

Niederschrift
über die Sitzung des Stadtentwicklungsausschusses
am 03.03.2020

Tagungsort: Else-Zimmermann-Saal, Technisches Rathaus

Beginn: 17:00 Uhr

Ende: 22:00 Uhr

Anwesend:

CDU

Herr Jung
Herr Lange
Herr Nettelstroth
Frau Steinkröger
Herr Strothmann

SPD

Frau Brinkmann
Herr Fortmeier, Vorsitzender
Herr Franz
Herr Frischemeier
Herr Gödde

Bündnis 90/Die Grünen

Herr Godejohann
Herr Gorny bis 20:10 Uhr
Herr Haemisch ab 20:10 Uhr (TOP 6)
Herr Julkowski-Keppler

Bielefelder Mitte

Frau Pape

FDP

Frau Binder

Die Linke

Herr Vollmer

Beratende Mitglieder

Seniorenrat

Herr Jan Scholten

ab 17:55 Uhr bis 20:10 Uhr (TOP 6)

Lokaldemokratie in Bielefeld

Herr Michael Gugat

Bürgernähe/Piraten

Herr Christian Heißenberg

Von der Verwaltung

| | |
|------------------------|--------------------------|
| Herr Moss | Beigeordneter Dezernat 4 |
| Frau Thiede | Dezernat 4 |
| Herr Imkamp | Dezernat 4 |
| Herr Lewald | Amt für Verkehr |
| Herr Vahrson | Amt für Verkehr |
| Herr Beck | Bauamt |
| Herr Herjürgen | Bauamt |
| Herr von Neumann-Cosel | Bauamt |

Gäste

| | |
|------------------|--|
| Herr Drees | für den Beirat für Stadtgestaltung, TOP 31.1 |
| Herr Wannemacher | Architekturbüro Wannemacher+Möller, TOP 8 |

Schritfführung

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

Vor Eintritt in die Tagesordnung

Herr Fortmeier begrüßt die Anwesenden zur 60. Sitzung des Stadtentwicklungsausschusses. Er stellt fest, dass form- und fristgerecht zur Sitzung eingeladen wurde und der Ausschuss beschlussfähig ist.

Zur Tagesordnung teilt er mit, dass der TOP 10 (Radverkehrskonzept) von der Verwaltung zurückgezogen wird. Ergänzt wurde die Tagesordnung um TOP 4.7 (Grundsatzbeschluss zur Aufstellung des Bebauungsplanes Nr. I/St 55 "Wohnen auf dem Gebiet der ehemaligen Comeniusförderschule"). Zu einzelnen Tagesordnungspunkten seien noch Anträge eingereicht worden, die zu dem jeweiligen TOP aufgerufen werden.

- Der Ausschuss nimmt Kenntnis und ist einverstanden -

Beratungsfolge: 31, 23, 29, 30, 1, 2, 3, 4, 5, 6, 8, 7, 9, 11, 15, 20

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

- keine -

-.-.-

Zu Punkt 2 Mitteilungen**Zu Punkt 2.1 Einführung eines öffentlichen Fahrradverleihsystems; Standorte für Phase I und weiteres Vorgehen**

Mitteilung des Amtes für Verkehr:

Gemäß dem Beschluss des Stadtentwicklungsausschusses vom 17.09.2019 (DS 9295/20142020) erarbeitet die Verwaltung in Zusammenarbeit mit moBiel ein Umsetzungskonzept für ein öffentliches Fahrradverleihsystem. Dies sieht eine schrittweise Einführung des Fahrradverleihsystems in zwei Phasen vor.

Die Phase I mit einer Laufzeit von einem Jahr ist als Pilotphase vorgesehen und umfasst hauptsächlich die Kernstadt mit Verbindung zur Universität / FH. Es werden 250 Räder an ca. 40 Standorten vorgesehen. Über den Umsetzungsstand im Hinblick auf den Projektstart am 01.04.2020 wird das Amt für Verkehr laufend informieren. Im Verlauf der Pilotphase des Fahrradverleihsystems kann durch Anpassungen an den Standorten auf Bedarfe der Nutzer reagiert werden. Die Erfahrungen mit den Standorten aus Phase I dienen als Grundlage für die Ausweitung der Stationen in Phase II.

- *Für die Phase I ist im Stadtbezirk Brackwede ein Standort für das Fahrradverleihsystem im Bereich Brackwede Bahnhof vorgesehen. Dieser Standort befindet sich aktuell in der Abstimmung zwischen moBiel und der Stadtverwaltung.*
- *Im Stadtbezirk Dornberg sind zwei Standorte zum Fahrradverleihsystem vorgesehen. Ein Standort befindet sich an der Stadtbahnhaltestelle Lohmannshof, eine weitere am Hauptgebäude der Fachhochschule.*
- *Im Stadtbezirk Gadderbaum zwei Standorte im Bereich der Stadtbahnhaltestellen an der Artur-Ladebeck-Straße vorgesehen. Diese Standorte befinden sich aktuell in der Abstimmung zwischen moBiel und der Stadtverwaltung.*
- *Im Stadtbezirk Mitte sind 20 Stationen für das Fahrradverleihsystem vorgesehen. Diese sind an relevanten Verknüpfungspunkten zum ÖV und an Standorten mit hohem Potential geplant. Die geplanten Standorte befinden sich hauptsächlich im Innenstadtbereich (Rathaus, Jahnplatz, Kesselbrink, im Bereich des Hufeisens sowie am Rand der Fußgängerzone) sowie am Hauptbahnhof. Diese Standorte befinden sich aktuell in der Abstimmung zwischen moBiel und der Stadtverwaltung.*
- *Im Stadtbezirk Schildesche sind bereits Standorte an den Endhaltestellen der Stadtbahn Babenhausen Süd und*

Schildesche vorgesehen. Im Stadtbezirk Schildesche sind bereits Standorte an den Endhaltestellen der Stadtbahn Babenhausen Süd und Schildesche vorgesehen. Im Bereich der Universität und der FH sind acht feste Standorte plus Flexzonen zum zusätzlichen Abstellen von Rädern mit der Uni abgestimmt. Weitere Standorte, insbesondere entlang der Stadtbahnen, befinden sich aktuell in der Abstimmung zwischen moBiel und der Stadtverwaltung.

Zum weiteren Planungsstand hinsichtlich der Standorte für Phase I wird das Amt für Verkehr laufend berichten.

Die zusätzlichen Standorte für Phase II werden hinsichtlich Potential, Bedarf und Flächenverfügbarkeit in den einzelnen Bezirken ermittelt und abgestimmt. In Phase II sind Standorte in allen Bezirken vorgesehen. Die Standorte werden insbesondere in den Stadtteilzentren und in Bereichen mit hohem Potential für die Verknüpfung von Rad mit anderen Verkehrsträgern vorgesehen. Vor dem Start der Phase II am 01.04.2021 wird regelmäßig über den Stand der Standortermittlung berichtet.

- Der Ausschuss nimmt Kenntnis -

-.-.-

Zu Punkt 2.2 Umbau Hauptstraße

Mitteilung des Amtes für Verkehr:

Im Gespräch zwischen dem Amt für Verkehr und der moBiel mit der Planfeststellungsbehörde am 28.01.20 wurde in Aussicht gestellt, dass angestrebt sei, das Planfeststellungsverfahren möglichst bis zum Jahresende 2020 abzuschließen. Voraussetzung sei allerdings, dass alle für die Beschlussfassung erforderlichen Unterlagen rechtzeitig vorlägen und sich keine weiteren Beteiligungsnotwendigkeiten einstellen.

Es wurde darauf hingewiesen, dass Baumaßnahmen im unmittelbaren Zusammenhang mit der Planfeststellung frühestens mit Bekanntgabe des Beschlusses ausgeführt werden können, sofern kein Eilrechtsschutzantrag bei Gericht eingehe. Demnach können planfeststellungsrelevante Vorarbeiten erst ab voraussichtlich Jan 2021 beginnen und bei einer geschätzten Dauer von 14 Monaten im Februar 2022 abgeschlossen werden. Die Hauptarbeiten mit Unterbrechung der Stadtbahn müssen demnach um etwa 1 Jahr verschoben werden. Aus derzeitiger Sicht können sie von Februar 2022 bis November 2023 eingeplant werden. Diese Abschätzung erfolgt vorbehaltlich des weiteren Planfeststellungsverfahrens.

Es wird darauf hingewiesen, dass aus Sicht der Stadt Bielefeld und der moBiel ein möglichst früher Baubeginn angestrebt wird. Aufgrund des dringend sanierungsbedürftigen Gleiszustands ist mit zwischenzeitlichen Reparaturen und Stadtbahnunterbrechungen bis zur Aufnahme der Hauptbauarbeiten zu rechnen.

- Der Ausschuss nimmt Kenntnis -

Zu Punkt 3 Anfragen

**Zu Punkt 3.1 Geschwindigkeitsmessungen auf Bielefelder
Innenstadtstraßen:
Anfrage Bürgernähe/Piraten vom 08.01.2020**

Beratungsgrundlage:

Drucksachennummer: 10192/2014-2020

Der Text der Anfrage lautet:

*Welche Maßnahmen schlägt die Verwaltung vor, dass solche regelmäßigen Geschwindigkeitsübertretungen, welche die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer*innen beeinträchtigen verhindert werden?*

Zusatzfragen:

1. *Wie viele Fahrzeuge überschreiten an (Haupt-)Straßen mit Tempo 50 km/h laut Messergebnissen die zul. Höchstgeschwindigkeit pro Tag zwischen 50-60 km/h, zwischen 60-70 km/h, von mehr als 70 km/h (im Punktebereich)?*
2. *Wie sieht diesbezüglich Präventionsarbeit aus?*

Das Amt für Verkehr antwortet wie folgt:

Die Bürgernähe / Piraten fragen an, welche Maßnahmen seitens der Verwaltung vorgeschlagen werden, um regelmäßigen Geschwindigkeitsüberschreitungen, die auf Bielefelder Innenstadtstraßen bestehen würden und die Sicherheit der Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer beeinträchtigen, zu verhindern.

Die Stadt Bielefeld verfolgt zur Einhaltung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit verschiedene Maßnahmen. Dabei dienen Maßnahmen der Geschwindigkeitsüberwachung als oberstes Ziel der Erhöhung der Verkehrssicherheit. Vorrangiges Ziel ist die Reduzierung von Verkehrsunfällen und Minderung der Unfallfolgen. Die Erhaltung bzw. Erschaffung von gesunden Wohn- und Lebensverhältnissen (Luftreinhaltung, Lärminderung etc.) ist ebenfalls ein wichtiges Ziel.

In Bezug auf Geschwindigkeitsüberwachungen gehen bei der Stadt Bielefeld und der Polizei vielfach Anfragen und Anregungen der Bürger ein. Diese werden jeweils individuell dahingehend geprüft, ob eine kommunale Messstelle eingerichtet werden kann. Voraussetzung zur Einrichtung einer solchen Messstelle, die seitens des Ordnungsamtes regelmäßig für die mobile Geschwindigkeitsüberwachung angefahren werden kann ist gem. § 48 Abs. 2 OBG NRW das Vorliegen einer Gefahrenstelle. Eine Gefahrenstelle kann u.a. im unmittelbaren Bereich von schutzwürdigen Einrichtungen wie z.B. Kitas und Schulen oder bei Feststellung überdurchschnittlich häufiger Verstöße gegen die Geschwindigkeitsbeschränkung oberhalb der Toleranzgrenze definiert werden.

Neben den Möglichkeiten zur Geschwindigkeitsüberwachung wird auch der Einsatz des Verkehrsdisplays zur Sensibilisierung der Verkehrsteilnehmer vorgenommen.

Des Weiteren werden bezüglich Unfallhäufungsstellen in denen die Überschreitung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit eine Rolle spielt,

neben den bereits angeführten Geschwindigkeitsüberwachungsmaßnahmen seitens des Ordnungsamtes auch weitere Maßnahmen geprüft, die im Bereich Polizeiarbeit, sowie Änderungen im Bereich Straßenplanung und –bau liegen können.

Als erste Zusatzfrage wurden Daten bezüglich Geschwindigkeitsüberschreitungen an (Haupt-)Straßen mit Tempo 50 km/h für die Bereiche gefahrener Geschwindigkeiten von 50-60 km/h, zwischen 60-70 km/ und von mehr als 70 km/h (im Punktebereich) angefragt. Auf Nachfrage bezüglich der konkreten Straßen wurden folgende Straßen genannt, für die Geschwindigkeitswerte auf das Jahr 2019 bezogen dargestellt werden:

| Straße | unter 11 km/h | 11-20 km/h | darüber |
|------------------|----------------------|-------------------|----------------|
| Detmolder Str. | 1.308 | 3.507 | 373 |
| Eckendorfer Str. | 66 | 1.843 | 199 |
| Herforder Str. | 160 | 1.802 | 230 |
| Heeper Str. | 562 | 274 | 11 |
| Stapenhorststr. | 3.018 | 383 | 26 |
| Oldentruper Str. | 0 | 42 | 9 |

Des Weiteren wurde angefragt, wie es bezüglich Präventionsarbeit aussieht.

Seitens der Stadt Bielefeld wird Pressearbeit zur Sensibilisierung der Verkehrsteilnehmer betrieben. Daneben wirkt die Verwaltung bei verschiedenen öffentlichen Veranstaltungen mit, so z.B. am „Tag der offenen Tür“ beim Polizeipräsidium, beim „offenen Rathaus“, bei der Verkehrswacht zur Einschulung und dergleichen. Daneben werden, wie geschildert Bürgeranfragen und –anregungen zur Aufstellung von Radarfallen aufgegriffen, das Verkehrsdisplay flexibel eingesetzt und mit dem Verkehrszähler valide Daten erhoben, so wir insgesamt als Dienstleister für die Verkehrssicherheit tätig sind.

- Der Ausschuss nimmt Kenntnis -

-.-.-

Zu Punkt 3.2 Ertüchtigung Kreuzstraße für die Vamos-Stadtbahnwagen; Anfrage Die Linke vom 17.01.2020

Beratungsgrundlage:

Drucksachennummer: 10111/2014-2020

Der Text der Anfrage lautet:

Wann soll die Ertüchtigung der Stadtbahnstrecke auf der Kreuzstraße für die „Vamos“-Stadtbahnwagen erfolgen?

Das Amt für Verkehr antwortet wie folgt:

Die moBiel GmbH und die Stadt Bielefeld arbeiten seit Jahren mit Hochdruck daran, das komplette Stadtbahnnetz zu ertüchtigen. Dies betrifft zum einen die Belange der Barrierefreiheit, zum anderen aber auch die Herstellung der VAMOS-Tauglichkeit auf allen Linienästen. Seit 2011 werden die Vamos-Fahrzeuge auf der Stadtbahnlinie 4 und dann auf der Stadtbahnlinie 2 eingesetzt. Die Stadtbahnlinie 3 wurde in den letzten Jahren zwischen der Innenstadt und Stieghorst ertüchtigt. Für den Einsatz weiterer Vamos-Fahrzeuge soll zunächst der nördliche Streckenast der Linie 3 zwischen Auf der Hufe und Babenhausen Süd ertüchtigt werden, danach folgt die Ertüchtigung der Stadtbahnlinie 1.

Dies betrifft neben der Hauptstraße und der Kreuzstraße, weitere Abschnitte zwischen Tunnel und Senne, sowie Teilabschnitte auf dem Linienast Tunnel – Schildesche Endhaltestelle.

In welchem Umfang sich die jeweiligen Maßnahmen erstrecken ist unterschiedlich und steht noch nicht in Gänze fest. Neben der Ertüchtigung für den VAMOS werden im Planungsprozess auch die Belange des Umweltverbundes (Fuß, Rad, ÖPNV) und des Autoverkehrs (MIV) im Sinne der Mobilitätsstrategie mitberücksichtigt, sodass abschließend eine ganzheitliche Planung vorliegt. Ein konkreter Zeitplan für die vollständige Befahrbarkeit der Linie 1 und 3 mit Vamos-Fahrzeugen liegt daher zum jetzigen Zeitpunkt nicht vor.

Durch die Fertigstellung der Wendeanlage an der Haltestelle Dürkopp Tor 6 kann bei Störungsfällen im Stadtbahnnetz seit Juli 2019 die Wendeanlage Niederwall jederzeit mit allen Fahrzeugtypen genutzt werden. Deshalb ist im Störfall eine Fahrt mit dem Vamos über die Kreuzstraße zur Wendeanlage an der Haltestelle Obernstraße nicht erforderlich.

Herr Vollmer findet es bedauerlich, dass die Haltestelle Obernstraße nicht mit dem Vamos befahren werden kann. Dadurch vergebe man sich die Chance, weitere Kurse durch die Innenstadt anzubieten.

- Der Ausschuss nimmt Kenntnis -

Zu Punkt 3.3 Verkehrsbeeinflussung durch mobile Navigationssysteme; Anfrage Lokaldemokratie in Bielefeld vom 13.02.2020

Beratungsgrundlage:

Drucksachennummer: 10337/2014-2020

Der Text der Anfrage lautet:

Welche Probleme sind der Verwaltung in Zusammenhang mit mobilen Navigationssystemen bekannt?

Zusatzfrage 1: Wie werden erkannte Problemlagen mit den Anbietern von mobilen Navigationssystemen kommuniziert und wie lange dauern Lösungen?

Zusatzfrage 2: Kommuniziert die Stadtverwaltung auch proaktiv mit Anbietern von mobilen Navigationsgeräten?

Herr Moss teilt mit, dass diese Anfrage noch nicht beantwortet werden konnte, weil sie sehr komplex ist. Es sei sehr schwierig gewesen, sich mit den unterschiedlichen Anbietern in Verbindung zu setzen. Das Problem liege in der Konfiguration der verschiedenen Navigationssysteme. Dieses Problem könne nicht in Bielefeld gelöst werden. Die Beantwortung erfolge in einer der nächsten Sitzungen.

- vertagt -

-.-.-

Zu Punkt 3.4

Haltestellen auf Jahnplatz; Zuordnung der Buslinien **Anfrage Die Linke vom 17.02.2020**

Beratungsgrundlage:

Drucksachennummer: 10361/2014-2020

Der Text der Anfrage lautet:

Wie ist die Zuordnung der Buslinien zu den geplanten Haltestellen in Zukunft auf dem umgebauten Jahnplatz, und zwar die konkrete Zuordnung aller auf dem Jahnplatz haltenden Buslinien?

Zusatzfrage: Wie ist die Zuordnung nach dem neuen Nahverkehrsplan?

Das Amt für Verkehr antwortet wie folgt:

In der Antwort zur Drucksache 10112/2014-2020 wurden die Annahmen der Haltestellenzuordnung für die Verkehrssimulation des Ingenieurbüros Bockermann-Fritze aufgelistet. Es handelt somit nicht um eine finale Haltestellenzuordnung. Wie bereits in der Antwort zur Sitzung am 28.01.2020 erläutert, ist es zu diesem Zeitpunkt nicht sinnvoll, finale unumstößliche Haltestellenzuordnungen festzusetzen. Linienverläufe und Taktzeiten können sich zukünftig immer wieder ändern. Somit sind neue Haltestellen so auszulegen, dass sie flexibel an die jeweilige Situation angepasst werden können. Das betrifft auch Haltepositionen einzelner Linien. Es wird mit der aktuellen Planung zukünftig möglich sein, Änderungen an der Haltestellenzuordnung durchzuführen. Eine übergangsweise anderweitige Nutzung der Haltestellenbereiche ist aber nicht zielführend und gefährdet die notwendige und zukunftsorientierte Flexibilität dieser wichtigen Bushaltestelle für Bielefeld.

Die Anmerkungen zu den Buslinien 24/61/62 und 21/22/25/26 werden im Laufe der Detailplanungen überprüft.

Herr Vollmer ist mit der Antwort nicht einverstanden und wird sie zur nächsten Sitzung noch einmal stellen. Er möchte eine Verbesserung der aktuellen Situation auf dem Jahnplatz erreichen.

- Der Ausschuss nimmt Kenntnis -

**Zu Punkt 3.5 Photovoltaik auf Dächern städtischer Gebäude:
Anfrage Die Linke vom 17.02.2020**

Beratungsgrundlage:

Drucksachennummer: 10362/2014-2020

Der Text der Anfrage lautet:

1) *Auf wieviel Prozent der städtischen Gebäude ist aktuell eine Photovoltaik-Anlage installiert.*

2) *Auf welchen großen Gebäuden in Bundes- bzw. Landesbesitz gibt es Photovoltaik-Anlagen.*

Der Immobilienservicebetrieb antwortet wie folgt:

Zum Bestand des Immobilienservicebetriebs der Stadt Bielefeld zählen aktuell ca. 950 Gebäude. Darauf sind 37 Photovoltaikanlagen installiert. Rechnerisch ergibt das einen Anteil von etwa 4 %.

Zur Bewertung dieses Anteils ist jedoch zu berücksichtigen, dass der ISB nur einen Teil der städtischen Gebäude bewirtschaftet. Weitere Gebäude befinden sich in der Zuständigkeit des Umweltbetriebs und anderer Organisationen der Stadt Bielefeld. Unabhängig davon ist lediglich ein sehr geringer Anteil der vom ISB bewirtschafteten Gebäude für die Ausstattung mit PV-Anlagen geeignet.

Kriterien für fachlich und wirtschaftlich sinnvolle Investition sind:

- *Für eine sinnhafte Investition sollte eine Mindestfläche von 250 m² nicht unterschritten werden. Damit entfallen von den ca. 950 Gebäuden bereits etwa 490 auf Garagen, Gebäude zur ausschließlich technischen Nutzungen (z. B. Transformatoren), usw..*
- *Die Ausstattung von Gebäuden mit PV-Anlagen muss baurechtlich zulässig sein und z. B. mit den Anforderungen des Denkmalschutzes übereinstimmen.*
- *Die Tragfähigkeit der Dachkonstruktion muss für die Aufnahme weiterer Lasten ausreichend bemessen sein. Insbesondere bei älteren Gebäuden, von denen der ISB eine Vielzahl bewirtschaftet, sind Reserven der Lastaufnahmen nicht vorhanden.*
- *Die Gebäude müssen eine intakte Dachhaut aufweisen, bei der man von einer Restnutzbarkeit von mindestens 20 Jahren ausgehen kann.*
- *Die Dachflächen müssen einen hohen Anteil an Sonnenlichtausbeute aufweisen. Verschattungen - auch nur teilweise - können die Ausbeute erheblich reduzieren.*
- *Voraussetzung für die Erzeugung von solarer Energie sind flache oder flach geneigte Dächer. Der Gebäudebestand des ISB weist jedoch einen hohen Anteil von stark geneigten Sattel- oder Pultdächern auf, so dass viele der verbleibenden Gebäude nicht geeignet sind.*

- Einige Gebäude des ISB sind mit alternativen Anlagen zur Erzeugung von Energie ausgestattet. Kraft-Wärme-Kopplungstechnik (BHKW) erzeugt neben Wärme auch Strom. Damit würde sich eine „Konkurrenzsituation“ mit PV-Anlagen ergeben, die vermieden werden muss.
- Die Wirtschaftlichkeit der PV-Anlagen hängt nicht nur von den sich laufend ändernden politischen Regelungen ab (Einspeisevergütung), sondern auch vom regelmäßigen Eigenverbrauch. Beispiel: der größte Anteil an Solarstrom wird in den Sommermonaten produziert, jedoch werden die Schulen als Verbraucher in den Sommerferien geschlossen. Hinzu kommt der erhebliche Verwaltungsaufwand für die Abrechnung und die steuerlichen Nachweise.

Der ISB hat ein großes Interesse an der Vergrößerung des Anteils von selbsterzeugter Energie zur Eigennutzung. Darum ist bei Neubauten die Ausstattung mit PV-Anlagen fester Bestandteil der Planungsvorbereitungen nach den vorbeschriebenen Kriterien.

Der ISB überprüft aber auch fortlaufend seinen Gebäudebestand auf geeignete Flächen und erhöht sukzessive seinen Bestand an PV-Anlagen.

Herr Fortmeier bittet die Antwort auf die Zusatzfrage nachzureichen.

- Der Ausschuss nimmt Kenntnis -

Zu Punkt 3.6

Digitales Bauamt: **Anfrage Bürgernähe/Piraten vom 20.02.2020**

Beratungsgrundlage:

Drucksachenummer: 10399/2014-2020

Inwieweit ist das Amt für Planen und Bauen auf dem Weg, das Baugenehmigungsverfahren vollständig digital abzuwickeln?

Zusatzfragen:

1. *In welchem Zeitraum kann die vollständige Umstellung zu einen Digitalen Bauamt abgeschlossen werden?*
2. *Welche Voraussetzungen (personell/materiell/politisch) sind erforderlich, um möglichst zeitnah das "Digitale Bauamt" bereitstellen zu können.*

Das Bauamt antwortet wie folgt:

Bei der digitalen Einreichung und Bearbeitung von Bauanträgen fallen sehr große Datenmengen an. Deshalb hat sich das Bauamt innerhalb der Stadtverwaltung als Pilotamt für die Einführung eines Datenmanagementverfahrens (DMS) zur Verfügung gestellt. In einem solchen Verfahren können die umfangreichen Datenmengen verarbeitet werden. Zurzeit arbeiten die Anbieter des DMS und der im Bauamt eingesetzten Spezialsoftware zur Bearbeitung der Bauanträge an der Entwicklung einer gemeinsamen Schnittstelle. Sobald diese vorliegt, wird

das Bauamt den Bauherren bzw. Architekten ermöglichen, die Bauanträge online einzureichen. Auch das Bauamt selbst wird dann die digitale Antragsbearbeitung ausbauen. Mit einem Start rechnen wir noch im Jahr 2020.

1. Zusatzfrage

Die Umstellung kann nicht zu einem Stichtag X erfolgen, sondern wird sukzessiv umgesetzt werden müssen. Es wird eine Übergangszeit mit analoger und digitaler Aktenführung erforderlich sein. Das Bauamt hat das Ziel, diese so kurz wie möglich zu halten. Eine zeitliche Prognose kann zum jetzigen Zeitpunkt nicht abgegeben werden.

2. Zusatzfrage

Die Umstellung auf die digitale Bearbeitung ist - wie bereits jetzt spürbar - personalintensiv. Wir gehen deshalb davon aus, dass hierfür zusätzliches Personal notwendig sein wird.

Die Umstellung zum digitalen Bauamt erfordert die Anschaffung von neuer bzw. zusätzlicher Hard- und Software, die entsprechend finanziell abzusichern ist.

Das Land NRW verfolgt das Ziel, die Digitalisierung des Baugenehmigungsverfahrens landesweit zu vereinheitlichen. Dazu soll Ende März 2020 ein Landesbauportal online gehen. Die bereitgestellten Angebote sollen nach und nach erweitert werden. Das Bauamt der Stadt Bielefeld wird sich eng an diesem Portal orientieren. Das bedeutet, dass die Umsetzung der Digitalisierung in einem zeitlichen Zusammenhang mit dem Ausbau des Landesbauportals zu sehen ist.

Herr Heißenberg wertet die Antwort positiv. Er habe vergessen zu fragen, welche bauamtsseitigen Effekte von der Digitalisierung erwartet werden.

Herr Beck antwortet, dass der Aufwand entfalle, Pläne in vielfacher Ausfertigung einzureichen. Bei größeren Vorhaben werden Planunterlagen vom Umfang eines Umzugskartons eingereicht. Diese Unterlagen können beim digitalen Bauantrag auf eine Plattform hochgeladen werden. Das Verfahren werde beschleunigt, weil der komplette Postweg für die Beteiligung anderer Dienststellen entfalle. Dienststellen können jederzeit den neuesten Planstand abrufen und ihre Stellungnahmen direkt in das Verfahren hochladen. Diese Stellungnahmen und Auflagen können direkt in die Baugenehmigung übernommen werden. Man hoffe im Laufe dieses Jahres mit der Digitalisierung des Baugenehmigungsverfahrens beginnen zu können.

- Der Ausschuss nimmt Kenntnis -

-.-.-

Zu Punkt 3.7

Gewerbeflächen:
Anfrage CDU vom 21.02.2020

Beratungsgrundlage:

Drucksachennummer: 10414/2014-2020

Der Text der Anfrage lautet:

Wieviel Hektar an Gewerbeflächen wurden in den vergangenen fünf Jahren (Darstellung pro Jahr) zurückgenommen bzw. überplant?

Zusatzfrage:

Wieviel Hektar Gewerbeflächen sind in den vergangenen fünf Jahren (Darstellung pro Jahr) neu entstanden?

Das Bauamt antwortet wie folgt:

Die Rücknahme / Überplanung bzw. Neudarstellung von Gewerblichen Bauflächen im Flächennutzungsplan (FNP) in den Jahren 2015 bis 2019 stellt sich wie folgt dar:

| Jahr | Rücknahme/ Überplanung | Neudarstellung | Anmerkungen |
|-------------|-----------------------------------|-----------------------|---|
| 2015 | -52,4 ha | 20,1 ha | Beinhaltet die 208. Änderung des FNP „Rücknahme Gewerblicher Bauflächen am Töpker Teich“ mit Rücknahme von 49,2 ha Gewerblicher Baufläche |
| 2016 | -4,0 ha | 0 ha | |
| 2017 | -5,5 ha | 4,4 ha | |
| 2018 | -3,6 ha | 0 ha | |
| 2019 | -2,9 ha | 1,2 ha | |

Darüber hinaus sind in den vergangenen fünf Jahren Verfahren zur Änderung oder Berichtigung des FNP eingeleitet worden, die noch nicht abgeschlossen sind. Hier sind insgesamt die Überplanung von 9,6 ha und die Neudarstellung von 9,1 ha Gewerblicher Baufläche vorgesehen.

Herr Nettelstroth stellt fest, dass sich die Bilanz der letzten 5 Jahre dramatisch darstelle. Insgesamt seien 40 ha in dieser Zeit verlorengegangen, die nicht ersetzt wurden. Aktuell bestehen Bedarfe von 60 - 70 ha, von denen nur 6.000m² befriedigt werden können. Zunehmend werden Gewerbeflächen auch für andere Nutzungen vorgesehen. Betriebe, die ins Umland wegziehen, wollen natürlich ihre Gewerbeflächen aufgewertet sehen. Dadurch gehen natürlich dann wieder Gewerbeflächen verloren.

Herr Julkowski-Keppler weist darauf hin, dass in 2015 die Töpker Teiche im Flächennutzungsplan als Gewerbeflächen ausgewiesen waren. Es war nachzuvollziehen, dass dort kein Gewerbe entsteht.

Herr Nettelstroth meint, dass man für die Rücknahme der Töpker Teiche neue Flächen hätten kompensieren müssen.

- Der Ausschuss nimmt Kenntnis -

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

Zu Punkt 4.1 **Klimaanpassungskonzept**

Beratungsgrundlage:

Drucksachennummer: 8919/2014-2020

Herr Lange **beantragt**, die Beschlussempfehlung um zwei Punkte zu ergänzen, die auch bereits in der Sitzung des AfUK angesprochen wurden. Die Stelle des Klimaanpassungsmanagers soll vor Ablauf der Förderfrist hinsichtlich des Nutzens evaluiert werden. Die Weiterführung der Stelle bedürfe dann eines politischen Beschlusses. Die Maßnahmen zur Verstetigung sollen ebenfalls von der Politik geprüft und beschlossen werden.

Herr Julkowski-Keppler teilt mit, dass es im AfUK keinen Änderungsantrag gegeben habe und der Beschluss unter der Voraussetzung der von Herrn Lange genannten Punkte gefasst wurde. Er habe keine Bedenken, wenn der Beschlussvorschlag entsprechend ergänzt werde.

Beschluss:

Der Stadtentwicklungsausschuss empfiehlt dem Rat der Stadt wie folgt zu beschließen:

1. **Die Verwaltung wird beauftragt, das Klimaanpassungskonzept als eine Planungshilfe für künftige Planung, Bauprojekte u. ä. zu nutzen und in Beschlussvorlagen darauf Bezug zu nehmen. Die Maßnahmen zur Verstetigung, zur Kommunikation und zum Controlling sollen konkretisiert und soweit erforderlich vor der Umsetzung zur Beschlussfassung vorgelegt werden.**
2. **Die Fortführung der Stelle des Klimaanpassungsmanager/s/in über den Förderzeitraum hinaus bedarf einer Evaluation und eines politischen Beschlusses.**
3. **Die zu entwickelnden Standards und Maßnahmen bedürfen der Diskussion in einem politischen Ausschuss und eines politischen Beschlusses.**

- abweichend vom Beschlussvorschlag einstimmig beschlossen -

-.-.-

Zu Punkt 4.2 **Umbau des Knotenpunktes L 756–Paderborner Straße / L 787–Verler Straße / L 787–Lämershagener Straße (Eikelmankreuzung) in BI-Sennestadt**

Beratungsgrundlage:

Drucksachennummer: 9385/2014-2020

Drucksachennummer: 10116/2014-2020

Drucksachennummer: 10508/2014-2020

Zu diesem TOP hat Die Linke folgenden Antrag (Ds.-Nr.: 10116/2014-2020) am 17.01.2020 eingereicht:

1) *Die Verwaltung wird beauftragt, die Planungen der Eickelmann-Kreuzung wie folgt zu ergänzen bzw. zu ändern*

- a) *Auf der westlichen Seite der Kreuzung wird ein Fußgängerüberweg gebaut. Er verbindet die zukünftige Stadtbahnhaltestelle am Rande des nördlichen Dienstleistungsbereichs mit dem südlich der L756 liegenden Dienstleistungsbereich. In der Mitte wird eine ausreichend breite Aufstellfläche (Breite mindestens 2,50m) realisiert, die Rechtsabbiegespur in die Verler Straße wird wegen des hohen Anteils an Schwerlastverkehr durch eine Aufstellfläche für den Fußgängerverkehr von der Geradeausspur abgetrennt.*
- b) *Die Linksabbieger aus Richtung Bielefeld werden auf der L756 vorsortiert: Die linke Fahrspur für Linksabbieger führt in Richtung Lämershagen, die rechte Fahrspur für Linksabbieger führt in Richtung Vennhofallee.*
- c) *Auf die dritte Fahrspur der Lämershagener Straße zwischen L756 und Vennhofallee wird verzichtet. Sie hat keinen verkehrlichen Nutzen. Außerdem werden durch den Wegfall unnötige Spurwechselkonflikt in Höhe des zukünftigen Bahnübergangs der Stadtbahn vermieden.*
- d) *Der südlich der L756 verlaufende Rad-/Fußweg wird auf dem neu zu bauenden Teilstück mindestens mit einer Breite von 3,50 Meter gebaut.*

SPD, Bündnis 90/Die Grünen, Bürgernähe/Piraten und LiB haben heute folgenden Antrag (Ds.-Nr.: 10508/2014-2020) eingereicht:

1. *Auf der westlichen Seite der Kreuzung wird ein Fußgängerüberweg gebaut. Er verbindet die zukünftige Stadtbahnhaltestelle am Rande des nördlichen Dienstleistungsbereichs mit dem südlich der L756 liegenden Dienstleistungsbereich. In der Mitte wird eine ausreichend breite Aufstellfläche (Breite mindestens 2,50 Meter) realisiert, die Rechtsabbiegespur in die Verler Straße wird wegen des hohen Anteils an Schwerlastverkehr durch eine Aufstellfläche von der Geradeausspur abgetrennt.*
2. *Auf die dritte Fahrspur der Lämershagener Straße wird verzichtet. Die Linksabbieger werden auf der L756 vorsortiert: Linke Spur in Richtung Lämershagen, rechte Spur in Richtung Vennhofallee. Dies verhindert unnötige Spurwechselkonflikte in Höhe der zukünftigen Trassenführung der Stadtbahn.*
3. *Der südlich der L756 verlaufende Rad-/Fußweg wird in dem neu zu bauenden Teilstück mit einer Breite von mindestens 3,50 Meter gebaut.*

Herr Lewald teilt mit, dass für den Radweg bereits 3,50 m eingeplant sind.

Herr Fortmeier schlägt vor, aus dem Antrag die Ziffer 3 herauszunehmen, weil der Radweg bereits so vorgesehen sei.

Herr Nettelstroth fragt nach einer Einschätzung zu Ziffer 2 des Kooperationsantrages. Er meine, dass der Rechtsabbieger, der in die Sennestadt führe, sehr stark in Anspruch genommen werde. Er habe die Sorge, dass dadurch die Leistungsfähigkeit des Knotens leide.

Herr Moss weist darauf hin, dass man sich mit dem Landesbetrieb Straßen.NRW die Kosten teile. Man befürchte, dass sich der Landesbetrieb nicht mehr an den Kosten beteilige, wenn man auf eine Fahrspur verzichte.

Dieses sei für Herrn Vollmer fachlich nicht nachvollziehbar. Es wäre nur ein ganz kurzes Stück, wo man drei Fahrspuren hätte. Von der Kapazität bringe eine so kurze dritte Fahrspur nichts. Wenn bereits auf der Paderborner Straße die Vorsortierung erfolge, dann passieren auch keine Spurwechselkonflikte. Er vermute sogar eine flüssigere Verkehrsgestaltung, wenn auf die dritte Fahrspur verzichtet wird.

Herr Franz erinnert an den nicht so einfachen Partner bei diesem Projekt. Er schlage vor in die Ziffer 2 des Kooperationsantrages einzufügen, dass „auf die dritte Fahrspur der Lämershagener Straße *nach Abstimmung mit dem Landesbetrieb Straßen.NRW* verzichtet wird.“ Die Verwaltung müsse berichten, wenn der Landesbetrieb hier nicht einverstanden sei.

Herr Nettelstroth erläutert die derzeitige Situation, bei der es nur eine Linksabbiegerspur gebe. Zukünftig werde es zwei Linksabbiegerspuren geben. Es werde nicht so sein, dass sich alle bereits richtig einordnen. Wichtig sei dann ein größeres Einordnungsfeld. Deshalb werde der Landesbetrieb auch großen Wert auf die Dreispurigkeit legen, damit die eine Spur nach Sennestadt besteht und die anderen sich dann Richtung Lämershagen einfädeln können.

Herr Julkowski-Keppler ist der Auffassung, dass Spurwechsel im Kreuzungsbereich möglichst verhindert werden sollten. Er sei überzeugt, dass es weniger Spurwechsel gebe, wenn nur zwei statt drei Fahrbahnen zur Verfügung stehen.

Herr Moss teilt mit, dass man in einer nächsten Sitzung über die Abstimmung mit dem Landesbetrieb berichten werde. Die Durchführung der Maßnahme könne jetzt frühestens im Herbst 2020 beginnen.

Herr Vollmer schließt sich dem Änderungsantrag der Kooperation an. Eine Abstimmung über den Antrag der Linken erfolgt daher nicht.

Unter Einbeziehung des Ergänzungsantrages der Kooperation lässt Herr Fortmeier über die so ergänzte Verwaltungsvorlage abstimmen.

Beschluss:

Dem Umbau des Knotenpunktes

L 756 – Paderborner Straße / L 787 – Verler Straße / L 787 – Lämershagener Straße entsprechend der beigefügten Planung wird zugestimmt.

Folgende Ergänzungen werden beschlossen:

1. Auf der westlichen Seite der Kreuzung wird ein Fußgängerüberweg gebaut. Er verbindet die zukünftige Stadtbahnhaltestelle am Rande des nördlichen Dienstleistungsbereichs mit dem südlich der L756 liegenden Dienstleistungsbereich. In der Mitte wird eine ausreichend breite Aufstellfläche (Breite mindestens 2,50 Meter) realisiert, die Rechtsabbiegespur in die Verler Straße wird wegen des hohen Anteils an Schwerlastverkehr durch eine Aufstellfläche von der Geradeausspur abgetrennt.
2. Auf die dritte Fahrspur der Lämershagener Straße wird nach *Abstimmung mit dem Landesbetrieb Straßenbau NRW* verzichtet. Die Linksabbieger werden auf der L756 vorsortiert: Linke Spur in Richtung Lämershagen, rechte Spur in Richtung Vennhofallee. Dies verhindert unnötige Spurwechselkonflikte in Höhe der zukünftigen Trassenführung der Stadtbahn.

- abweichend vom Beschlussvorschlag einstimmig beschlossen -

-.-.-

Zu Punkt 4.3

Emissionsfreie Innenstadt (EFRE 2014-2020)
Umbau Friedrich-Ebert-Straße zw. Herforder Straße und Kesselbrink

Beratungsgrundlage:

Drucksachennummer: 9490/2014-2020/1

Drucksachennummer: 10214/2014-2020

Herr Nettelstroth bezieht sich auf die Informationsvorlage, die aufgrund des Prüfauftrages in der Dezembersitzung erstellt wurde. Er sei enttäuscht von der Vorlage, weil sie viele Fragen nicht beantwortete. Hinsichtlich der Busspur werden keine Zahlen über die nutzenden Busse genannt. Es werde auch kein Bezug darauf genommen, ob Zuschüsse zurückgezahlt werden müssen, wenn Parkplätze entfernt werden. Er glaube, dass die verkehrliche Qualität völlig falsch eingeschätzt werde. Er stelle fest, dass es aus dem Bereich Nahariyastraße bis zum Jahnplatz kaum eine leistungsfähige Verbindung vom Westen in den Osten gebe. Man fahre über den Willy-Brandt-Platz in die Paulusstraße. Wenn man dann rechts abbiege in die August-Bebel-Straße, dürfe man im Anschluss nicht links abbiegen in die Werner-Bock-Straße. Wenn man aber in die Werner-Bock-Straße möchte, müsse man sich an der Pauluskirche vorbei durch die Anliegerstraßen mogeln. Dieses sei eine unbefriedigende Situation, die hier zu Mehrverkehren führe. Am Knoten Jahnplatz habe man im Bereich der Friedrich-Verleger-Straße das Problem, dass die Straße für den Busverkehr geöffnet werde. Dieses werde die Leistungsfähigkeit des Knotens an dieser Stelle beeinträchtigen. Insbesondere der Linksabbieger von der Herforder Straße in diesen Bereich werde beeinträchtigt. Dieser würde entlastet werden durch einen Beidrichtungsverkehr in die Friedrich-Ebert-Straße. Vor diesem Hintergrund könne seine Fraktion der Beschlussvorlage nicht zustimmen.

Herr Franz erinnert, dass der Gutachter mehrfach bestätigt habe, dass der Knoten Friedrich-Verleger-Straße/Herforder Straße auch nach dem Öffnen für den Busverkehr leistungsfähig bleibe.

Für Herrn Julkowski-Keppler sei die Informationsvorlage zum Prüfergebnis sehr gut nachvollziehbar. Von der Forderung nach einer leistungsfähigen Ost-West-Verbindung für den motorisierten Individualverkehr durch die Innenstadt müsse man sich verabschieden. Unter dem Mobilitätsgedanken für die Zukunft dieser Stadt funktionieren solche Forderungen für den Individualverkehr nicht. Seine Fraktion werde dem Beschlussvorschlag der Verwaltungsvorlage zustimmen.

Herr Nettelstroth macht deutlich, dass mit der Abbindung des Niederwalls auch ein Linksabbieger vom Jahnplatz eingespart wurde. Jeder der vom Jahnplatz zum Niederwall möchte, müsse über die Friedrich-Verleger-Straße und die Turnerstraße fahren. Dieses führe zur Stückelung von Verkehren und Mehrverkehren an anderer Stelle. Von der August-Bebel-Straße gebe es erhebliche Rückstauungen in die Friedrich-Ebert-Straße. Dieses hänge damit zusammen, dass man seinerzeit die Straße Am Kesselbrink abgebunden habe. Eine Querverbindung würde dieses Revier entlasten. Im Moment sehe es so aus, dass zusätzliche Verkehre in den Stau geschickt werden und dort Schadstoffe produzieren. Man wünsche einen fließenden Verkehr. Die Friedrich-Ebert-Straße wäre eine vernünftige Verbindung über die Werner-Bock-Straße um ein leistungsfähiges Angebot zu machen, dass die anderen Straßen entlastet.

Für Herr Julkowski-Keppler stehe Leistungsfähigkeit auch für einen leistungsfähigen ÖPNV. Es müsse mehr Busse geben von der Innenstadt in die östlichen Stadtteile. Durch die Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs habe man schon eine höhere Aufenthaltsqualität im Bereich Kesselbrink, Wilhelmstraße, Jahnplatz erreicht.

Der Ausschuss nimmt die Informationsvorlage (Drucks.-Nr. 10214/2014-2020) mit dem Prüfergebnis zur möglichen Einrichtung eines Beidrichtungsverkehres zur Kenntnis.

Über den Beschlussvorschlag der Nachtragsvorlage (Drucks.-Nr. 9490/2014-2020/1) fasst der Ausschuss folgenden

Beschluss:

1. **Dem Umbau der Friedrich-Ebert-Straße zw. Herforder Straße und Kesselbrink entsprechend der Variante I (Radweg auf Hochbord) wird zugestimmt.**
2. **Der Umbau des Knotenpunktes Herforder Straße/Friedrich-Ebert-Straße/Stresemannstraße erfolgt auf Basis der Variante I (2-streifiger Ausbau).**

dafür: 9 Stimmen
 dagegen: 7 Stimmen
 - mit Mehrheit beschlossen -

Zu Punkt 4.4

Erstaufstellung des Bebauungsplanes Nr. I/Q29 "Wohngebiet Osnabrücker Straße / Wilfriedstraße" für das Gebiet südlich der Osnabrücker Straße, westlich der Wilfriedstraße und nördlich der Borgsen-Allee
sowie 256. Änderung des Flächennutzungsplanes "Gemischte Baufläche Osnabrücker Straße / Wilfriedstraße" im Parallelverfahren gemäß § 8 (3) BauGB
- Stadtbezirk Brackwede -
Aufstellungs- und Änderungsbeschluss
Beschluss zur Durchführung der frühzeitigen Beteiligungsschritte
Beschluss zur Prüfdichte der Umweltprüfung (Umfang / Detailierungsgrad)

Beratungsgrundlage:

Drucksachenummer: 9401/2014-2020

Herr Julkowski-Keppler erklärt, dass man sich Zeit gelassen habe mit diesem Bebauungsplan. Hier sollen biologisch bewirtschaftete Flächen einer Bebauung zugeführt werden. Der Pachtvertrag für die Flächen laufe noch bis 2035. Die Flächen seien für biologischen Landbau zertifiziert. Diese Zertifizierung erhalte man nur durch jahrelange biologische Bewirtschaftung und sei daher ein seltenes Gut. Seine Fraktion werde die Beschlussvorlage ablehnen.

Herr Vollmer werde sich bei der Abstimmung enthalten, weil er hier eine Konfliktsituation sehe. Auf der einen Seite werde dringend Wohnbebauung benötigt auf der anderen Seite werde die Situation der Landwirte gesehen, die regional produzieren wollen. Man brauche die landwirtschaftlichen Flächen der Stadt, damit regional produziert werden kann.

Herr Nettelstroth habe erfahren, dass die Planung vom Eigentümer, der auch Verpächter der Flächen ist, als Vorratsplanung gesehen werde. Vor diesem Hintergrund habe er den von Herrn Vollmer angesprochenen Konflikt nicht so wahrgenommen.

Herr Franz teilt mit, dass seine Fraktion hier auch die Wertigkeit des biologischen Landbaus sehr hoch einschätzte. Sie halten daher auch eine perspektivisch angedachte Ersetzung des biologischen Landbaus durch Wohnungsbau für nicht erstrebenswert. Sie werden daher dem Beschlussvorschlag nicht zustimmen.

Herr Moss ergänzt, dass der Eigentümer hier eine Angebotsplanung anstrebe. Zunächst sollte nur eine Baureihe vollzogen werden. Zu einem viel späteren Zeitpunkt sollte dann eventuell auf die Möglichkeit zurückgegriffen werden, die gesamte Fläche zu bebauen.

Beschluss:

1. Der Bebauungsplan Nr. I/Q29 "Wohngebiet Osnabrücker Straße / Wilfriedstraße" für das Gebiet südlich der Osnabrücker Straße, westlich der Wilfriedstraße und nördlich der Borgsen-Allee ist im Sinne des § 30 Baugesetzbuch (BauGB) aufzustellen.
Für die genaue Abgrenzung des Plangebietes ist die im Vorentwurf des Nutzungsplanes eingetragene „Grenze des räumlichen Geltungsbereiches“ verbindlich.
2. Der Flächennutzungsplan der Stadt Bielefeld ist in einem Teilbereich südlich der Osnabrücker Straße und westlich der Wilfriedstraße im Parallelverfahren gemäß § 8 (3) BauGB entsprechend der Anlage A zu ändern (256. FNP-Änderung „Gemischte Baufläche Osnabrücker Straße / Wilfriedstraße“).
3. Für die Erstaufstellung des Bebauungsplanes und die FNP-Änderung sind die frühzeitige Öffentlichkeitsbeteiligung gemäß § 3 (1) BauGB und die frühzeitige Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange gemäß § 4 (1) BauGB auf der Grundlage der in der Vorlage dargestellten allgemeinen Ziele und Zwecke der Planung durchzuführen.
4. Umfang und Detaillierungsgrad der Umweltprüfung(en) werden gemäß den in der Anlage D enthaltenen Ausführungen festgelegt.
5. Der Aufstellungsbeschluss und der Änderungsbeschluss sind gemäß § 2 (1) BauGB öffentlich bekannt zu machen.

dafür: 6 Stimmen
 dagegen: 8 Stimmen
 Enthaltungen: 2 Stimmen
 - mit Mehrheit abgelehnt -

-.-.-

Zu Punkt 4.5

Neuaufstellung des Bebauungsplanes Nr. II/2/14.03 "Wohnen zwischen Beckhausstraße und Huchzermeierstraße" für eine Teilfläche östlich der Beckhausstraße und westlich der Huchzermeierstraße im beschleunigten Verfahren gem. § 13a BauGB
- Stadtbezirk Schildesche -
- Entwurfsbeschluss
- Beschluss zur Durchführung der Beteiligungen der Öffentlichkeit sowie der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange

Beratungsgrundlage:
 Drucksachenummer: 9383/2014-2020

Herr Julkowski-Keppler erinnert an die lange Vorgeschichte. Für einen solchen zentralen Platz in Schildesche hätte man sich deutlich mehr Wohneinheiten gewünscht. Es habe in Schildesche einen „runden Tisch“ gegeben, dessen Ergebnis jetzt zu der vorliegenden Planung geführt hat, die man akzeptieren werde.

Herr Nettelstroth stimmt seinem Vorredner zu.

Herrn Vollmer wäre es wichtig, dass auf dem öffentlichen Grund deutlich mehr Wohnraum geschaffen würde.

Beschluss:

1. **Der Bebauungsplan Nr. II/2/14.03 „Wohnen zwischen Beckhausstraße und Huchzermeierstraße“ für eine Teilfläche östlich der Beckhausstraße und westlich der Huchzermeierstraße wird mit dem Text und der Begründung als Entwurf beschlossen.**
2. **Der Entwurf des Bebauungsplanes ist mit Text und Begründung für die Dauer eines Monats gemäß § 3 (2) Baugesetzbuch (BauGB) öffentlich auszulegen. Die Auslegung ist gemäß § 3 (2) BauGB öffentlich bekannt zu machen.**
3. **Parallel zur Auslegung sind die Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange gemäß § 4 (2) BauGB zu beteiligen.**
4. **Der Flächennutzungsplan wird gemäß § 13a (2) Nr. 2 BauGB im Wege der Berichtigung angepasst.**

dafür: 15 Stimmen

dagegen: 1 Stimme

- mit großer Mehrheit beschlossen -

Zu Punkt 4.6

Ortsentwicklungsplanung Eckardtsheim

- Stadtbezirk Sennestadt -

- Beschluss über Anregungen

- Abschließende Beschlussfassung der Ortsentwicklungsplanung

Beratungsgrundlage:

Drucksachenummer: 9819/2014-2020

Herr Beck erläutert die Beschlussergänzung aus der Bezirksvertretung Sennestadt unter Nr. 1 des Beschlusses. Seitens des Bauamtes sei vorstellbar, die angesprochene Fläche in die Rahmenplanung mit aufzunehmen.

Herr Vollmer dankt den Beteiligten für die Erstellung des Ortsteilentwicklungskonzeptes. Er würde sich ein solches auch für andere Bereiche Bielefelds wünschen. Sehr kritisch sehe er die Stellungnahmen des Landesbetriebes Straßen NRW. Offensichtlich wolle der Landesbetrieb weitere Entwicklungen in Bielefeld verhindern.

Herr Fortmeier stellt die aus der Bezirksvertretung Sennestadt ergänzte Beschlussempfehlung zur Abstimmung.

Beschluss:

Der Stadtentwicklungsausschuss empfiehlt dem Rat der Stadt folgenden Beschluss zu fassen:

- 1. Den Anregungen und Bedenken aus der Beteiligung der Öffentlichkeit sowie der berührten Behörden und sonstigen Trägern öffentlicher Belange analog §§ 3 f BauGB entsprechend der Anlage A der Vorlage zu folgen bzw. nicht zu folgen, *mit der Änderung, der Anregung von Bürger 1 zu folgen, auch für die Teilfläche nördlich Heidegrundweg im Nutzungskonzept eine „Fläche für Wohnnutzung mittlerer Dichte“ darzustellen.***
- 2. Die so geänderte Ortsentwicklungsplanung Eckardtsheim als Grundlage bei der Aufstellung von Bauleitplanungen in Eckardtsheim im Sinne von § 1 Abs. 6 Nr. 11 BauGB**

- abweichend vom Beschlussvorschlag einstimmig beschlossen -

-.--

Zu Punkt 4.7

Grundsatzbeschluss zur Aufstellung des Bebauungsplanes Nr. I/St 55 "Wohnen auf dem Gebiet der ehemaligen Comeniusförderschule" für das Gelände zwischen Elbeallee, Matthias-Claudius-Weg und Netzeweg im beschleunigten Verfahren gemäß § 13a BauGB -Stadtbezirk Sennestadt -

Beratungsgrundlage:

Drucksachenummer: 10444/2014-2020

Herr Fortmeier erinnert, dass dieser Ausschuss in seiner letzten Sitzung Vorschläge für eine Bebauung an die Bezirksvertretung Sennestadt weitergeleitet habe. Die Bezirksvertretung habe diese Vorschläge überarbeitet und einen neuen Entwurf einstimmig bei einigen Enthaltungen beschlossen. Er stelle fest, dass der Vorschlag der Bezirksvertretung sogar eine Wohneinheit mehr umfasse. Er frage, ob die 25 % Quote eingehalten werden kann.

Herr Beck bestätigt, dass auch eigengenutzte Gebäude öffentlich gefördert werden. Die Entwürfe seien vergleichbar, auch für die Sennestädter Variante sei die 25 % Quote möglich.

Auf Nachfrage von Herrn Vollmer teilt Herr Beck mit, dass sicherlich auch eine zweigeschossige Bebauung bei den Einzelhäusern möglich sei. Herr Vollmer würde sich eine zweigeschossige Bebauung wünschen.

Herr Nettelstroth möchte das „Ping-Pong-Spiel“ jetzt beenden. Er finde es sehr angebracht, auch die Einzelgebäude für den sozialen Wohnungsbau

zu nutzen, weil es hier große Bedarfe gebe, z.B. von Familien mit mehreren Kindern. Seine Fraktion sei zustimmungsbereit.

Herr Julkowski-Keppler möchte festhalten, dass man hier auf dem städtischen Grundstück die Chance gehabt hätte mal zu zeigen, wie qualitativ hochwertig sozialer Wohnungsbau aussehen könne. Dieses finde nur in Teilbereichen in den Wohnprojekten statt. Insgesamt halte er die Planung für nicht befriedigend. Es hätte etwas passieren können, was auch über die Sennestadt hinausgestrahlt hätte. Das „Ping-Pong-Spiel“ könne nicht unendlich weitergeführt werden, man werde daher heute dem Sennestädter Vorschlag zustimmen.

Herr Moss stellt resigniert fest, dass Beharrlichkeit in den Bezirken zum Erfolg führt.

Für Herrn Nettelstroth sind die Einwände aus der Sennestadt nachvollziehbar. Im Umfeld habe man dort bereits eine sehr hohe Verdichtung.

Herr Fortmeier fasst zusammen, dass der Sennestädter Beschluss jetzt wohl das Beste sei, was man gemeinsam hinbekommen habe. Er schlage vor, den Beschlussvorschlag dahingehend zu verändern, dass unter Nr. 1 die Wörter „entweder der in Abbildung 1 oder“ gestrichen werden.

Beschluss:

1. **Die Verwaltung wird beauftragt durch den Bebauungsplan Nr. I/St 55 „Wohnen auf dem Gebiet der ehemaligen Comeniusförderschule“ die erforderlichen baurechtlichen Voraussetzungen zur Realisierung der in Abbildung 2 dargestellten Planung zu schaffen.**
2. **Der Bebauungsplan Nr. I/St 55 „Wohnen auf dem Gebiet der ehemaligen Comeniusförderschule“ für das Gelände zwischen Elbeallee, Matthias-Claudius-Weg und Netzeweg ist im Sinne des § 30 BauGB aufzustellen. Für die genaue Abgrenzung des Plangebietes ist die im Abgrenzungsplan M. 1:1.000 (im Original) in blauer Farbe eingetragene „Grenze des räumlichen Geltungsbereiches“ verbindlich.**
3. **Die Ertaufstellung des Bebauungsplan Nr. I/St 55 dient der Mobilisierung von Flächen im Innenbereich und soll als beschleunigtes Verfahren gemäß § 13a BauGB („Bebauungspläne der Innenentwicklung“) durchgeführt werden.**
4. **Der Aufstellungsbeschluss ist gemäß § 2 (1) BauGB ortsüblich 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. Die frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit ist gem. § 3 (1) BauGB durchzuführen und die Stellungnahmen der Behörden und sonstiger Träger öffentlicher Belange sind gemäß § 4 (1) BauGB frühzeitig einzuholen.

6. Der Flächennutzungsplan ist gemäß § 13a (2) BauGB im Wege der Berichtigung anzupassen.

- abweichend vom Beschlussvorschlag einstimmig beschlossen -

Zu Punkt 5 Anträge

**Zu Punkt 5.1 Schaffung von Haltemöglichkeiten zur Krankenförderung
(Beschluss des Beirates für Behindertenfragen am 15.01.2020)**

Beratungsgrundlage:

Drucksachenummer: 9955/2014-2020/1

Herr Frischemeier **beantragt**, den unteren Absatz des Beschlussvorschlages zu streichen. Es sei nicht vorstellbar, dass ein Taxi auf der Umweltspur hält und Fahrgäste ein- oder aussteigen lässt. Ansonsten könne man dem Beschlussvorschlag zustimmen.

Herr Nettelstroth stimmt Herrn Frischemeier zu. Möglichkeiten zum Halten seien dringend notwendig, da sich auch zwei große Ärztehäuser am Jahnplatz befinden.

Herr Fortmeier stellt den Beschlussvorschlag ohne den unteren Absatz zur Abstimmung.

Beschluss:

Auf Empfehlung des Beirates für Behindertenfragen vom 15.01.2020 beschließt der Stadtentwicklungsausschuss wie folgt:

Es ist kurzfristig zu regeln, dass die

- **Bielefelder Taxi-Unternehmen,**
- **der Fahrdienst für behinderte Menschen,**
- **Privatpersonen mit einem Schwerbehindertenparkausweis und**
- **Patienten mit notwendiger Begleitung**

ohne Belegung mit einem Bußgeld, kurzfristig am Jahnplatz halten bzw. aus den umliegenden Arztpraxen am Jahnplatz abgeholt werden können.

- abweichend vom Beschlussvorschlag einstimmig beschlossen -

Zu Punkt 5.2 Kauf des Grundstücks für die Errichtung der Querungshilfe an der Babenhauser Straße Höhe "Leihkamp" (Beschluss der Bezirksvertretung Dornberg vom 13.02.2020)

Beratungsgrundlage:

Drucksachennummer: 10190/2014-2020/1

Ohne Aussprache fasst der Ausschuss folgenden

Beschluss:

Auf Empfehlung der Bezirksvertretung Dornberg beauftragt der Stadtentwicklungsausschuss die Verwaltung, vorbehaltlich einer Prüfung des vorhandenen Querungsbedarfes durch den Landesbetrieb Straßen.NRW, den Kauf des notwendigen Grundstücks für die Errichtung der Querungshilfe an der Babenhauser Straße Höhe „Leihkamp“ zu tätigen.

Am 08.12.2016 ist der Bebauungsplan Nr. II/Ba 2.1 „Gellershagen/Menzelstraße“ rechtsverbindlich geworden.

- einstimmig beschlossen -

-.-.-

Zu Punkt 5.3 Mobilitätsstation Brackwede Bahnhof, Antrag Die Linke vom 18.02.2020

Beratungsgrundlage:

Drucksachennummer: 10373/2014-2020

Der Antrag enthält folgenden Beschlussvorschlag:

Die Verwaltung wird beauftragt, zusammen mit moBiel und der Bezirksvertretung Brackwede ein Konzept für eine Mobilitätsstation Brackwede Bahnhof zu erarbeiten. Das Konzept soll vor allem folgende Module beinhalten:

- *Park + Ride incl Ladestationen*
- *Fahrrad-Parken*
- *Fahrrad-Verleih*
- *Carsharing*
- *Anbindung Busverkehre*

Herr Vollmer meint, dass man über die Mobilitätsstation in Brackwede entscheiden könne, unabhängig davon, wo sich der Fernbusbahnhof in Zukunft befindet. Der Brackweder Bahnhof erfahre eine Aufwertung, weil dort zukünftig der Rhein-Ruhr-Express halten werde. Die Anbindung zur Stadtbahnlinie 1 sei vom Brackweder Bahnhof nicht ideal und überhaupt nicht barrierefrei. Man brauche dort eine vernünftige Anbindung an die Busverkehre.

Herr Julkowski-Keppler schlägt vor, die Vorlage solange zurückzustellen, bis es eine Entscheidung über den Fernbusbahnhof gibt.

Herr Nettelstroth ist ebenfalls der Auffassung, dass der Brackweder Bahnhof ein wichtiger Punkt sein kann, um Mobilität zu organisieren. Er schließe sich dem Vorschlag von Herrn Julkowski-Keppler an. Über den Fernbusbahnhof und die Aufwertung des Brackweder Bahnhofs sollte im Paket entschieden werden.

Auch Herr Franz hält es für sinnvoll, den Antrag zurückzustellen.

Herr Fortmeier stellt Einvernehmen im Ausschuss für eine Zurückstellung des Antrages fest.

vertagt

--

Zu Punkt 5.4 Informationen zum Bahnverkehr in Bielefeld, Antrag Die Linke vom 18.02.2020

Beratungsgrundlage:

Drucksachenummer: 10374/2014-2020

Drucksachenummer: 10507/2014-2020

Der Antrag enthält folgenden Beschlusstext:

Die Verwaltung wird beauftragt, für folgende Themen Referenten einzuladen und vor dem Stadtentwicklungsausschuss berichten zu lassen:

1) DB-Fernverkehr: Fernverkehrskonzept ab 2023

2) NWL: Geplante Baumaßnahmen in Richtung Hamm (Umbau Gütersloh etc.) und geplante Angebotserweiterungen auf den Regionalstrecken (Haller Willem, Sennebahn, Lipper Bahn)

3) Bundesverkehrsministerium: Deutschlandtakt und Neubaustrecke Bielefeld - Hannover

Zu diesem Antrag haben heute SPD, Bündnis 90/Die Grünen, LiB und Bürgernähe/Piraten folgenden Änderungsantrag (Ds.-Nr.: 10507/2014-2020) eingereicht:

Der Antrag wird wie folgt verändert:

*Die Verwaltung wird beauftragt gemeinsam mit dem NWL und den weiteren relevanten Akteuren ein Fachgespräch unter Teilnahme der politischen Vertreter*innen zu organisieren. Ziel soll ein Austausch zur zukünftigen Entwicklung des Bahnverkehrs sowie des Hauptbahnhofs in Bielefeld sein.*

Herr Vollmer berichtet von einigen zukünftigen Entwicklungen im Bahnverkehr, die man heute schon im Auge haben sollte. Man brauche dringend Informationen vom DB-Fernverkehr, dem NWL und dem Bundesverkehrsministerium, damit man erfahre, wie es zukünftig am Bielefelder Hauptbahnhof weitergehe.

Für Herrn Franz steht außer Frage, dass es sinnvoll sei, Informationen von den verschiedenen Trägern in die kommunalpolitische Debatte einzubringen. Man halte es nicht für so glücklich, Vertreter von den genannten Trägern in eine Sitzung dieses Ausschusses einzuladen. Man sei der Auffassung, dass es besser sei, mit den genannten Akteuren eine gemeinsame Veranstaltung zur Entwicklung des Schienenverkehrs in Bielefeld und Umgebung durchzuführen. Dieses könne als Werkstattgespräch, Workshop oder Symposium unter Beteiligung der politischen Gremien und der interessierten Öffentlichkeit geschehen.

Herr Vollmer wäre mit diesem Vorschlag einverstanden. Er bestehe allerdings auf die Einladung eines Vertreters aus dem Bundesverkehrsministerium.

Herr Nettelstroth teilt mit, dass seine Fraktion dem Kooperationsantrag folgen könne. Er halte es auch für sinnvoll, die Streckenplanung im Bundesverkehrsministerium abzurufen.

Über den Antrag der Paprikakooperation fasst der Ausschuss folgenden

Beschluss:

Die Verwaltung wird beauftragt gemeinsam mit dem NWL und den weiteren relevanten Akteuren ein Fachgespräch unter Teilnahme der politischen Vertreter*innen zu organisieren. Ziel soll ein Austausch zur zukünftigen Entwicklung des Bahnverkehrs sowie des Hauptbahnhofs in Bielefeld sein.

- abweichend vom Beschlussvorschlag einstimmig beschlossen -

-.-.-

Zu Punkt 5.5

Prüfantrag Verknüpfung Linie 3 mit Linie 4;
Antrag Die Linke vom 18.02.2020

Beratungsgrundlage:

Drucksachenummer: 10377/2014-2020

Der Antrag enthält folgenden Beschlussvorschlag:

- 1) *Die Verwaltung wird beauftragt zusammen mit moBiel eine Verknüpfung der Linien 3 und 4 zu prüfen. Dabei sollen folgende Punkte untersucht werden.*
 - a) *Die Linie 10 verkehrt von Stieghorst zur Universität auch zu den Hauptverkehrszeiten (Vorlesungsbeginn bzw. –ende, Schulbeginn bzw. Schulschluss.*
 - b) *Es wird eine Linie 11 eingeführt, die zwischen Babenhausen Süd und Dürkopp Tor 6 bzw. Oberstraße verkehrt.*
 - c) *Die Fahrten der Linien 10 und 11 werden im Fahrplan eigenständig ausgewiesen.*

Für Herrn Julkowski-Keppler sind die Überlegungen nachvollziehbar. Da moBiel aber bereits in dieser Hinsicht prüfe, mache es für ihn mehr Sinn, zunächst die Ergebnisse von moBiel abzuwarten.

Herr Nettelstroth ist der Auffassung, dass man einen solchen Prüfauftrag durchaus erteilen könne. Es sei bereits schon mehrfach hier im Ausschuss diskutiert worden, dass es vernünftig sein könne, die Linien 3 und 4 zu verknüpfen. Er könne sich vorstellen, den Prüfauftrag heute rauszugeben und dann mit moBiel zusammen zu eruieren, wie weit man ist und welche Möglichkeiten bestehen können.

Frau Binder stimmt zu, dass ein Anstoß aus der Politik nicht schaden könne, auch wenn moBiel bereits prüfe.

Herr Franz findet eine Prüfung, die im Kontext zum Nahverkehrsplan steht, auch richtig. Er würde die Ziff. 1 ohne die Unterpunkte als Prüfauftrag formulieren. Alternativ könne er sich vorstellen, dass unter 1) ein „zum Beispiel“ eingefügt wird, um deutlich zu machen, dass es sich um Optionen handelt.

Herr Fortmeier stellt Einvernehmen im Ausschuss fest, dass ein „zum Beispiel“ in Satz 2 der Ziffer 1 eingefügt wird.

Beschluss:

- 1) **Die Verwaltung wird beauftragt zusammen mit moBiel eine Verknüpfung der Linien 3 und 4 zu prüfen. Dabei sollen zum Beispiel folgende Punkte untersucht werden.**
 - a) **Die Linie 10 verkehrt von Stieghorst zur Universität auch zu den Hauptverkehrszeiten (Vorlesungsbeginn bzw. –ende, Schulbeginn bzw. Schulschluss.**
 - b) **Es wird eine Linie 11 eingeführt, die zwischen Babenhausen Süd und Dürkopp Tor 6 bzw. Obernstraße verkehrt.**
 - c) **Die Fahrten der Linien 10 und 11 werden im Fahrplan eigenständig ausgewiesen.**

- abweichend vom Beschlussvorschlag einstimmig beschlossen -

-.-.-

Zu Punkt 5.6

Stadtbahn Nord - Jöllenberg, Antrag Die Linke vom 18.02.2020

Beratungsgrundlage:

Drucksachenummer: 10376/2014-2020

Der Antrag enthält folgenden Beschlussvorschlag:

Die Verwaltung wird beauftragt,

1. *die Daten der vorhandenen Potentialanalyse (moBiel 2030) für die Stadtbahnverlängerung der Linie 3 nach Jöllenberg zu aktualisieren und um die Pendlerpotentiale (P+R aus Richtung Spenge und Enger) zu ergänzen.*
2. *das Potential einer Verlängerung der Linie 1 nach Jöllenberg zu untersuchen.*
3. *das Potential über die Bielefelder Stadtgrenze hinaus in Richtung Lenzinghausen und Spenge grundsätzlich zu ermitteln.*

Herr Vollmer stellt fest, dass es keinen politischen Beschluss für eine Stadtbahnverlängerung nach Jöllenberg gebe. Die Potentialanalyse für moBiel 2030 müsse angepasst werden, weil es Richtung Jöllenberg eine ganze Reihe neuer Wohngebiete gebe. Unter dem Aspekt, dass Stadtbahnplanungen sehr langwierig sind, müsse man heute mit den Planungen beginnen.

Herr Strothman teilt mit, dass seine Fraktion Ziffer 1 und 2 folgen könne. Die Pendlerpotentiale müssen dringend ermittelt werden, damit belastbare Zahlen vorliegen.

Herr Julkowski-Keppler stellt fest, dass sich alle einig sind, dass eine Stadtbahnverlängerung nach Jöllenberg zu den wichtigsten zukünftigen Projekten gehöre. Es habe schon ein fertiges Planfeststellungsverfahren für die Linie nach Jöllenberg gegeben, das dann nicht zum Tragen gekommen ist. Im Augenblick arbeiten Verwaltung und moBiel an einer Verlängerung der Linie 1 nach Sennestadt. Dann gebe es noch die Verlängerung der Linie 4 über die Universität in die Dürerstraße. Außerdem werde noch an einer Verlängerung nach Stieghorst gearbeitet. Man tue sich keinen Gefallen, wenn man jetzt noch Jöllenberg dazu nehme. Er möchte nicht die anderen Vorhaben gefährden, weil man Arbeitskapazitäten abziehen müsse.

Frau Pape erinnert sich noch gut, dass seinerzeit das Potential nach Enger und Spenge nicht in die Analyse eingeflossen sei. Deshalb freue sie sich über den Antrag. Man könne nicht alle Stadtbahnverlängerungen auf einem Mal durchführen. Es sei aber unerlässlich, dass die Potentiale aktualisiert werden.

Herr Nettelstroth erläutert, dass das Planfeststellungsverfahren nach Jöllenberg fertig war und die Verlängerung hätte gebaut werden können. Fakt sei, dass man auf das vorhandene Material zurückgreifen könne. Im Nahverkehrsplan müsse man eh zum Potential Stellung nehmen. Er habe keine Sorge, dass alle Planungen zusammenbrechen. Anhand der Potentialanalysen könne man feststellen, was sich vor dem Hintergrund der beschlossenen Baugebiete verändert habe. Den Punkt 3 halte man an der Stelle für überzogen. Den Punkten 1 und 2 werde seine Fraktion zustimmen.

Herr Franz hält ebenfalls eine Aktualisierung der Entwicklungsperspektiven für geboten und notwendig. Er teile die Einschätzung über die Punkte 1 und 2 abzustimmen und die überstädtische Verbindung herauszulassen. Er schlage vor, den Beschlussvorschlag dahingehend zu verändern, dass die Untersuchung im Rahmen der Nahverkehrsplanung erfolgen soll.

Herr Vollmer teilt mit, dass für die Linken die Stadtbahnverlängerung in die Sennestadt immer ganz oben auf der Agenda gestanden habe. Die Verlängerung nach Hillegossen sei nur gestoppt, weil man nicht wisse, was mit den Catterick-Kasernen geschehe. Ihm sei daher auch wichtig, dass die beschlossene Priorisierung im Antrag festgehalten werde.

Herr Nettelstroth könne damit umgehen, wenn der Nahverkehrsplan noch in dieser Legislaturperiode vorgelegt werde. Er habe inzwischen die Sorge, dass dieses nicht mehr passiere.

Herr Fortmeier formuliert die kursiv gedruckte Änderung des Beschlussvorschlages.

Beschluss:

Unter Berücksichtigung der bisher beschlossenen Priorisierung wird die Verwaltung beauftragt, im Rahmen der Nahverkehrsplanung

1) die Daten der vorhandenen Potentialanalyse (moBiel 2030) für die Stadtbahnverlängerung der Linie 3 nach Jöllenbeck zu aktualisieren und um die Pendlerpotentiale (P+R aus Richtung Spenge und Enger) zu ergänzen.

2) das Potential einer Verlängerung der Linie 1 nach Jöllenbeck zu untersuchen.

- einstimmig beschlossen -

-.-.-

Anschließend stellt Herr Fortmeier die Ziffer 3 des Antrages zur Abstimmung.

Beschluss:

Unter Berücksichtigung der bisher beschlossenen Priorisierung wird die Verwaltung beauftragt, im Rahmen der Nahverkehrsplanung

3) das Potential über die Bielefelder Stadtgrenze hinaus in Richtung Lenzinghausen und Spenge grundsätzlich zu ermitteln.

dafür: 1 Stimme
dagegen: 11 Stimmen
Enthaltungen: 4 Stimmen
- mit Mehrheit abgelehnt -

-.-.-

Zu Punkt 5.7

Azubi-Ticket;
Antrag CDU vom 21.02.2020

Beratungsgrundlage:

Drucksachennummer: 10413/2014-2020

Drucksachennummer: 10494/2014-2020

Drucksachennummer: 10532/2014-2020

Der Antrag enthält folgenden Beschlussvorschlag:

1. *Die Verwaltung wird beauftragt gemeinsam mit der städtischen Tochter moBiel ein Azubi-Ticket für Bielefeld, analog zur SchülerCard, einzuführen.*
2. *Den Fachausschüssen und dem Rat der Stadt Bielefeld ist kurzfristig eine Beschlussvorlage zur Abstimmung vorzulegen, damit die Einführung eines Azubi-Tickets zum 01.08.2020 sichergestellt ist.*

Hierzu hat die Fraktion die Linke heute folgenden Änderungsantrag (Drucks.Nr. 10494/2014-2020) eingereicht:

Die Verwaltung wird beauftragt,

1. *alle für eine Schüler-Card relevanten Gruppen und Anspruchsberechtigten zu identifizieren, wie z.B. Azubis, Schüler an Berufskollegs, Jugendliche im Sozialen Jahr, Jugendliche in Integrationskursen, Jugendliche im Berufsvorbereitungsjahr. Die Ergebnisse werden dem Stadtentwicklungsausschuss zeitnah vorgestellt.*
2. *die identifizierten Gruppen als Berechtigte für die Schüler-Card in das Tarifangebot zu integrieren.*
3. *für Inhaber des Bielefeld-Passes eine reduzierte Schüler-Card mit einer Ermäßigung von 50% einzuführen*

Der Änderungsantrag (Drucks.Nr. 10532/2014-2020) von SPD, B90/Die Grünen, LiB, Bürgernähe/Piraten vom 03.03.2020 enthält folgenden Beschlussvorschlag:

Die Verwaltung wird beauftragt zu prüfen:

1. *Welche relevanten Gruppen und Anspruchsberechtigten für eine Integration in die SchülerCard, wie z.B. Azubis, Schüler an Berufskollegs, Jugendliche im Sozialen Jahr, Jugendliche in Integrationskursen, Jugendliche im Berufsvorbereitungsjahr zu identifizieren sind.*
2. *Wie die identifizierten Gruppen als Berechtigte für die Schüler-Card in das Tarifangebot zu integrieren sind.*
3. *Wie für Inhaber des Bielefeld-Passes eine reduzierte Schüler-Card mit einer Ermäßigung von 50% einzuführen ist.*

Die Ergebnisse mit einer Darstellung der Kosten und Erträge sind im Ausschuss vorzustellen.

Herr Strothmann teilt in Bezug auf den Antrag der CDU mit, dass das Azubi-Ticket eine ideale Ergänzung zur Schüler-Card sei, um auch für die Azubis den Umstieg auf den ÖPNV zu erleichtern.

Herr Vollmer hält es auch für sinnvoll, dass die Azubis ebenfalls berücksichtigt werden. Es gebe aber noch eine Reihe von Gruppen, für die man auch über ein vergünstigtes Ticket nachdenken sollte, z.B. Jugendliche im Berufsvorbereitungsjahr. Er schlage ein einheitliches Ticket vor. Die Azubis wären dann in der Schüler-Card enthalten.

Herr Franz gibt zu bedenken, dass nicht mal so gerade eine Tarifänderung mit dem Nahverkehrsverbund herzustellen sei. Sicher seien Auszubildende in einen attraktiven ÖPNV mit einzubeziehen. Bei den Auszubildenden habe man die Schwierigkeit mit auswärtigen Auszubildenden. Viele können auch über ihre Betriebe ein vergünstigtes Ticket bekommen. Auszubildende befinden sich auch in einer anderen Situation, weil sie eine Ausbildungsvergütung erhalten. Seine Fraktion könne dem Antrag der CDU nicht folgen, weil sie es nicht für realistisch halten, ad hoc so eine Maßnahme umzusetzen. Den Antrag von Herrn Vollmer sollte man im Sinne des eingereichten Prüfauftrages umwandeln.

Herrn Julkowski-Keppler ist eine Aussage zu den Kosten wichtig, damit man wisse, worauf man sich einlasse. Es dürfe nicht so sein, dass hinterher das Sozialticket das teuerste Ticket wäre. Die Landesregierung habe ein Azubi-Ticket zum 01.08.2019 auf den Weg gebracht. Das Azubi-Ticket koste 62 € und damit dürfen Auszubildende im gesamten Westfalentarifgebiet fahren, für 20 € mehr in ganz NRW. Außerdem gebe es neu in Bielefeld ein Großkundenabo für Auszubildende für 49,50 €, dass damit 20 € teurer wäre als das Schülerticket. Man müsse wissen, dass moBiel neue Tarife im VVOWL Verbund genehmigen lassen müsse. Eine Genehmigung wäre nur möglich, wenn die Stadt sich dazu bereit erklären würde, das Defizit zu bezahlen. Der Prüfauftrag sei richtig, weil es wichtig sei, sich kundig zu machen.

Herr Nettelstroth bezieht sich auf den Antrag seiner Fraktion und teilt mit, dass man darauf aufbaue, dass es schon Regelungen für den Verbund gebe, aber eben noch nicht für Bielefeld. Über den Verbund sei auch der Kreis der Azubis bereits definiert. Er habe kein Problem damit, den Prüfauftrag auf den Weg zu bringen. Es gehe auch darum, in der Mobilitätserziehung gerade jungen Leuten den ÖPNV zu vermitteln. Es sei daher eine vernünftige Maßnahme, dieses auf die Auszubildenden zu erweitern. Ihnen gehe es darum, in der Sache weiterzukommen.

Herr Gugat erinnert, dass man am 15.03.18 im Rat eine Machbarkeitsstudie für den fahrscheinfreien ÖPNV beschlossen habe. Nach 2 Jahren liege diese Studie noch nicht vor und er frage daher, wann damit zu rechnen sei.

Herr Moss antwortet, dass die vertiefende Untersuchung zum fahrscheinfreien ÖPNV in Arbeit sei und im Zuge des neuen Nahverkehrsplans diskutiert werden soll.

Frau Binder hält es auch für wichtig, dass es ein Angebot für Azubis gebe. Vielleicht gebe es ja auch die Möglichkeit, den Prüfauftrag so zu formulieren, dass es eine Vereinfachung im Tarifsystem geben soll.

Herr Fortmeier stellt Einvernehmen im Ausschuss fest, dass der Änderungsantrag von SPD, B90/Die Grünen, LiB, Bürgernähe/Piraten zur Abstimmung gestellt werden soll.

Herr Nettelstroth bittet den Beschlussvorschlag zu ergänzen, dass die Ergebnisse bis zur Sommerpause vorgelegt werden sollen.

Beschluss:

Die Verwaltung wird beauftragt zu prüfen:

1. Welche relevanten Gruppen und Anspruchsberechtigten für eine Integration in die SchülerCard, wie z.B. Azubis, Schüler an Berufskollegs, Jugendliche im Sozialen Jahr, Jugendliche in Integrationskursen, Jugendliche im Berufsvorbereitungsjahr zu identifizieren sind.
2. Wie die identifizierten Gruppen als Berechtigte für die Schüler-Card in das Tarifangebot zu integrieren sind.
3. Wie für Inhaber des Bielefeld-Passes eine reduzierte Schüler-Card mit einer Ermäßigung von 50% einzuführen ist.

Die Ergebnisse mit einer Darstellung der Kosten und Erträge sind *im Stadtentwicklungsausschuss bis zur Sommerpause* vorzustellen.

- abweichend vom Beschlussvorschlag einstimmig beschlossen -

-.-.-

Amt für Verkehr

Zu Punkt 6

**Straßen-und Kanalbaumaßnahme Heeper Str. (2. BA)
Kanalbauarbeiten Huberstraße****Beratungsgrundlage:**

Drucksachenummer: 10346/2014-2020

Herr Strothmann weist darauf hin, dass es um Schäden im Kanal gehe, die der Umweltbetrieb nicht zu vertreten habe. Durch die ständige Verschiebung der Maßnahme sei die Problematik entstanden. Im Betriebsausschuss UWB habe man einstimmig beschlossen, dass hier im StEA dargestellt wird, wie die Verkehrsführung aussehen soll.

Herr Moss erinnert, dass es politisch gewünscht war, hier Alternativen zu denken. Es sollen z.B. Busbeschleunigungsmaßnahmen in den Knotenpunkten geprüft werden. Die Verwaltung war von einer Planung ausgegangen, wo so etwas nicht vorgesehen war. Man hatte einen Prüfauftrag der Politik nicht berücksichtigt. Dieses müsse jetzt nachgeholt werden und brauche aber Zeit. Positiv sei zu sehen, dass man diese Maßnahme aus dem Baufenster Jahnplatz herausziehe. Er gehe davon aus, dass mindestens 6 Monate benötigt werden, um eine vernünftige Planung zu erarbeiten.

Herr Nettelstroth erinnert, dass die Paprikakoalition die Busspur beauftragt habe. Im Übrigen erinnere er an die inzwischen sehr lange Geschichte auch mit den Mehrkosten, z.B. für die Planbarkeit einer Stadtbahn mit den entsprechenden Verteuerungen. Mit der heutigen Vorlage gebe es den klaren Hinweis, dass man aufgrund der Kanalschäden nicht länger warten könne.

Der hier gemachte Vorschlag sei nachvollziehbar. Man habe hier jetzt die Minimallösung hinsichtlich der Einschränkungen in den Verkehr für die Heeper Straße gewählt.

Auf Nachfrage von Frau Steinkröger teilt Herr Moss mit, dass die Kosten für diese Inlinervariante vom Umweltbetrieb getragen werden. Durch diese Variante ergeben sich Synergieeffekte für den späteren, gemeinsamen Straßen- und Kanalbau, weil bautechnisch bessere Lösungen möglich seien.

Beschluss:

Der Stadtentwicklungsausschuss nimmt die Vorlagen (Drucksachen-Nummern: 9788/2014-2020/1 und 10177/2014-2020) des Umweltbetriebes für die Sitzung des Betriebsausschusses Umweltbetrieb am 12.02.2020 zur Kenntnis und stimmt den Beschlussvorschlägen des Umweltbetriebes zum Umgang mit den notwendigen Kanalbaumaßnahmen in der Heeper Str. und der Huberstr. – auch unter Berücksichtigung von Verkehrsführungsgesichtspunkten - ausdrücklich zu.

- einstimmig beschlossen -

-.-.-

Zu Punkt 7

Umgestaltung des Jahnplatzes – Ausbaustandard

Beratungsgrundlage:

Drucksachennummer: 10238/2014-2020

Drucksachennummer: 10487/2014-2020

Zu diesem TOP haben SPD, Bündnis 90/Die Grünen, Lokaldemokratie in Bielefeld und Bürgernähe/Piraten folgenden Antrag (Ds.-Nr.: 10487/2014-2020) eingereicht:

1. *Für die Naturstein-Pflasterung der Umgestaltung des Jahnplatzes wird die Farbgebung Beige gewählt, um eine erhöhte Aufenthaltsqualität und eine hochwertige, verbesserte Stadtgestaltung des Platzes zu erreichen.*
2. *Die Begrünung auf dem Platz soll im Vergleich zur bisherigen Planung erhöht werden.*
3. *Die Aufstellflächen für den Radverkehr werden an den Kreuzungspunkten (insb. an der Friedrich Verleger Str.) vergrößert.*
4. *Die Radwegeführung auf dem Jahnplatz verläuft durchgehend und wird mit rot eingefärbtem Asphalt realisiert.*
5. *Die technischen Einrichtungen auf dem neugestalteten Jahnplatz sollen sich in das Stadtbild einfügen.*
6. *Auf dem fertig gestellten Jahnplatz wird Tempo 30 angeordnet. Damit auf der MIV Spur auch Fahrräder fahren können, wird rechtzeitig vor dem Jahnplatz die Möglichkeit geschaffen auf die MIV Spur zu wechseln (Fahrradweiche).*
7. *Die Ampelschaltungen auf dem fertig gestellten Jahnplatz werden so getaktet, dass neben der Bevorrechtigung für den ÖPNV die Fußgänger und Fahrradquerungen bevorzugt werden.*
8. *Die Verwaltung wird beauftragt, die hier vorgestellte Entwurfsplanung als Ausbaustandard zugrunde zu legen, die Ausschreibung vorzunehmen und im Zeitraum 01.07.2020 - 30.06.2022 baulich umzusetzen.*
- 9.

Herr Fortmeier verweist auf die Sitzung der Bezirksvertretung Mitte, in der noch einige Änderungen beschlossen wurden.

Herr Moss erläutert, dass der Jahnplatz ein Verkehrsknotenpunkt bleiben werde. Die Fahrbahn werde schwarz bleiben. Man habe eine Flächengestaltung in Grautönen vorgesehen, weil Schwarz- und Grautöne wegen des Kontrastes für sehbehinderte Menschen besser erkennbar sind, als Beigetöne. Die Bahnhofstraße sei in Grautönen gestaltet, die Niedernstraße habe ein sandfarbenes Pflaster. Man habe eine Einfärbung der Radwege nicht vorgeschlagen, weil es keine Farbe gebe, die dauerhaft halte. Die Vorschläge aus dem Beschlussvorschlag seien die Essenz aus komplexen Abstimmungsprozessen mit den Verbänden und der Kommunalaufsicht.

Herr Franz wirbt für eine stadtgestalterische Aufwertung des Jahnplatzes. Daher sollte das Farbspiel des Altstadtpflasters in der Farbgebung beige aufgegriffen werden. Die BV Mitte habe hierzu einen einstimmigen Beschluss gefasst. Er sei der Auffassung, dass Radwege nachgepinselt werden müssen, wenn die Rotfärbung verblasse. Er werbe dafür, den Hinweisen aus dem Ergänzungsantrag nachzukommen.

Herr Julkowski-Keppler sehe eine angenehmere Aufenthaltsqualität bei beigefarbenen Pflaster, der auch die gesetzlichen Normen erfülle. Beim Jahnplatz ergeben sich Querungen von verschiedenen Verkehrsteilnehmern. Die größten Probleme ergeben sich bei den schwächsten Verkehrsteilnehmern, also den Fußgängern und Radfahrern. Bei der Platzgestaltung habe man sich dazu entschieden, dass die verschiedensten Verkehrsteilnehmer geführt werden. Von dieser Grundsatzentscheidung sei man in einigen Bereichen abgewichen und habe punktuell einen „Shared Space“ eingeführt. Dieses funktioniere nicht. Man könne über Zebrastreifen nachdenken. Es komme darauf an, intuitiv wahrzunehmen, welche Verkehrsart gemeint ist. Sie plädieren daher für die Signalfarbe rot. Außerdem müssen die Aufstellflächen in den Kreuzungsbereichen vergrößert werden. Man wolle auch nach dem Umbau eine Tempo 30-Regelung für den Jahnplatz. Dieses ermögliche schnellen Radfahrern mit dem MIV mitzufahren. Wenn zukünftig Anlieferungen in der Innenstadt über die sogenannten Midi Hubs auch per Lastenräder erfolge, sollten diese die MIV-Spuren nutzen können.

Herr Gödde bezieht sich auf die Spuren für den Individualverkehr, die mit einer NOx- reduzierenden Beschichtung versehen werden sollen. Er frage, ob hiervon gesundheitliche Gefahren ausgehen können.

Herr Vahrson antwortet, dass beobachtet wurde, dass Titandioxid in Verbindung mit Lacken krebserregende Stoffe freisetze. Es gebe eine Aussage von der Fachhochschule Detmold, dass dieses Titandioxid mit Beton vermischt nicht gesundheitsschädlich sei.

Herr Nettelstroth teilt mit, dass seine Fraktion den Änderungsantrag und die Vorlage ablehnen werden. Man sei der Auffassung, dass eine ganzheitliche Planung benötigt werde. Er bedauere, dass die Projektgruppe nicht vorher getagt habe. Das Hauptproblem bleibe die Frage der Querung. Radfahrer seien heute sehr schnell unterwegs. Eine Ampelschaltung für Radfahrer hätte den Vorteil gehabt, den Radverkehr abzubremsen. Nach den derzeitigen Planungen bleibe vom Kernplatz eine Steinwüste. Es sei allerdings nachvollziehbar, dass die Hochbeete entfernt werden, weil die Geschäfte erreichbar bleiben sollen.

Frau Binder fehle es am ganzheitlichen Konzept. Die Planung sei überhastet aufgrund der Förderfristen entstanden. Sie befürchte, dass die Bürger hinterher fragen, was es außer den neuen Fahrbahnen und Busdächern für die 15 Mio. € gegeben hat. Bisher sei noch keine Kostenaufstellung vorgelegt worden. Sie werde keiner Beschlussvorlage und keinem Änderungsantrag zustimmen, in der die Kosten im Detail nicht aufgeführt sind.

Herr Vollmer werde ebenfalls der Gesamtvorlage nicht zustimmen. Die Erreichbarkeit der City hänge nicht vom Jahnplatz ab. Er möchte einen Jahnplatz, der als Platz funktionsfähig sei. Die Planung habe die Funktion gehabt, die Schadstoffbelastung zu reduzieren. Als Linke habe man sich einen Schritt in Richtung Verkehrswende gewünscht. Einige Punkte des Ergänzungsantrages seien für ihn gut nachvollziehbar. Für den hochproblematischen Konflikt zwischen ÖPNV-Nutzern und Radverkehr habe man noch keine Lösung gefunden. Den Punkten 2-7 des Antrages stimme er zu. Bei Punkt 1 sei er neutral, weil ihm egal sei, welche Farbe das Pflaster habe. Bei einer grauen Gestaltung sehe er den Vorteil, dass der Platz als solcher erkennbar bleibe.

Herr Julkowski-Keppler erinnert an den Erfolg, als mit dem Verkehrsversuch die Anzahl der Fahrzeuge und die Schadstoffbelastungen deutlich gesunken seien. Der Platz habe Planungsgrundsätze, die man nicht wegdiskutieren könne. Es handele sich um den Hauptumsteigepunkt für den ÖPNV in Bielefeld. Dem müsse man Rechnung tragen. Er danke der Verwaltung, weil man mit der ÖPNV-Verknüpfung eine deutliche Verbesserung hinbekommen habe. Die Flächen für Fußgänger auf diesem Platz werden deutlich größer. Auch die Fahrradverkehre werden künftig deutlich besser abgewickelt werden. Im Detail sei man sich mit der Verwaltung noch nicht einig, von der Grundkonzeption erfülle die Planung aber alle Ziele, die man sich gestellt habe.

Frau Pape stellt fest, dass es ein Verkehrsplatz bleibe. Die Zulassungszahlen für PKW steigen jedes Jahr. Die PKW seien also da und fahren um den Platz herum und verstopfen andere Straßen.

Für Herrn Gugat kann auch ein verkehrsreicher Platz eine Aufenthaltsqualität haben.

Herr Moss bittet auf die Einfärbungen für die Radwege zu verzichten. Er weise darauf hin, dass für die Radwege Leuchtdioden bei Dunkelheit vorgesehen sind. Diese werden anders wahrgenommen als Einfärbungen. Sehbehinderte Menschen müssen über den gesamten Platz mit taktilen Platten geführt werden. Diese Menschen sollen an vier Stellen mit einer kleinen Furt über diesen Radstreifen geführt werden. Man halte dieses für eine vernünftige Lösung. Der Radfahrer sehe es, wenn dort jemand queren möchte und bremse ab. Dieses entspreche dem Gebot der gegenseitigen Rücksichtnahme, der Grundregel im Straßenverkehr.

Herr Vahrson schlägt vor, die Radwege zunächst in ungefärbten Asphalt anzulegen. Man könne dann die Situation beobachten und gegebenenfalls nachfärben, falls es zu Konflikten kommt.

Frau Steinkröger schlägt vor, für die Pflasterung einen dunklen Ton zu nehmen.

Auf Nachfrage von Herrn Julkowski-Keppler bestätigt Herr Moss, dass die Übergänge über den Radweg mit einem Zebrastreifen dargestellt werden sollen. Er beantrage eine **Sitzungsunterbrechung**.

- Sitzungsunterbrechung 5 Minuten -

Herr Franz berichtet, dass man sich darauf verständigt habe, dass die unter Nr. 4 des Antrages angesprochene Radwegeführung mit einer besonders kontrastreichen Oberfläche und einem Trennstreifen realisiert werden soll.

Herr Julkowski-Keppler weist darauf hin, dass die Menschen mit Seheinschränkungen gezielt geführt werden müssen. Entscheidend sei, dass es eine klare Regelung gebe, dass die Fußgänger bevorrechtigt sind. Unter Nr. 4 sollte daher auch aufgenommen werden, dass die Gehwegfurten baulich so hergestellt werden, dass es eine eindeutige Bevorrechtigung für die Fußgänger gebe.

Herr Vollmer teilt mit, dass er den Punkten 1-7 des Antrages zustimmen kann, dem Punkt 8 jedoch nicht. Er beantrage daher eine getrennte Abstimmung des Antrages.

Über den in Punkt 4 veränderten Antrag der Kooperation fasst der Ausschuss folgenden

Beschluss:

Der Stadtentwicklungsausschuss empfiehlt dem Rat wie folgt zu beschließen:

1. **Für die Naturstein-Pflasterung der Umgestaltung des Jahnplatzes wird die Farbgebung Beige gewählt, um eine erhöhte Aufenthaltsqualität und eine hochwertige, verbesserte Stadtgestaltung des Platzes zu erreichen.**
2. **Die Begrünung auf dem Platz soll im Vergleich zur bisherigen Planung erhöht werden.**
3. **Die Aufstellflächen für den Radverkehr werden an den Kreuzungspunkten (insb. an der Friedrich Verleger Str.) vergrößert.**
4. **Die Radwegeführung auf dem Jahnplatz verläuft durchgehend und wird *mit einer kontrastreichen Oberfläche und Trennstreifen, sowie Gehwegfurten* realisiert.**
5. **Die technischen Einrichtungen auf dem neugestalteten Jahnplatz sollen sich in das Stadtbild einfügen.**
6. **Auf dem fertig gestellten Jahnplatz wird Tempo 30 angeordnet. Damit auf der MIV Spur auch Fahrräder fahren können, wird rechtzeitig vor dem Jahnplatz die Möglichkeit geschaffen auf die MIV Spur zu wechseln (Fahrradweiche).**
7. **Die Ampelschaltungen auf dem fertig gestellten Jahnplatz werden so getaktet, dass neben der Bevorrechtigung für den ÖPNV die Fußgänger und Fahrradquerungen bevorrechtigt werden.**

dafür: 9 Stimmen

dagegen: 7 Stimmen

- mit Mehrheit beschlossen -

Über Punkt 8 des Antrages fasst der Ausschuss folgenden

Beschluss:

- 8. Die Verwaltung wird beauftragt, die hier vorgestellte Entwurfsplanung als Ausbaustandard zugrunde zu legen, die Ausschreibung vorzunehmen und im Zeitraum 01.07.2020 - 30.06.2022 baulich umzusetzen.**

dafür: 8 Stimmen
 dagegen: 8 Stimmen
 - bei Stimmengleichheit abgelehnt -

-.-.-

Anschließend lässt Herr Fortmeier über die Verwaltungsvorlage in der durch den Antrag mit den Punkten 1-7 geänderten Fassung abstimmen.

Beschluss:

Der Stadtentwicklungsausschuss empfiehlt dem Rat der Stadt folgenden Beschluss zu fassen:

Die Verwaltung wird beauftragt, die hier vorgestellte Entwurfsplanung als Ausbaustandard zugrunde zu legen, die Ausschreibung vorzunehmen und im Zeitraum 01.07.2020 – 30.06.2022 baulich umzusetzen.

dafür: 8 Stimmen
 dagegen: 8 Stimmen
 - bei Stimmengleichheit abgelehnt -

-.-.-

Zu Punkt 8

Umgestaltung des Jahnplatzes – Vorstellung Entwurfsstand Haltestellendächer

Beratungsgrundlage:

Drucksachennummer: 10262/2014-2020

Herr Fortmeier begrüßt Herrn Wannemacher vom gleichnamigen Architekturbüro, der die zwei erarbeiteten Varianten vorstellt.

Auf Nachfrage von Frau Steinkröger, wie die Dächer vor Thalia und Sport Scheck aussehen sollten, antwortet Herr Wannemacher, dass sie einheitlich sein sollten.

Herr Franz berichtet, dass die Schirmvariante in der BV Mitte einhellig als die attraktivere Variante angesehen wurde. Hervorgehoben wurde die geplante Beleuchtung, damit es nicht zu einer Verdunkelung komme. Auch die Dachbegrünung wurde für eine gute Idee gehalten. Die Empfehlung des Beirates für Stadtgestaltung, dass die Überdachungen reduziert werden sollen, halte er für keine gute Idee. Alle Wartenden sollen bei Regen trocken bleiben.

Herr Julkowski-Keppler kann nachvollziehen, dass die Pilz- oder Schirmvariante bevorzugt werde, weil sie viel besser wirke. Er frage nach den Höhen der unterschiedlichen Varianten. Er glaube, dass die Höhe für die Aufenthaltsqualität entscheidend sein könne. Der Jahnplatz sei der Hauptanhaltepunkt der Buslinien in Bielefeld. Es sei entscheidend, dass die Menschen trockenen Fußes umsteigen oder warten können. Er plädiere daher auch dafür, die Dächer nicht zu reduzieren.

Herr Gugat schließt sich seinen Vorrednern an. Er möchte auch nicht nass werden, wenn er auf den Bus wartet. Er frage nach dem Pflegeaufwand für die Dachbegrünung.

Herr Wannemacher antwortet, dass eine extensive Begrünung durch Moose und Flechten vorgesehen sei. Die Entwässerung für die Dächer werde über die Stützen erfolgen. Insgesamt sei der Pflegeaufwand für die Begrünung niedrig. Eine Alternative wären verglaste Dächer. Hier wäre die Verschmutzung wesentlich größer und es würde sich ein höherer Pflegeaufwand ergeben. Bei der Pilzvariante sei eine Höhe von 5,45 m vorgesehen. Die Flachdachvariante wäre mit 5 m etwas niedriger.

Herr Nettelstroth bevorzugt ebenfalls die Pilzvariante. Ihm wäre wichtig, dass es unter den Überdachungen möglichst hell ist und dass keine dunklen Ecken entstehen. Unabhängig vom Regenschutz bieten die Überdachungen bei Sonne auch Schatten. Grundsätzlich finde er Begrünung gut. Es würden sich Moose anbieten, die auch Schadstoffe binden. Es gebe ja auch die sog. City Trees, die für eine bessere Klimatisierung einer Innenstadt sorgen sollen. Er frage, ob an so etwas gedacht wurde.

Auf Nachfrage von Frau Binder antwortet Herr Wannemacher, dass man sich im Freien befinde und Winden ausgesetzt sei. Helligkeit werde als sehr wichtig angesehen, darum plädiere man auch für die Farbe weiß bei den Haltestellendächern. Für die Beleuchtung gebe es einen Lichtplaner, der Teil der Arbeitsgruppe sei. Den Aspekt der Begrünung habe man noch nicht weiterverfolgt. Die Oberseite der Dächer solle auch attraktiv werden, weil man von angrenzenden Gebäuden auch auf diese Dächer sehe.

Herr Vahrson teilt ergänzend mit, dass bei der Jahnplatzplanung sehr viele Rahmenbedingungen zu beachten seien. Es sei wichtig, funktionierende Dächer, die Wetterschutz bieten, zu bekommen. Wichtig sei auch, dass die Tauben bei diesen Dächern keine Unterstangen finden. Die Höhe sei wichtig, damit die LKW nicht die Kanten der Haltestellendächer abfahren. Im rückwärtigen Bereich waren Reduzierungen für die Feuerwehr erforderlich. Bei den Dächern soll die Beschlussfassung für April vorbereitet werden. Der Auftrag dafür soll im September beschlossen werden. Zum Ende der jeweiligen Bauphasen sollen die Dächer dann aufgestellt werden. Man würde dann zum Ende des 1. Bauabschnitts im Frühjahr des nächsten Jahres die ersten Dächer aufstellen.

Herr Gugat bittet auf einen einfachen Leuchtmittelaustausch zu achten.

Herr Vollmer findet den Entwurf nicht schlecht, andere Städte seien aber deutlich besser unterwegs. Er weise bereits jetzt darauf hin, dass bei den Informationsbereichen ein deutlich helleres Licht erforderlich sei. An der Lichtfarbe müsse man erkennen, wo sich die zentrale Information befinde. Weiter bitte er zu überlegen, ob das Dachkonzept für die Tunnelabgänge

übernommen werden könne. Seiner Erfahrung nach müssen Dachbegrünungen in gewissen Abständen neu gemacht werden.

Herr Vahrson erläutert, dass ein Lichtplaner beauftragt sei für die Haltestellendächer und für die gesamte Beleuchtung am Jahnplatz. In einer nächsten Sitzung soll das Konzept vorgestellt werden. Man habe darauf hingewiesen, dass die Planungen wartungsfähig sein müssen, damit sie nicht so hohe Folgekosten verursachen.

Herr Wannemacher weist darauf hin, dass mit einer LED-Beleuchtung und damit mit einer langen Lebensdauer gearbeitet werde. Es werde Möglichkeiten geben, einzelne Lampen auszutauschen.

Herr Moss stellt eine positive Grundstimmung für die Pilzvariante in allen Gremien fest, in der sie bisher vorgestellt wurde.

Herr Heißenberg hält die Pilzvariante ebenfalls für eine gelungene Lösung. Er genieße dann den Schatten darunter bei guten Wetter.

Herr Fortmeier fasst zusammen, dass der Ausschuss die Pilzlösung favorisiert. Es soll die „große“ Überdachung sein und nicht die vom Beirat für Stadtgestaltung empfohlene Reduzierung der Haltestellendächer. Die Dachbegrünung sollte angestrebt werden. Außerdem soll es unter den Dächern licht und hell sein.

- Der Ausschuss nimmt Kenntnis -

Zu Punkt 9

Einführung einer SchülerCard zum 01.08.2020

Beratungsgrundlage:

Drucksachennummer: 10240/2014-2020

- Der Ausschuss nimmt Kenntnis -

Zu Punkt 10

Radverkehrskonzept

Beratungsgrundlage:

Drucksachennummer: 10347/2014-2020

abgesetzt

Bauamt**Zu Punkt 11 Konversion in Bielefeld – Sanierungssatzung Sperberstraße****Beratungsgrundlage:**

Drucksachennummer: 10119/2014-2020

Herr Nettelstroth teilt mit, dass seine Fraktion den Beschlussvorschlag ablehnen werde. Man sei der Auffassung, dass die Gebäude in der Sperberstraße hätten vermarktet werden können. Eine Sanierungssatzung hätte man dann gar nicht gebraucht.

Beschluss:

Der Stadtentwicklungsausschuss empfiehlt dem Rat der Stadt Bielefeld die als Anlage beigefügte Sanierungssatzung Sperberstraße zu beschließen. Grundlage für die Beurteilung der städtebaulichen Missstände sind die als Anlage beigefügten „Entwicklungsperspektiven Sperberstraße Bielefeld“.

dafür: 10 Stimmen

dagegen: 6 Stimmen

- mit Mehrheit beschlossen -

-.-.-

Bauamt/Bauleitpläne**Zu Punkt 12 Bauleitpläne Brackwede**

- keine -

-.-.-

Zu Punkt 13 Bauleitpläne Dornberg

- keine -

-.-.-

Zu Punkt 14 Bauleitpläne Gadderbaum

- keine -

-.-.-

Zu Punkt 15 Bauleitpläne Heepen

**Zu Punkt 15.1 Neuaufstellung des Bebauungsplans Nr. III/Br39
"Wohnbebauung entlang der Straße Ziemannsweg" für das
Gebiet nördlich der Braker Straße, südöstlich der Straße
Wefelshof und westlich einschließlich der Straße
Ziemannsweg im beschleunigten Verfahren gemäß § 13a
Baugesetzbuch (BauGB)
- Stadtbezirk Heepen -
Grundsatzbeschluss**

Beratungsgrundlage:

Drucksachennummer: 10049/2014-2020

Herr Fortmeier stellt den um den 2. Absatz ergänzten Beschluss der Bezirksvertretung Heepen zur Abstimmung.

Beschluss:

Es sollen mindestens 25% der auf dem Investorengelände geplanten vier Einzelhäuser, das heißt hier ein Gebäude, mit Mitteln der öffentlichen Wohnraumförderung in Form eines Eigenheims als Eigentumsmaßnahme umgesetzt werden.

Der Stadtentwicklungsausschuss bittet das Bauamt, soweit noch nicht erfolgt, Kriterien festzulegen, nach denen es möglich ist, in Bebauungsplangebieten anstelle des geförderten Mietwohnungsbaus geförderte Eigentumsmaßnahmen vorzusehen und Projektträger entsprechend zu beraten.

- abweichend vom Beschlussvorschlag einstimmig beschlossen -

--.-

**Zu Punkt 15.2 Neuaufstellung des Bebauungsplans Nr. III/Br39
"Wohnbebauung entlang der Straße Ziemannsweg" für das
Gebiet nördlich der Braker Straße, südöstlich der Straße
Wefelshof und westlich einschließlich der Straße
Ziemannsweg im beschleunigten Verfahren gemäß § 13a
Baugesetzbuch (BauGB)
- Stadtbezirk Heepen -
2. Entwurfsbeschluss**

Beratungsgrundlage:

Drucksachennummer: 9662/2014-2020

Ohne Aussprache fasst der Ausschuss folgenden

Beschluss:

1. Der Bebauungsplan Nr. III/Br39 "Wohnbebauung entlang der Straße Ziemannsweg" für das Gebiet nördlich der Braker Straße, südöstlich der Straße Wefelshof und westlich einschließlich der Straße Ziemannsweg wird mit dem Text und der Begründung als 2. Entwurf (erneuter Entwurf) beschlossen.

2. Der Entwurf des Bebauungsplanes ist gemäß §§ 4a Abs. 3, 3 Abs. 2 BauGB mit der Begründung und den wesentlichen umweltbezogenen Stellungnahmen für die Dauer eines Monats, mindestens jedoch 30 Tage, erneut öffentlich auszulegen. Die erneute Offenlegung ist gemäß § 3 Abs. 2 BauGB öffentlich bekannt zu machen.
3. Parallel zur erneuten Offenlegung sind die Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange gemäß § 4a Abs. 3, 4 Abs. 2 BauGB erneut zu beteiligen.
4. Der Flächennutzungsplan wird gemäß § 13a (2) Nr. 2 BauGB im Wege der Berichtigung angepasst.

- einstimmig beschlossen -

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 1. Änderung „Spielplatz Igelweg/ Marderweg“ des Bebauungsplanes Nr. I/ St 39 „Keilerweg“ für das Gebiet Wendehammer Igelweg und Düne am Marderweg im beschleunigten Verfahren nach § 13a BauGB
- Stadtbezirk Sennestadt -
Beschluss über die Stellungnahmen
Satzungsbeschluss**

Beratungsgrundlage:

Drucksachenummer: 10075/2014-2020

Ohne Aussprache fasst der Ausschuss folgenden

Beschluss:

1. Die Äußerungen aus den frühzeitigen Beteiligungen gemäß §§ 3 (1) und 4 (1) Baugesetzbuch (BauGB) werden zur Kenntnis genommen und die Einarbeitung in die Planung gemäß Anlage A1 wird gebilligt.
2. Die von der Verwaltung vorgeschlagenen Änderungen und Ergänzungen zu den textlichen Festsetzungen und zur Begründung des Bebauungsplanes werden gemäß Anlage A2 beschlossen.
3. Die 1. Änderung des Bebauungsplanes Nr. I/ St 39 „Keilerweg“ für das Gebiet Wendehammer Igelweg und Düne am Marderweg wird mit den textlichen Festsetzungen und der Begründung gemäß § 10 BauGB als Satzung beschlossen.
4. Der Beschluss der Bebauungsplanänderung ist gemäß § 10 (3) BauGB ortsüblich öffentlich bekannt zu machen. Die Bebauungsplanänderung mit Begründung ist gemäß § 10 (3) BauGB bereitzuhalten.

- einstimmig beschlossen -

-.-.-

Zu Punkt 20.2

Bebauungsplan Nr. I/ St 50 „Wohnen und Arbeiten auf dem Schillinggelände“ für das Gebiet Paderborner Straße,

Altmühlstraße sowie

229. Änderung „Wohnen und Mischnutzung Schillinggelände“ des Flächennutzungsplanes (FNP) im Parallelverfahren gemäß § 8 (3) Baugesetzbuch (BauGB)

- Stadtbezirk Sennestadt -

Abschließender Beschluss über die FNP Änderung

Beschluss über Stellungnahmen

Satzungsbeschluss

Beratungsgrundlage:

Drucksachennummer: 10106/2014-2020

Herr Nettelstroth teilt mit, dass seine Fraktion der Vorlage zustimmen werde. Bedenklich sei die Erschließungssituation im Zusammenhang mit der Paderborner Straße. Die Paderborner Straße gehöre allerdings nicht zum Plangebiet. Es bestehen keine inhaltlichen Bedenken gegen den Bebauungsplan. Wünschenswert wäre, dass sich später eine neue Erschließungssituation ergebe.

Für Herrn Vollmer ist die Erschließung des Schillinggeländes unakzeptabel. Das Verhalten des Landesbetriebes Straßen.NRW sei nicht hinnehmbar.

Beschluss:

1. Die Äußerungen aus den frühzeitigen Beteiligungen gemäß §§ 3 (1) und 4 (1) Baugesetzbuch (BauGB) werden zur Kenntnis genommen und die Einarbeitung in die Planung gemäß Anlage A 1 wird gebilligt.
2. Die Stellungnahmen der TÖB Nr. 1.4 (Untere Natur- und Landschaftsbehörde) tlw., 1.16 (Untere Denkmalbehörde), 2.1 (Polizei Bielefeld), 2.3 Nr. 1 (Str.NRW), 2.10 (Telekom), 2.12 (Stadtwerke Bielefeld), zu den Entwürfen werden zur Kenntnis genommen. Die Stellungnahmen der TÖB 1.4 tlw. berücksichtigt, die Stellungnahmen der TÖB 2.13 (mobiel) berücksichtigt und die Stellungnahmen der TÖB 2.3 Nr. 2-5 (Str. NRW), 2.37 (Landesbüro der Naturschutzverbände), 2.44 (Sennestadtverein) zurückgewiesen, den Stellungnahmen der Öffentlichkeit Nr. 1+2+3 zu den Entwürfen wird gemäß Anlage A 2 tlw. gefolgt (Nr. 1+3) und nicht gefolgt (Nr. 2).
3. Die von der Verwaltung vorgeschlagenen Änderungen und Ergänzungen zu den textlichen Festsetzungen und zur Begründung des Bebauungsplans werden gemäß Anlage A 2.2 beschlossen.
4. Die Stellungnahme des betroffenen Grundstückseigentümers Nr. 1 i.S.d. eingeschränkten Beteiligung nach § 4(3) BauGB wird zur Kenntnis genommen, ihr wird tlw. stattgegeben. Die von der Verwaltung vorgeschlagene Anpassung wird entsprechend Anlage A 3 beschlossen.
5. Die Neuaufstellung des Bebauungsplanes Nr. I/ St 50 „Wohnen und Arbeiten auf dem Schillinggelände“ für das Gebiet Paderborner Straße, Altmühlstraße wird mit den textlichen Festsetzungen und der Begründung gemäß § 10 BauGB als Satzung beschlossen.
6. Gleichzeitig wird die 229. Änderung des Flächennutzungsplanes „Wohnen und Mischnutzung Schillinggelände“ im Parallelverfahren laut Änderungsplan und Begründung abschließend beschlossen.
7. Nach Eingang der Genehmigung der Änderung des Flächennutzungsplans sind diese Genehmigung gemäß § 6 (5) BauGB und der Beschluss des Bebauungsplanes gemäß § 10 (3) BauGB ortsüblich öffentlich bekannt zu machen. Der Bebauungsplan und die Flächennutzungsplanänderung sind gemäß §§ 10 (3) und 6 (5) BauGB bereitzuhalten.

- einstimmig beschlossen -

-.-.-

Zu Punkt 21 Bauleitpläne Stieghorst

- keine -

-.-.-

