 m verringert wird und das die vorherige Breite

von 2,00 m beibehalten wird. Dadurch würde man es für die Radfahrer sicherer machen. Für die Autofahrer gäbe es an der Stelle kein Problem, weil der Radstreifen auch überfahren werden kann.

Herr Winkelmann teilt mit, dass der Behindertenbeirat es als Notwendigkeit ansieht, dass eine Barrierefreiheit hergestellt wird. Wie sollen sonst mobilitätseingeschränkte Menschen mit Rollator oder Rollstuhl ihren Einstieg finden? Wer etwas später kommt, hätte keine Chance hinten in den letzten Einstieg zu kommen.

Herr Fortmeier lässt zunächst über den Änderungsantrag der CDU-Fraktion abstimmen:

Beschluss:

Der Stadtentwicklungsausschuss beschließt die Bushaltestelle „Oerlinghauser Straße“ in Richtung Innenstadt am jetzigen Standort teilbarrierefrei auszubauen.

dafür: 6 Stimmen
dagegen: 10 Stimmen
- mit Mehrheit abgelehnt -

-.-.-

Anschließend erfolgt die Abstimmung über den Beschlussvorschlag der Nachtragsvorlage.

Beschluss:

Die Bushaltestelle „Oerlinghauser Straße“ in Richtung Innenstadt wird - zur größtmöglichen Herstellung der Barrierefreiheit im ÖPNV am vorhandenen Standort ohne Grunderwerb - mit einer ca. 13,80 m langen Wartefläche als Busbucht ausgebaut (Anlage 1).

dafür: 10 Stimmen
dagegen: -
Enthaltungen: 6 Stimmen
- einstimmig bei 6 Enthaltungen beschlossen -

-.-.-

Zu Punkt 4.2

1. Änderung des Bebauungsplanes Nr. I/S 48 "Einzelhandel Windelsbleicher Straße/ Friedrichsdorfer Straße" für das Gebiet Breipohls Hof und 248. Änderung des Flächennutzungsplanes "Sonderbaufläche großflächiger Einzelhandel Breipohls Hof" im Parallelverfahren

- Stadtbezirk Senne -

- Aufstellungsbeschluss zum Bebauungsplan

- Änderungsbeschluss zum Flächennutzungsplan im Parallelverfahren und

- Beschluss zur Durchführung der frühzeitigen Öffentlichkeits- und Behördenbeteiligungen gemäß §§ 3 (1), 4 (1) BauGB

Beratungsgrundlage:

Drucksachennummer: 7012/2014-2020

Herr Fortmeier erinnert, dass das Ergebnis des Beirates für Stadtgestaltung vorhin im nichtöffentlichen Teil vorgestellt wurde.

Frau Steinkröger bittet zu beachten, dass hier ein Aufstellungsbeschluss gefasst werden soll und dass an diesem Standort ein Aldi-Markt gewünscht wird. Wenn man der Empfehlung des Beirates folgen würde, entstehe an der Windelsbleicher Straße ein hässlicher grauer Komplex, der sich nicht in das Straßenbild einfügt. Dass die Spitze des Aldi-Marktes auf die Straße „Am Erdbeerfeld“ stößt, finde sie gerade nicht schlimm. Die endgültige Planung könne noch ausgiebig diskutiert werden. Der Aufstellungsbeschluss sollte jetzt allerdings auf den Weg gebracht werden und sie bitte dafür um Zustimmung.

Herr Julkowski-Keppler stellt folgenden **Antrag**:

Die Anregungen des Beirates sind in den weiteren Planungen zu berücksichtigen.

Er glaube, dass im Gespräch mit dem Investor eine bessere städtebauliche Entwicklung möglich ist. Der Aufstellungsbeschluss sollte heute gefasst werden, aber mit dem Zusatz, dass die Anregungen des Beirates zu berücksichtigen sind.

Herr Franz bestätigt den Beitrag von Herrn Julkowski-Keppler. Unter städtebaulichen Gesichtspunkten sei es gerade in diesem Kreuzungsbereich erforderlich die Gebäudekubatur und –konfiguration noch einmal zu überdenken. Seine Fraktion sei auch der Auffassung, dass die Empfehlungen des Beirates berücksichtigt werden sollten, um an dieser Stelle eine adäquate und städtebaulich ansprechende Lösung zu finden. Dem Wunsch, im Ortsteil Einzelhandelsgeschäfte anzusiedeln, müsse man gerecht werden.

Herr Fortmeier fasst zusammen, dass man sich am Anfang des Verfahrens befinde. Man müsse versuchen in gemeinsamer Diskussion mit der Bezirksvertretung, dem Beirat für Stadtgestaltung, der Verwaltung und dem Investor, das bestmögliche Ergebnis zu erzielen. Es sei richtig, heute den Aufstellungsbeschluss zu fassen, damit die Verwaltung mit dem Investor und der Bezirksvertretung über die Empfehlungen des Beirates diskutieren kann. Er werde daher den Antrag von Herrn Julkowski-Keppler als neue **Ziff. 6** aufnehmen.

Die Empfehlungen des Beirates für Stadtgestaltung, denen sich der Stadtentwicklungsausschuss anschließen kann, sollen in das weitere Verfahren einfließen.

Zum Entwurfsbeschluss erfolge dann die Abwägung der verschiedenen Argumente und man habe dann auch die verschiedenen Aspekte gewürdigt.

Frau Schrader erinnert, dass man sich vor einiger Zeit in der Senne Gedanken gemacht habe, wie man die Ortsmitte aufwerten kann. Man sei damals zu verschiedenen Überlegungen gekommen. In der Vorlage steht, dass eine Verlagerung des Lebensmittelmarktes positiv zu bewerten sei. Dieses halte sie nicht für richtig. Sie glaube, dass einiges in der Senne passieren wird, was nicht zum Wohle der Ortsmitte ist. Nach dem neuen Einzelhandels- und Zentrenkonzept soll eine Ausweitung erfolgen. Dieses wird jedoch die Senner Mitte schwächen.

Herr Vollmer bezieht sich auf seinen Wortbeitrag aus der letzten Sitzung, wo er sich ähnlich kritisch geäußert habe, wie Frau Schrader heute. Er habe sich heute die Senner Ortsmitte angesehen und planerisch, strukturelle Defizite festgestellt. Er könne nachvollziehen, dass Aldi den Standort aufgeben möchte.

Beschluss:

- 1. Der Bebauungsplan Nr. I/S 48 „Breipohls Hof“ wird in einem Teilbereich westlich der Windelsbleicher Straße, nördlich der Friedrichsdorfer Straße und südöstlich der Straße Am Erdbeerfeld geändert (1. Änderung „Einzelhandel Windelsbleicher Straße / Friedrichsdorfer Straße“). Für die genauen Grenzen des Plangebietes ist die im Übersichtsplan vorgenommene Abgrenzung verbindlich.**
- 2. Gleichzeitig ist der Flächennutzungsplan der Stadt Bielefeld im Parallelverfahren gemäß § 8 (3) BauGB zu ändern. (248. FNP-Änderung: „Sonderbaufläche großflächiger Einzelhandel Breipohls Hof“).**
- 3. Umfang und Detaillierungsgrad der Umweltprüfungen werden gemäß Anlage C festgelegt.**
- 4. Der Aufstellungsbeschluss für die 1. Änderung des Bebauungsplans Nr. I/S 48 „Einzelhandel Windelsbleicher Straße / Friedrichsdorfer Straße“ sowie der Änderungsbeschluss für die 248. FNP-Änderung: „Sonderbaufläche großflächiger Einzelhandel Breipohls Hof“ sind gemäß § 2 (1) BauGB ortsüblich öffentlich bekannt zu machen.**

5. Die frühzeitige Öffentlichkeitsbeteiligung gemäß § 3 (1) BauGB und die frühzeitige Beteiligung der Behörden gemäß § 4 (1) BauGB sind auf Grundlage der in der Vorlage dargestellten allgemeinen Ziele und Zwecke der 1. Änderung des Bebauungsplanes Nr. I/S 48 „Einzelhandel Windelsbleicher Straße / Friedrichsdorfer Straße“ und der 248. FNP-Änderung: „Sonderbaufläche großflächiger Einzelhandel Breipohls Hof“ durchzuführen.
6. *Die Empfehlungen des Beirates für Stadtgestaltung, denen sich der Stadtentwicklungsausschuss anschließen kann, sollen in das weitere Verfahren einfließen.*

- abweichend vom Beschlussvorschlag einstimmig beschlossen -

-.-.-

Zu Punkt 5 Anträge

Zu Punkt 5.1 Erhöhung der Anzahl der Behindertenparkplätze für Besucher der Rudolf-Oetker-Halle (Beschluss Seniorenrat 19.09.2018, Beirat für Behindertenfragen 26.09.2018)

Beratungsgrundlage:

Drucksachennummer: 7269/2014-2020

Der Seniorenrat und der Beirat für Behindertenfragen haben folgenden Beschluss gefasst:

Der Seniorenrat/Beirat für Behindertenfragen empfiehlt dem Stadtentwicklungsausschuss (StEA), die Erhöhung der Anzahl der Behindertenparkplätze für Besucher der Rudolf-Oetker-Halle an der Lampingstraße zu beschließen.

Beschluss:

Der Stadtentwicklungsausschuss beauftragt die Verwaltung für eine deutliche Erhöhung der Anzahl der Behindertenparkplätze für Besucher der Rudolf-Oetker-Halle an der Lampingstraße zu sorgen.

- einstimmig beschlossen -

-.-.-

Zu Punkt 5.2 Konzeptentwicklung zur besseren ÖPNV-Nutzbarkeit des KombiTickets bei Veranstaltungen in der Rudolf-Oetker-Halle (Beschluss Seniorenrat 19.09.2018, Beirat für Behindertenfragen 26.09.2018)

Beratungsgrundlage:

Drucksachennummer: 7270/2014-2020

Der Seniorenrat und der Beirat für Behindertenfragen haben folgenden Beschluss gefasst:

Der Seniorenrat/Beirat für Behindertenfragen empfiehlt dem Stadtentwicklungsausschuss (StEA), die Verwaltung zu beauftragen, in Zusammenarbeit mit moBiel, ein Konzept zur besseren Nutzung des KombiTickets bei Veranstaltungen in der Rudolf-Oetker-Halle mit ÖPNV-Einrichtungen zu entwickeln.

Herr Strothmann schlägt im Hinblick auf den Modal Split vor, generell über eine Entschlackung des Tarifsystems nachzudenken.

Beschluss:

Der Stadtentwicklungsausschuss beauftragt die Verwaltung in Zusammenarbeit mit moBiel, ein Konzept zur besseren Nutzung des KombiTickets bei Veranstaltungen in der Rudolf-Oetker-Halle zu entwickeln.

- einstimmig beschlossen -

Zu Punkt 5.3

Konversion - Durchführung eines städtebaulichen Wettbewerbes
(Gemeinsamer Antrag der CDU-Fraktion und der FDP-Gruppe vom 18.09.2018; vom Rat am 27.09.2018 an StEA verwiesen)

Beratungsgrundlage:

Drucksachenummer: 7308/2014-2020

Per einstimmigen Beschluss des Rates vom 27.09.2018 wurde der nachfolgende Antrag der CDU-Fraktion und der FDP-Gruppe an den Stadtentwicklungsausschuss verwiesen:

„Die Verwaltung wird mit der zeitnahen Durchführung zweier städtebaulichen Wettbewerbe für die Konversionsflächen „Rochdale Barracks“ und „Catterick Barracks“ beauftragt. In der durch den Rat zu beschließenden Auslobung sind die Erkenntnisse der Bürgerforen und des Runden Tisches zu berücksichtigen. Die Ergebnisse des Wettbewerbes sind den Gremien bis spätestens Dezember 2019 vorzulegen.“

Für Herrn Julkowski-Keppler ist der Antrag grundsätzlich zustimmungsfähig. Er frage, ob der zeitliche Rahmen bis Ende 2019 zu schaffen ist. Für einen städtebaulichen Wettbewerb sei eigentlich eine Bestandsanalyse erforderlich, die aber derzeit nicht möglich ist. Er frage daher, ob ein städtebaulicher Wettbewerb auch ohne eine Bestandsanalyse praktisch machbar ist.

Auch Herr Vollmer findet hier einen städtebaulichen Wettbewerb richtig und gut. Für einen solchen Wettbewerb müssen Rahmenbedingungen festgelegt werden. Man wisse wenig über das Gelände und den Zustand der Gebäude.

Herr Heißenberg bittet um eine kurze Zusammenfassung des Sach- und Verfahrensstandes.

Herr Strothmann erläutert, dass das Zeitfenster gewählt wurde, um das Verfahren zu beschleunigen.

Herr Moss teilt mit, dass man sich mit den Kasernenstandorten bisher noch nicht beschäftigt habe. Für einen Wettbewerb sei eine Besichtigung eine unabdingbare Voraussetzung. Man müsse formulieren, was man von einem Wettbewerb erwarte. Dieses würde man in Zusammenarbeit mit einem Wettbewerbsbüro machen. Die Parameter würden politisch diskutiert werden und dann würde man einen solchen Wettbewerb starten. Wenn der Antrag beschlossen wird, würde man sich auf die Suche nach einem geeigneten Büro machen. Man würde dann versuchen im Vorfeld des Wettbewerbs die Kasernen zu besichtigen. Als Neuerung teile er mit, dass die Rochdale Barracks auch als Standort für eine neue Feuerwehrhauptwache in Augenschein genommen werden sollen. Wenn es dazu käme, würde hier der städtebauliche Wettbewerb entfallen.

Beschluss:

Die Verwaltung wird mit der zeitnahen Durchführung zweier städtebaulichen Wettbewerbe für die Konversionsflächen „Rochdale Barracks“ und „Catterick Barracks“ beauftragt. In der durch den Rat zu beschließenden Auslobung sind die Erkenntnisse der Bürgerforen und des Runden Tisches zu berücksichtigen. Die Ergebnisse des Wettbewerbes sind den Gremien bis spätestens Dezember 2019 vorzulegen.

- einstimmig beschlossen -

-.-.-

Zu Punkt 5.4

Einrichtung einer Projektgruppe zu den Planungen für die Umgestaltung des Jahnplatzes **Gemeinsamer Antrag der Fraktionen SPD, Bündnis 90/Die Grünen und CDU (Bezirksvertretung Mitte); Beschluss BV Mitte vom 13.09.2018**

Beratungsgrundlage:

Drucksachennummer: 7190/2014-2020

Die Bezirksvertretung Mitte hat folgenden Beschluss gefasst:

Die Bezirksvertretung empfiehlt dem Stadtentwicklungsausschuss, eine begleitende Projektgruppe zu den laufenden Planungen für die Umgestaltung des Jahnplatzes einzurichten, an der die Bezirksvertretung Mitte angemessen zu beteiligen ist.

Darüber hinaus empfiehlt die Bezirksvertretung, an einer solchen Projektgruppe für die Jahnplatz- Gestaltung Vertreter/innen weitere Interessengruppen wie z. B. Handelsverband, IHK, Kaufmannschaft, Verkehrsverbände zu beteiligen.

Ohne Aussprache fasst der Ausschuss folgenden

Beschluss:

Der Stadtentwicklungsausschuss beauftragt die Verwaltung, eine begleitende Projektgruppe zu den laufenden Planungen für die Umgestaltung des Jahnplatzes einzurichten, an der die Bezirksvertretung Mitte angemessen zu beteiligen ist.

Darüber hinaus empfiehlt der Stadtentwicklungsausschuss, an einer solchen Projektgruppe für die Jahnplatz- Gestaltung Vertreter/innen weitere Interessengruppen wie z. B. Handelsverband, IHK, Kaufmannschaft, Verkehrsverbände zu beteiligen.

- einstimmig beschlossen -

-.-.-

Zu Punkt 5.5

Finanzierungsmöglichkeiten für die Erweiterung des Besucherinformationssystem auf der Sparrenburg Antrag der Fraktion Bündnis90/Die Grünen (BV Mitte); Beschluss BV Mitte vom 13.09.2018

Beratungsgrundlage:

Drucksachennummer: 7177/2014-2020

Die Bezirksvertretung Mitte hat folgenden Beschluss gefasst:

1. Die Bezirksvertretung Mitte empfiehlt dem Stadtentwicklungsausschuss, zusammen mit dem Immobilienservicebetrieb und Bielefeld Marketing nach Finanzierungsmöglichkeiten zu suchen, um die damals angedachte QR-Code Nutzung auf den Informationstafeln der Sparrenburg im Internet zu platzieren oder die Anschaffung von Audioguides zu ermöglichen.

2. Die Verwaltung möge die Kosten der beiden Varianten darlegen.

Ohne Aussprache fasst der Ausschuss folgenden

Beschluss:

1. Der Stadtentwicklungsausschuss beauftragt die Verwaltung, gemeinsam mit dem Immobilienservicebetrieb und Bielefeld Marketing nach Finanzierungsmöglichkeiten zu suchen, um die damals angedachte QR-Code Nutzung auf den Informationstafeln der Sparrenburg im Internet zu platzieren oder die Anschaffung von Audioguides zu ermöglichen.

2. Die Verwaltung möge die Kosten der beiden Varianten darlegen.

- einstimmig beschlossen -

-.-.-

Zu Punkt 5.6

Umgestaltung des Klosterplatzes; Antrag von SPD, Bündnis 90/Die Grünen, Bürgernähe/Piraten

Beratungsgrundlage:

Drucksachennummer: 7474/2014-2020

Der Antrag enthält folgenden Beschlusstext:

Die Verwaltung wird gebeten, zeitnah Fördermöglichkeiten für eine grundlegende Sanierung und städtebauliche Umgestaltung des Klosterplatzes zu prüfen und entsprechende Förderanträge für eine Beschlussfassung durch die zuständigen politischen Gremien vorzubereiten. Dabei sind die gesamtstädtischen Entwicklungsmöglichkeiten des Umfeldes des Klosterplatzes zu berücksichtigen.

Ohne weitere Aussprache fasst der Ausschuss folgenden

Beschluss:

Die Verwaltung wird gebeten, zeitnah Fördermöglichkeiten für eine grundlegende Sanierung und städtebauliche Umgestaltung des Klosterplatzes zu prüfen und entsprechende Förderanträge für eine Beschlussfassung durch die zuständigen politischen Gremien vorzubereiten. Dabei sind die gesamtstädtischen Entwicklungsmöglichkeiten des Umfeldes des Klosterplatzes zu berücksichtigen.

- einstimmig beschlossen -

-.-.-

Zu Punkt 5.7

Stellungnahme zum Landesplanungsgesetz; Antrag CDU vom 30.10.2018

Beratungsgrundlage:

Drucksachennummer: 7559/2014-2020

Herr Fortmeier verweist auf seine Ausführungen zu Beginn der Sitzung zu dem Antrag. (Protokolliert unter „vor Eintritt in die Tagesordnung“) formuliert folgenden Beschlussvorschlag:

- 1. Der Stadtentwicklungsausschuss beauftragt die Verwaltung zur nächsten Sitzung des Stadtentwicklungsausschusses am 08.11.2018 eine entsprechende Vorlage der Verwaltung mit einer Stellungnahme zum Landesplanungsgesetz NRW zu erarbeiten.*
- 2. Der Rat der Stadt beschließt in seiner Sitzung am 08.11.2018 die Stellungnahme.*

Herr Moss teilt mit, dass von der Anfrage zu einer Stellungnahme bisher nichts bekannt war. Man werde versuchen bis zum 08.11.2018 eine Vorlage zu erarbeiten.

Beschluss:

1. Der Stadtentwicklungsausschuss beauftragt die Verwaltung zur nächsten Sitzung des Stadtentwicklungsausschusses am 08.11.2018 eine entsprechende Vorlage der Verwaltung mit einer Stellungnahme zum Landesplanungsgesetz NRW zu erarbeiten.
2. Der Rat der Stadt beschließt in seiner Sitzung am 08.11.2018 die Stellungnahme.

- abweichend vom Beschlussvorschlag einstimmig beschlossen -

-.-.-

Dezernat 4

Zu Punkt 6

Teilnahme am Wettbewerbsaufruf "Nationale Projekte des Städtebaus 2018/2019" des Bundesministerium des Innern, für Bau und Heimat

Beratungsgrundlage:

Drucksachennummer: 7472/2014-2020

Frau Binder sieht diese Vorlage als ersten Aufschlag, um die Frist zu wahren. Später wünsche sie, dass ein Konzept auch in betriebswirtschaftlicher Hinsicht vorgestellt wird.

Herr Julkowski-Keppler fragt, ob auch eine Förderung für die Radstation am Hauptbahnhof möglich ist.

Herr Moss antwortet, dass es sich um ein einzigartiges Projekt handeln muss. Fahrradstationen an Bahnhöfen gebe es in fast jeder größeren Stadt.

Beschluss:

Der Stadtentwicklungsausschuss empfiehlt dem Rat folgenden Beschluss zu fassen:

Die Stadt Bielefeld soll am Wettbewerbsaufruf des Bundesministeriums des Innern, für Bau und Heimat „Nationale Projekte des Städtebaus“ mit dem Ziel teilnehmen, ein Fahrradparkhaus im Bereich des bestehenden Jahnplatz-Forums zu realisieren.

- bei einer Enthaltung einstimmig beschlossen -

-.-.-

Immobilienervicebetrieb

Zu Punkt 7

Baugrundstück des Ersatzneubaus der Martin-Niemöller-Gesamtschule

Beratungsgrundlage:

Drucksachennummer: 7263/2014-2020

Herr Fortmeier teilt mit, dass sich die Fraktionsvorsitzenden darauf verständigt haben, heute eine 1. Lesung durchzuführen. Die Beschlussfassung soll in einer Sondersitzung, gemeinsam mit der Bezirksvertretung Schildesche und dem Betriebsausschuss Immobilienervicebetrieb erfolgen. Diese Sondersitzung soll am Donnerstag, den 08.11.18 vor der Ratssitzung im Ratssaal stattfinden.

Für Herrn Vollmer und seine Fraktion ist das Grundstück an der Westfeldstraße für einen Schulbetrieb nicht geeignet. Städtebaulich wäre dort eine Schule eine Katastrophe für Schildesche. Außerdem gebe es dort eine hohe Lärmbelastigung. Es sei bei energieoptimierten Gebäuden für Schulbetrieb vorgeschrieben, dass es Fenster zum Öffnen gibt. Auch könne er sich eine Aufteilung auf zwei Standorte nicht vorstellen. Aus Sicherheitsgründen sei das Pendeln von Schülern und Lehrern zwischen den Standorten und über die Straße absolut unakzeptabel. Die Mensa wird es nur an einem Schulstandort geben. Es reiche ihm nicht, wenn der Schulleiter sage, dass es reiche, wenn die Mensa sich an einem Standort befindet, weil die jüngeren Schüler die Mensa nicht nutzen würden. Die Mensa müsse für alle da sein. Die Gesamtschule habe derzeit eine Fläche von 16.000 m². Benötigt werden zukünftig 10.000 m². Er habe mit verschiedenen Architekten gesprochen, die ihm bestätigt haben, dass eine etappenweise Umsetzung möglich wäre, ohne den Schulbetrieb zu gefährden. Das heutige Gebäude sei städtebaulich hervorragend integriert. Außerdem sei es ein Gebäude mit direktem Zugang zum ÖPNV. Zudem gebe es heute in der Schule viele Räumlichkeiten, die von der Bevölkerung für Veranstaltungen genutzt werden können. Für ihn gebe es nur die Lösung, das Bestandsgebäude zu nutzen.

Frau Pape stimmt dem Beitrag von Herrn Vollmer zu. Den Neubau der Schule auf 2 Standorten hält die BfB für die schlechteste Lösung. Dieses liege zum einen an großen Sicherheitsbedenken durch die erforderliche ständige Straßenquerung, zum anderen am Flächenverbrauch. Auch moniere sie, dass keine Kostenschätzungen vorliegen. Die Begründung, warum ein Bau im Bestand nicht möglich sein soll, der z.B. in der Universität durchgeführt wird, sei nicht nachvollziehbar.

Herr Franz weist darauf hin, dass man sich im Moment im Stadium einer Machbarkeitsstudie befinde. Er sehe nicht, dass es sich hier um zwei Standorte handeln soll. Diese sehe er z.B. bei der Luisenschule, wo die Standorte ca. 2 km auseinanderliegen.

Herr Nettelstroth war mit seiner Fraktion zu einer Ortsbesichtigung an der Gesamtschule. Man habe mit Betroffenen gesprochen und man habe die Wege erlaufen. Dabei habe man den Eindruck bekommen, dass man die

Vorlage mittragen kann. Die Schulkonferenz könne mit dem Entwurf gut leben, weil sie es für problematisch halten, die gesamte Schule am neuen Standort abzubilden. Bautechnisch wäre dieses möglich. Eine Sanierung bei laufendem Betrieb sei schwierig. Hier könne jetzt das neue Gebäude gebaut werden und wenn es fertig ist, wird umgezogen. Städtebaulich müsse man sehen, was mit den alten Gebäuden passiert. Für die Schüler einer weiterführenden Schule seien die Wege durchaus zumutbar. Jedes 12-jährige Kind sollte eine Straße überqueren können. Er sei zuversichtlich, dass man in diesem Ausschuss darüber nachdenken kann, wie man gestalterisch die Querungen verbessern kann. Politisch müssen jetzt Hinweise gegeben werden, welche Richtung eingeschlagen werden soll. Vom Grundsatz hält seine Fraktion den vorgegebenen Weg für den Richtigen.

Herr Godejohann berichtet aus der Bezirksvertretung Schildesche, dass man sich sehr intensiv mit den finanziellen, pädagogischen und zeitlichen Aspekten und auch den Sicherheitsaspekten beschäftigt habe. Man habe sich mit der Entscheidungsfindung sehr schwer getan und empfehle nun die Variante 2.1. Diese Lösung werde von der Lehrerschaft und der Elternschaft ebenfalls favorisiert. Dieses sei wichtig, damit die Maßnahme die nötige Akzeptanz erfährt. Eben sei die Trennung der Schulgrundstücke kritisiert worden. Heute werde bei den großen Schulen die Trennung der Jahrgänge 5 und 6 von den weiteren Jahrgängen empfohlen. Es sei daher ein Vorteil, dass dieses bei der Variante 2.1 umgesetzt werden kann. Für die Straße An der Reegt muss ein sinnvolles Konzept erarbeitet werden.

Herr Jung schlägt eine Ampellösung für die Querung der Straße An der Reegt vor.

Herr Moss erinnert, dass der Prozess zur Entscheidungsfindung jetzt 2,5 Jahre gedauert hat. Dieser Prozess sei vernünftig vorbereitet worden und Man habe die Schüler, Eltern, Lehrer und externe Fachleute beteiligt. Die öffentlichen Räume für die Bürgerschaft sollen im Mensabereich beibehalten werden.

Herr Vollmer ist der Auffassung, dass die in der Vorlage angesprochene kostenintensive Containerlösung für eine Sanierung des Bestandsgebäudes nicht nötig ist, wenn vernünftig an die Sache herangegangen wird.

Herr Heißenberg schlägt eine Abbindung der Straße An der Reegt vor. Diese Straße müsse nicht zwingend für jedermann offen sein.

Herr Moss weist darauf hin, dass dort ein wichtiger Verknüpfungspunkt zwischen Stadtbahn und Buslinien liegt und daher eine Abbindung nicht möglich ist.

1. Lesung -

-.-.-

Amt für Verkehr

Zu Punkt 8 Neufassung der Parkgebührenordnung der Stadt Bielefeld

Beratungsgrundlage:

Drucksachennummer: 7286/2014-2020

- abgesetzt -

Zu Punkt 9 Projektaufruf kommunaler Klimaschutz NRW, Emissionsfreie Innenstadt - Umgestaltung Jahnplatz

Zu Punkt 9.1 Verkehrsversuch Jahnplatz; mündlicher Bericht

Herr Vahrson berichtet, dass der Verkehr fließe. Der „Supergau“ sei ausgeblieben. Es sind allerdings Verlagerungsverkehre festzustellen. Es werden Zählungen durchgeführt. Für die nächste Sitzung kündige er eine Vorlage an.

- Der Ausschuss nimmt Kenntnis -

Zu Punkt 9.2 Konzeptstudie Jahnplatz - Überarbeitung und Varianten mündlicher Bericht

Herr Dr. Bockermann vom Büro Bockermann Fritze stellt die Weiterentwicklung der Konzeptstudie für die Verkehrsanlagen auf dem Jahnplatz vor.

Hinweis: Die Präsentation wurde ins Ratsinfosystem eingestellt.

Herr Julkowski-Keppler betont, dass man einen Modal Split von 25 % für den ÖPNV nur mit neuen Stadtbahnssystemen erreichen wird. Seinerzeit habe im Gutachten eine mögliche Linie 5 so gut abgeschnitten, weil man den Bielefelder Osten damit erreichen konnte. Mit dem eben vorgestellten Kopfbahnhof können diese Menschen im Bielefelder Osten nicht erreicht werden. Es wäre schön, wenn die Berufsschulen und die Radrennbahn erreicht werden könnten. Mit einem Kopfbahnhof schaffe man ein zweites System an. Die Investition dafür müsse sich lohnen. An Werktagen seien über 200.000 Personen in Bielefeld im ÖPNV unterwegs. Die Hauptumsteigesituation finde am Jahnplatz statt. Es müsse intensiv begutachtet werden, wenn vom Wartebereich zu den Bussen ein Radweg gequert werden muss, wie es im Kopenhagener Modell vorgesehen ist. Er frage, ob die Sicherheit für Radfahrer und Fußgänger bei der hohen Zahl der Umstiege gewährleistet werden kann.

Herr Strothmann sieht im derzeitigen Verkehrsversuch einen „Totalausfall“ für Radfahrer. Er frage, wie man beim Kopenhagener Modell die Sicherheit für die Fußgänger beim queren des Radstreifens gewährleisten

möchte. Er halte persönlich das Kopenhagener Modell für gut, wenn die Sicherheitsbedenken geklärt werden. Wichtig sei aber auch, dass der Individualverkehr durch gut geschaltete Ampeln fließt. Ihm sei nicht klar, welche Linie in den Kopfbahnhof fahren soll.

Frau Binder macht sich ebenfalls Gedanken über die Konfliktsituation von Fahrgästen, die schnell in den Bus steigen wollen und den schnellen Radfahrern. Sie frage nach Erfahrungswerten aus anderen Städten. Weiter möchte sie wissen, wie man den Radverkehr im Bereich der Busse regeln kann. Zur Anpassung der Verkehrslenkung sei es dringend erforderlich, die Umleitungsverkehre zum Ostwestfalendamm zu planen.

Herr Franz weist darauf hin, dass der Jahnplatz ein zentraler Verkehrsplatz und ein zentraler Umsteigepunkt ist. Es gebe Hunderte von Busbewegungen auf beiden Seiten jeden Tag. Auch wenn im Vortrag eine Positionierung für das Kopenhagener Modell erfolgt ist, sehe er Probleme, wenn die Radfahrer durch die ein- und aussteigenden Personengruppen radeln. Er sei der Auffassung, dass die Stärkung des Fußgängerverkehrs dabei zu kurz kommt. Er sehe natürlich einen Gewinn in einem breiten Gehwegbereich ohne Fahrradstreifen, aber die Sicherheit dürfe auch nicht aus dem Blick gelassen werden. Er frage, was die Planungsvision eines Kopfbahnhofs nutze, wenn der Fahrgastzugewinn im Osten liegt.

Herrn Vollmer ist deutlich geworden, dass man sich davon trennen müsse, die Zugänge zur Stadtbahn beizubehalten. Heute stehen in der Regel mindestens 3 Gelenkbusse am Jahnplatz. Vor den Bussen bilden sich zum Einstieg lange Schlangen. Für den Radverkehr habe eine Extrapur großen Charme.

Herr Nettelstroth merkt an, dass die Entscheidung für den zukünftigen Modal Split noch nicht gefallen ist, sondern zunächst diskutiert wird. Er glaube nicht, dass 25 % im ÖPNV erreichbar sind. Es sei schlicht unverantwortlich bei der Leistungsfrequenz von ein- und aussteigenden Busfahrern einen Radweg nach dem Kopenhagener Modell einzurichten. Das Kopenhagener Modell mag funktionieren, wenn die Umsteigefrequenz geringer ist. Nach seiner Auffassung könne daher nur die Fahrradspur auf der Fahrbahn sinnvoll sein. Er halte im Umkehrschluss eine Verkehrsführung mit Radfahrstreifen für nachvollziehbar. Ein Radfahrstreifen würde auch die Möglichkeit bringen, höhere Geschwindigkeiten zu fahren. Er sei sicher, dass kein Kopfbahnhof gebaut wird. Wenn man diesen perspektivisch plane, dann muss die Bahn kreuzen können und in den Bielefelder Osten fahren. Wenn man eine weitere Stadtbahnlinie einrichtet, so bedeutet dieses eine Reduzierung des Busverkehrs. Der derzeitige Verkehrsversuch habe Auswirkungen. Diese zeige sich in den Rückstauungen auf der Kreuzstraße und der Artur-Ladebeck-Straße. Eine Katastrophe sei die Führung auf dem OWD von der Stapenhorststraße aus. In der Turnerstraße habe sich die Situation durch die Abbildung des Niederwalls ebenfalls erheblich verschlechtert. Es sei nicht verwunderlich, dass in diesen Bereichen die Schadstoffwerte steigen. Es sei die Aufgabe der Politik, hier für einen sicheren und fließenden Verkehr zu sorgen.

Herr Dr. Bockermann antwortet, dass es aus deutscher traditioneller Sicht zumindest unüblich sei, zwischen Wartefläche und Einstiegsfläche einen Radweg laufen zu lassen. Es soll aber das Ziel von einem Modal Split

von 25 % an Radfahrern erreicht werden. Im internationalen Vergleich, z.B. in Manhattan und Kopenhagen habe man wesentlich höhere Modal Splits. Für den Radfahrer würden taktile Aufmerksamkeitsflächen eingerichtet werden. Auch in Kopenhagen gebe es Umsteigesituationen mit ähnlich hohen Frequenzen. Ein solches Modell müsse etabliert und erlernt werden. Auch für Menschen mit Mobilitätseinschränkungen ist ein jederzeitiger Zugang gewährleistet. Zur Stadtbahn sei er der Auffassung, dass eine Stadtbahn Richtung Heepen langfristig wünschenswert ist. Es sei völlig klar, dass diese einen riesigen Schub im Modal Split bringen würde. Die Durchfahrt vom Jahnplatz über die Friedrich-Verleger-Straße in Richtung Kesselbrink müsse das Ziel sein. In Richtung Osten gebe es eine ganze Menge an Hemmnissen. Man könnte in einem ersten Schritt schon mal bis Thalia fahren, um Fahrgäste abzufangen, die Richtung Süden fahren wollen. Dadurch würde man die bestehenden Linien entlasten und mehr Fahrgäste generieren als heute. Eine abschließende Lösung sehe er darin auch nicht. Dieses könne nur ein erster Schritt sein, um die Linie dann über den Jahnplatz und die Friedrich-Verleger-Straße weiter zu führen.

Herr Winkelmann sieht gravierende Probleme für Blinde, Gehörlose oder Rollstuhlfahrer. Diese Personenkreise müssen Angst haben, die Radfahrspur zu queren. Für Radfahrer bestehe eine große Gefahr bei einer Kollision mit einem Rollstuhlfahrer. Er hoffe, dass an allen nötigen Stellen die taktilen Beläge und die Absenkung auf null für Gehbehinderte bedacht werden.

Frau Steinkröger schlägt vor, den Radfahrer zwischen Bus und Individualverkehr auf einem Hochboard fahren zu lassen. Dort wäre der Radfahrer sicher unterwegs, weil weder PKW noch Busse auf das Hochboard fahren. Kollisionen mit den Fußgängern sind dabei auch nicht möglich.

Herr Heißenberg stellt fest, dass der zur Verfügung stehende Verkehrsraum knapp ist. Er behauptet, dass es ohne gegenseitige Rücksichtnahme nicht gehen wird. Er sehe auch beim Kopenhagener Modell ein enormes Konfliktpotential zwischen Radfahrern und Fußgängern. Bei der Abbindung des Niederwalls habe er das Gefühl, dass die Querungen zwischen Fußgängern und Radfahrern funktionieren. Er frage, ob es möglich ist, dass ein Bus einen Bus überholt.

Herr Dr. Bockermann bestätigt, dass es möglich wäre, den Radverkehr auf einem Hochboard zwischen der Fahrbahn für den IV und der Busspur zu führen. Man müsse nur bedenken, dass auch diese Spur von anderen Verkehren gekreuzt werden muss. Bei den 6 oder 8 Haltebereichen am Jahnplatz ist jeder Bereich einzeln anfahrbar. Es ist nicht so, dass alle Busse sich hintereinander aufstellen müssen. Ein Bus könnte notfalls auch auf den Streifen für den IV ausweichen.

Herr Moss teilt abschließend mit, dass man den Förderbescheid des Landes zu Beginn des Jahres 2019 erwartet. Ab dann würde ein enger Zeitrahmen gelten.

- Der Ausschuss nimmt Kenntnis -

-.-.-

Zu Punkt 10

Abschlussbericht für ein intelligentes City- Logistik- Konzept für Bielefelds Innenstadt **mündlicher Bericht**

Herr Fortmeier begrüßt Herrn Weber vom Büro LNC Logistic Network Consultants GmbH, Berlin. Herr Weber stellt die wesentlichen Elemente des Abschlussberichtes für ein intelligentes City-Logistik-Konzept für Bielefeld Innenstadt vor. Der Abschlussbericht und die Präsentation sind unter diesem TOP im Ratsinformationssystem einsehbar.

Herr Julkowski-Keppler dankt für den Bericht und die heutige Präsentation. Aus dem Bericht ergeben sich noch mehr Handlungsstränge, die man hier in Bielefeld diskutieren kann. Es gebe auch Geschäfte, die kleiner als 50 m² sind und die auf tägliche Lieferungen angewiesen sind, weil sie keine Möglichkeit zur Lagerhaltung haben. Für die Politik sehe er mit diesem Bericht die Aufgabe, die ersten Schritte zu unternehmen.

Frau Binder dankt für die Vorstellung und die Studie. Es stehe fest, dass die Lieferverkehre drastisch ansteigen werden. Es stehe ebenso fest, dass man insbesondere in der Innenstadt diese Verkehre bündeln müsse. Ob Lastenräder und Midi-Hub dafür geeignet sind, wird sich zeigen.

Herr Lange fragt, ob bisher lediglich der Containerbahnhof oder auch bereits andere Flächen für City Logistik überprüft wurden. Er frage ebenfalls, wie groß eine solche Fläche sein muss. Seiner Fraktion sei es wichtig, dass mit allen Akteuren gesprochen wird.

Herr Franz stellt eine enorme Zunahme von Paketlieferungen fest. Viele Läden haben keine Lagermöglichkeiten. Wenn es nicht gelingt, einen Einstieg zu finden, könne man gerade beim Paketdienst von der Entwicklung überrollt werden. Eine Lösung könne nur in Kooperation mit den Dienstleistern gefunden werden. Gerade in der Innenstadt wolle man eine Entlastung von den Handlungsverkehren haben. Die Innenstadt sei aber auch Wohnort von 10.000 Personen. Wichtig sei, dass man einen Ansatzpunkt finde, mit dem man anfängt.

Herr Weber antwortet, dass die Flächen der Hubs sich sehr unterscheiden. Hier sind die verschiedensten Varianten denkbar. Das beginne damit, dass ein Container bzw. Anhänger abgestellt wird mit Wechselkoffern für Lastenräder. Dieses wäre die kleinste Form eines Microdepots. In Berlin gebe es ein Microdepot mit 700 m², an dem jeder der 5 Paketdienste seinen Umschlagplatz habe. Hier gebe es viele Gestaltungsmöglichkeiten. Im Detail habe man sich nur die Fläche am Containerbahnhof angesehen. Er habe die Erfahrung gemacht, dass es wichtig ist, einen Prozess zu starten. Man müsse sich mit dem Thema nachhaltig beschäftigen und es sollten auch dauerhafte Arbeitskreise gegründet werden. Das Thema wird an Dynamik zunehmen, so dass es sinnvoll sei, eine Plattform zu schaffen. Ein Austausch sollte möglich sein, damit Lösungen gemeinsam gestaltet werden können. Dadurch könne die Akzeptanz sichergestellt werden.

Frau Hellweg stellt fest, dass hier an Problemen gearbeitet wird, die durch das Konsumverhalten der Menschen geschaffen werden. Es wird enorm viel Energie und menschliche Arbeitszeit verbraucht, damit die Pakete ausgeliefert werden können. Ihr fehle auch die Überlegung, ob

wirklich alles zum nächsten Tag ausgeliefert werden muss. Was wirklich schnell transportiert werden muss sind z. B. Medikamente. Bei den meisten Paketen wäre es sicherlich nicht schlimm, wenn sie drei Tage später geliefert werden.

Herr Frischemeier fragt, ob das größte Potential in den Pakettieferungen und den Lieferungen für kleine Geschäfte liegt. Weiter frage er, ob es Werte zur Wirtschaftlichkeit von solchen Kooperationen gibt. Falls die Kooperationspartner nicht mitziehen, möchte er wissen, ob es sinnvoll wäre, Verbote zu erlassen.

Herr Julkowski-Keppler ist der Auffassung, dass ein neutraler Betreiber die „Last-Mile“ übernehmen müsse. Er könne sich vorstellen, dass die Stadtwerke oder MoBiel ein solcher neutraler Betreiber sein können.

Herr Weber antwortet, dass der Wunsch nach schneller Lieferung auch hauptsächlich von den E-Commerce-Unternehmen betrieben wird. Es gebe einen Zusammenhang zwischen Lieferung und Retoursendung. Je schneller die Pakete beim Empfänger ankommen, desto geringer sei die Quote, dass das Paket zurückgeschickt wird. Durch die Retouren entstehen hohe Kosten bei den Unternehmen. Dieses erkläre ein Stück weit, warum an der Liefergeschwindigkeit gearbeitet wird. Trotzdem sollte vom Konsumenten auch eingefordert werden, dass es nachhaltige Lösungen gibt. Bei den großen Paketdiensten werde man handlungsschneller Ergebnisse bekommen. Diese beschäftigen sich mit dem Thema und haben Erfahrungen aus anderen Städten. Wenn man schnell etwas erreichen möchte, sollte man die Paketdienste in den Fokus nehmen. Der Hauptpunkt, damit es auf Dauer umgesetzt wird, ist die Wirtschaftlichkeit. Gerade bei der Frage nach den Lastenrädern muss geklärt werden, an welchem Standort es umgesetzt wird. Die Kosten für die Zwischenlagerung dürfen nicht zu hoch sein. Dass es wirtschaftlich sein kann, ist aus anderen Projekten belegt. Es sei von Vorteil, wenn die Kommunen bei der Standortsuche mithelfen. Zu den möglichen Restriktionen durch eine Kommune habe man sich im Abschlussbericht verhalten. Restriktionen sind ein wirksames Instrument, wenn es darum geht, Entwicklungen zu forcieren. Das Thema „White-Label-Auslieferung“ ist auch im Bericht untersucht worden. Dieses sei im Paketbereich schwierig. Im Bericht habe man ein Beispiel aus den Niederlanden genannt. Dort haben die Händler einer Einkaufsstraße darum gebeten, die Lieferungen gebündelt von einem Lieferanten zu bekommen. Die Händler haben die Kosten für ein Lager in der Nähe übernommen und sie zahlen auch die Auslieferung auf der „Last-Mile“. Das Thema kooperative Auslieferung ist auch aus versicherungstechnischen und rechtlichen Gründen schwierig. Gerade die „Last-Mile“ ist für die Unternehmen im Hinblick auf Sichtbarkeit für den Kunden wichtig. Im Stückgutbereich gibt es bereits Ansätze, die in Richtung „White-Label-Auslieferung“ gehen. Es sei durchaus denkbar, dass kommunale Unternehmen eine Rolle übernehmen, zumal sie als neutraler Akteur dastehen.

Herr Moss schlägt zum Verfahren vor, dass zur nächsten Sitzung eine Vorlage aufbereitet wird, aus der sich die nächsten Schritte ergeben.

- Der Ausschuss nimmt Kenntnis -

Bauamt

Zu Punkt 11

Konversion in Bielefeld - Sanierungs- und Entwicklungskonzept Sperberstraße

Beratungsgrundlage:

Drucksachennummer: 7362/2014-2020

Drucksachennummer: 7560/2014-2020

Zu diesem TOP hat die CDU-Fraktion heute folgenden Antrag (Ds.-Nr.: 7560/2014-2020) eingereicht:

Der Stadtentwicklungsausschuss empfiehlt dem Rat der Stadt Bielefeld unter der Bedingung auf das Vorverkaufsrecht des Konversionsstandortes Sperberstraße zu verzichten, wenn die BlmA ihre Bereitschaft erklärt die dort vorhandenen Reihenhäuser möglichst günstig an private Interessenten direkt zu verkaufen.

Herr Lange begründet den Antrag. Die Häuser stehen zurzeit leer und können nicht genutzt werden, weil sich die Stadt mit der BlmA hinsichtlich des Preises nicht einigen kann. Vor dem Hintergrund des Wohnungsmangels, auch für junge Familien, sollten die Häuser privat verkauft werden. So könne zügig ein Beitrag zur Minderung der Wohnungsnot geleistet werden.

Herr Franz weist darauf hin, dass ein inhaltlich ähnlicher Antrag bereits in der Bezirksvertretung Stieghorst diskutiert wurde. Die Gebäudestruktur und die Wohnungszuschnitte entsprechen nicht den heutigen Standards. Außerdem verkaufe die BlmA gerade nicht zu günstigen Konditionen. Er halte es hinsichtlich der Wohnungsnot für einen sinnvolleren Weg, mit einem Entwicklungskonzept zu verdichten und mehr Wohnraum zu schaffen. Der Antrag wird daher von seiner Fraktion abgelehnt.

Herr Julkowski-Keppler erinnert, dass die BlmA angehalten ist, den Wohnungsbestand zu Höchstpreisen zu verkaufen. Man sollte nicht so tun, als hätte man es mit einem Partner zu tun, mit dem man über Gemeinwohl und niedrige Preise sprechen kann. Bei dem diskutierten Entwurf können die Wohneinheiten verdoppelt werden.

Auf Nachfrage von Herrn Heißenberg bestätigt Herr Moss, dass die BlmA einen Verwertungsauftrag zu Höchstpreisen hat.

Herr Nettelstroth bezieht sich auf die Vorlage, wonach die BlmA aufgrund eines Gutachtens 6,8 Mio. € fordert. Der Gutachterausschuss kam zu einem Wert von 3,5 Mio. €. Dieses habe zur Folge, dass die BlmA ihre Forderung zu überdenken und nach unten zu korrigieren hat. Es habe einen Gipfel gegeben, bei dem die Bundesregierung gesagt hat, dass sie ihre Möglichkeiten ausschöpfen will, damit in den Großstädten günstig Wohnraum zur Verfügung gestellt werden kann. Vor diesem Hintergrund müsse eine Übereinstimmung vom Bund zwischen Höchstpreisforderung und Unterstützungszusage gefunden werden. Ferner gehe es darum Wohnraum möglichst schnell zur Verfügung zu stellen. Wenn Überplanungen stattfinden, können frühestens in 2-3 Jahren die ersten

Wohnungen bezogen werden. Hier gehe es um Schwellenhaushalte, die aus der Mietwohnung in Eigentum kommen möchten. Seine Fraktion habe sich die Örtlichkeiten angesehen. Es sei bei Weitem nicht so, dass alle Wohnungen abgängig sind. Jeder Bielefelder, der eine solche Wohnung bezieht, macht auch wieder eine Wohnung frei. Je länger die Wohnungen leer stehen, desto schwieriger wird es, sie in einer vernünftigen Art und Weise zu erhalten und zur Verfügung zu stellen.

Frau Binder fragt nach einer realistischen Einschätzung, inwieweit eine Einigung mit der BlmA erzielt werden kann.

Herr Moss antwortet, dass die BlmA aufgefordert habe, die 6,8 Mio. € zu akzeptieren, weil am 02.11.18 das Erstzugriffsrecht verfällt. Wenn die BlmA sich nicht bewegt, habe man ein Problem. Mit entsprechenden Problemen müsse man dann auch für die anderen Konversionsstandorte rechnen.

Herr Frischemeier weist darauf hin, dass seitens des Bundes aktuell geplant ist, die Verbilligungsrichtlinie zu ändern, die von den Ländern und Kommunen in Anspruch genommen werden kann. Es spreche daher vieles dafür, noch einmal mit der BlmA zu verhandeln.

Herr Julkowski-Keppler bittet den Aspekt der Aufwertung des Umfeldes durch eine städtebauliche Entwicklung nicht außer Acht zu lassen. So könne ein Quartiersplatz angelegt werden, die Grünflächen, die Fußwege usw. neu geordnet werden.

Herr Nettelstroth erläutert, dass bei Kauf durch die Stadt und Weiterverkauf zweimal Grunderwerbssteuer anfällt. Man möchte gerade nicht, dass die Fläche an einen Investor verkauft wird. Man möchte, dass jetzt der Wohnraum zur Verfügung gestellt wird und dadurch auch gerade die Schwellenhaushalte unterstützt werden und ein Eigenheim realisieren können. Es gehe hier nicht um die Kasernenstandorte, sondern um eine vorhandene Siedlung, die schön gelegen ist.

Herr Fortmeier lässt zunächst über den Änderungsantrag der CDU abstimmen.

Beschluss:

Der Stadtentwicklungsausschuss empfiehlt dem Rat der Stadt Bielefeld unter der Bedingung auf das Vorverkaufsrecht des Konversionsstandortes Sperberstraße zu verzichten, wenn die BlmA ihre Bereitschaft erklärt die dort vorhandenen Reihenhäuser möglichst günstig an private Interessenten direkt zu verkaufen.

dafür: 5 Stimmen
dagegen: 11 Stimmen
- mit Mehrheit abgelehnt -

Anschließend erfolgt die Abstimmung über den Beschlussvorschlag der Verwaltungsvorlage.

Beschluss:

1. Das Sanierungs- und Entwicklungskonzept Sperberstraße wird als Grundlage für die weitere Entwicklung des Konversionsstandortes im Bereich Oldentruper Straße/Sperberstraße beschlossen.
2. Die Vorzugsvariante 3A ist bei der weiteren Siedlungsentwicklung zu folgen.
3. Die Empfehlungen des Runden Tisches Konversion sind bei der weiteren Planung zu beachten.

dafür: 11 Stimmen
dagegen: 5 Stimmen
- mit Mehrheit beschlossen -

Bauamt/Bauleitpläne

Zu Punkt 12 **Bauleitpläne Brackwede**

Zu Punkt 12.1 **1. Änderung des Bebauungsplans Nr. I/Q 12 Teilplan B "Wohngebiet Schürhornweg" (Bereich Schäferkamp) für das Gebiet nördlich der Genfer Straße und westlich des Schäferkamps im beschleunigten Verfahren gemäß § 13a Baugesetzbuch (BauGB) - Stadtbezirk Brackwede - Entwurfsbeschluss**

Beratungsgrundlage:

Drucksachennummer: 7252/2014-2020

Ohne Aussprache fasst der Ausschuss folgenden

Beschluss:

1. Die 1. Änderung des Bebauungsplans Nr. I/Q 12 Teilplan B "Wohngebiet Schürhornweg" (Bereich Schäferkamp) für das Gebiet nördlich der Genfer Straße und westlich des Schäferkamps wird mit der Begründung gemäß § 2(a) Baugesetzbuch (BauGB) als Entwurf beschlossen.
2. Der Entwurf der Bebauungsplanänderung ist mit der Begründung und den wesentlichen, bereits vorliegenden umweltbezogenen Stellungnahmen gemäß §13a BauGB i.V. mit § 3 (2) BauGB für die Dauer eines Monats öffentlich auszulegen. Ort und Dauer der Auslegung sind ortsüblich öffentlich bekannt zu machen.

3. Gemäß § 4 (2) BauGB sind die Stellungnahmen der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange zum Entwurf der Bebauungsplanänderung einzuholen.

- einstimmig beschlossen -

-.-.-

Zu Punkt 13 Bauleitpläne Dornberg

Zu Punkt 13.1 Neuaufstellung des Bebauungsplanes Nr. II/1/36.00 "Wohnquartier Grünewaldstraße" für das Gebiet südlich der Dürerstraße, westlich der Schloßhofstraße sowie östlich und nördlich der Bebauung entlang der Cranachstraße als Bebauungsplan der Innenentwicklung gemäß § 13a BauGB
- Stadtbezirk Dornberg -
Entwurfsbeschluss

Beratungsgrundlage:

Drucksachennummer: 7315/2014-2020

Herr Fortmeier verweist auf die Empfehlungen aus dem Beirat für Stadtgestaltung. Diese Empfehlungen seien nachvollziehbar. Er frage, inwieweit dadurch eine Einschränkung erfolge.

Herr Moss sieht keine Einschränkungen. Aus dem begleitenden Büro ist ihm aber mitgeteilt worden, dass man jetzt endlich Planungssicherheit haben möchte.

Herr Vollmer bestätigt, dass die Planer sehr viele Wünsche aus der Bezirksvertretung auch immer kurzfristig umgesetzt haben. In Dornberg gebe es ein politisches Interesse, das es voran geht.

Herr Julkowski-Keppler möchte heute auch den Entwurfsbeschluss auf den Weg bringen. Das Verfahren werde nicht in Frage gestellt. Er sei zuversichtlich, dass einige Empfehlungen des Beirates auch übernommen werden. Einige Fragen werden auch erst im Rahmen der Ausführungsplanung geklärt werden.

Herr Lange hält es ebenfalls für sinnvoll, heute den nächsten Schritt zu gehen. Er stelle fest, dass sich der Beirat positiv mit der Entwicklung zeigt. Die neuen Empfehlungen könne man als Anmerkungen mitnehmen. Unter der Berücksichtigung des Wohnungsmangels in Bielefeld sollte es zügig vorangehen.

Herr Fortmeier fasst zusammen, dass die Empfehlungen des Beirates zur Kenntnis genommen werden.

Beschluss:

1. Der Geltungsbereich des Bebauungsplans Nr. II/1/36.00 „Wohnquartier Grünewaldstraße“ wird gegenüber dem Aufstellungsbeschluss vom 05.12.2017 im Norden im Bereich der bereits teilweise einbezogenen Flurstücke 704, 981 und 1066 modifiziert sowie im Südosten um das Flurstück 895 erweitert (alle Flur 93, Gemarkung Bielefeld).
Für die genaue Abgrenzung ist die im Bebauungsplanentwurf eingetragene „Grenze des räumlichen Geltungsbereichs“ verbindlich.
2. Der Bebauungsplan Nr. II/1/36.00 „Wohnquartier Grünewaldstraße“ für das Gebiet südlich der Dürerstraße, westlich der Schloßhofstraße sowie östlich und nördlich der Bebauung entlang der Cranachstraße wird mit dem Text und der Begründung gemäß § 2a Baugesetzbuch (BauGB) als Entwurf beschlossen.
3. Der Entwurf des Bebauungsplans Nr. II/1/36.00 „Wohnquartier Grünewaldstraße“ ist mit dem Text und der Begründung und den wesentlichen, bereits vorliegenden umweltbezogenen Stellungnahmen gemäß § 13a BauGB i. V. m. § 3 (2) BauGB für die Dauer eines Monats, mindestens jedoch für die Dauer von 30 Tagen, öffentlich auszulegen. Ort und Dauer der öffentlichen Auslegung sind öffentlich bekannt zu machen.
4. Parallel zur öffentlichen Auslegung sind gemäß §§ 4a (2), 4 (2) BauGB die Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange zu beteiligen.
5. Der Flächennutzungsplan wird gemäß § 13a (2) Nr. 2 BauGB im Wege der Berichtigung angepasst.

- einstimmig beschlossen -

-.-.-

Zu Punkt 14 Bauleitpläne Gadderbaum

- keine -

-.-.-

Zu Punkt 15 Bauleitpläne Heepen

- keine -

-.-.-

Zu Punkt 16 **Bauleitpläne Jöllenbeck**

- keine -

Zu Punkt 17 **Bauleitpläne Mitte**

- keine -

Zu Punkt 18 **Bauleitpläne Schildesche**

- keine -

Zu Punkt 19 **Bauleitpläne Senne**

- keine -

Zu Punkt 20 **Bauleitpläne Sennestadt**

Zu Punkt 20.1 **Ortsentwicklungsplanung Eckardtsheim**
- Frühzeitige Beteiligungen
- Stadtbezirk Sennestadt -

Beratungsgrundlage:

Drucksachennummer: 7377/2014-2020

- abgesetzt -

Zu Punkt 21 **Bauleitpläne Stieghorst**

- keine -
