

STADT BIELEFELD
- Stadtentwicklungsausschuss -

Sitzung
Nr.
StEA/019/20
22

Niederschrift
über die Sitzung des Stadtentwicklungsausschusses (öffentliche Sitzung ab
18:00 :Uhr)
am 10.05.2022

Tagungsort: Else-Zimmermann-Saal, Technisches Rathaus
Beginn: 17:00 Uhr
Sitzungspause:
Ende: 20:30 Uhr

Anwesend:

CDU

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

SPD

Herr Sven Frischemeier
Herr Martin Kaufmann
Herr Markus Müller
Frau Karin Schrader

Bündnis 90/Die Grünen

Herr Dominic Hallau
Frau Gudrun Henneke
Herr Paul John
Herr Jens Julkowski-Keppler

BfB

Herr Dietmar Krämer

AfD

Frau Heliane Ostwald

Die Partei

Herr Sven Christeleit

FDP

Herr Rainer Seifert

Die Linke

Herr Bernd Vollmer

Bürgernähe

Frau Gordana Kathrin Rammert

LiB

Herr Michael Gugat

Beratende Mitglieder

Herr Jan Scholten

Stellvertretende beratende Mitglieder

Herr John Simon Chowdry

Herr Franz-Peter Diekmann

Von der Verwaltung

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

Schriftführung

Frau Lange

Vor Eintritt in die Tagesordnung

Herr Strothmann begrüßt die Anwesenden zur 19. Sitzung des Stadtentwicklungsausschusses in dieser Wahlperiode. Er stellt fest, dass form- und fristgerecht zur Sitzung eingeladen wurde und der Ausschuss beschlussfähig ist.

Herr Strothmann verabschiedet Herrn Beck als Leiter des Bauamtes und bedankt sich bei ihm für tolle, konstruktive, sachliche und immer faire Zusammenarbeit. Herr Beck bedankt sich beim Gremium für gute und wichtige Zusammenarbeit.

Es erfolgen folgende Änderungen zur Tagesordnung:

Folgende Punkte werden zurückgezogen bzw. abgesetzt:

- 5.5 Entwurf „Dritter Lärmaktionsplan“
- 7 Konzept „Gemeinschaftliches Wohnen“ als Handlungsempfehlung, u.a. für die Baulandstrategie
- 9 Entwicklungsplan für das Musikerviertel
- 11 Neubau des Hochbahnsteiges Windelsbleicher Straße auf der Stadtbahnlinie 1
- 12 Emissionsfreie Innenstadt – Kita- und Schulwegsicherheit im zentralen Innenstadtbereich
- 13 Umbau des Knotenpunktes L 756 – Paderborner Straße / L 787 – Verler Straße / L 787 – Lämershagener Straße (Eikelmannkreuzung) in BI-Sennestadt, hier: Planungsstand und Rückmeldung vom Landesbetrieb Straßen.NRW
- 25.2 Erstaufstellung des Bebauungsplanes Nr. III/4/57.00 „Mittelstraße“ für das Gebiet Gerichtsstraße, Luisenstraße, August-Bebel-Straße, Detmolder Straße gemäß...
- 29.1 7. Änderung des Bebauungsplanes Nr. III/Ub 1 „Wohnen am Friedhof Ubbedisser Straße“ für das Gebiet südlich der Detmolder Straße und östlich der Ubbedisser Straße
- 40.1 Verkauf einer ca. 17.400 m² großen Gewerbefläche an der Sprungbachstraße / Stadtbezirk Sennestadt, B-Plan I / St 15

Der Ausschuss nimmt Kenntnis und ist einverstanden.

Öffentliche Sitzung:

Zu Punkt 1 **Genehmigung des öffentlichen Teils der Niederschrift über die 14. Sitzung des Stadtentwicklungsausschusses am 01.02.2022**

Ohne Aussprache fasst der Stadtentwicklungsausschuss folgenden

Beschluss:

Die Niederschrift der öffentlichen Sitzung vom 01.02.2022 (Nr. 14) wird nach Form und Inhalt genehmigt.

- bei einer Enthaltung einstimmig beschlossen -

Zu Punkt 2 **Genehmigung des öffentlichen Teils der Niederschrift über die 15. Sitzung des Stadtentwicklungsausschusses am 08.03.2022**

Ohne Aussprache fasst der Stadtentwicklungsausschuss folgenden

Beschluss:

Die Niederschrift der öffentlichen Sitzung vom 08.03.2022 (Nr. 15) wird nach Form und Inhalt genehmigt.

- bei zwei Enthaltungen einstimmig beschlossen -

Zu Punkt 3 **Mitteilungen**

Zu Punkt 3.1 **Aufzeigen von Möglichkeiten, den Siedlungscharakter in der Wohnsiedlung "Am Dreierfeld" zu erhalten**

Anlass:

Der Stadtentwicklungsausschuss hatte im Rahmen der Beratung zum Thema „Konversion in Bielefeld — Verzicht auf die Erstzugriffsoption für 5 Einfamilienhäuser in der Wohnsiedlung „Am Dreierfeld“ (Drucksache: 2124/2020-2025)“ den folgenden Beschluss gefasst:

Wir bitten die Verwaltung zur nächsten Sitzung um eine aussagekräftige Vorlage bzw. eine Darstellung dazu, welche Möglichkeiten bestehen, den Siedlungscharakter in der Wohnsiedlung „Am Dreierfeld“ z.B. durch eine Erhaltungssatzung oder sonstige Regelungen, die durch die Stadt erlassen werden können, zu erhalten.

Stellungnahme der Verwaltung: Als planungsrechtliches Sicherungselement ist eine Bebauungsplanneuaufstellung, ggf. unter Einbeziehung einer Erhaltungssatzung gem. § 172 BauGB, die geeignetste Maßnahme den Siedlungscharakter zu erhalten. In diesem Zusammenhang sind zusätzlich die Zurückstellung von Baugesuchen nach § 15 BauGB sowie der Beschluss einer Veränderungssperre gemäß § 14 BauGB möglich, um bauliche Veränderungen während der Planaufstellung, die nicht den Zielen des zukünftigen Bebauungsplans entsprechen, zu verhindern.

Mit der Anpassung des Planungsrechtes können die derzeit sehr großzügigen überbaubaren Grundstücksflächen beispielsweise in etwa auf den Bestand reduziert werden um zusätzliche Baukörper, wenn überhaupt, nur gezielt zu ermöglichen, falls sie auf gewissen Flächen erwünscht sein sollten. Gleichzeitig kann der großzügige Baumbestand geschützt, öffentliche Spielflächen gesichert und öffentliche Fußwegeverbindungen integriert werden. Darüber hinaus gehende gestalterische Festsetzungen zu Gebäuden oder Vorgärten können zusätzlich dazu beitragen den derzeitigen Siedlungscharakter zu wahren. Auf ggf. notwendige Anpassungen hinsichtlich Art und Maß der baulichen Nutzung, wie im Bereich des ehemaligen Offizierskasinos, kann mit einer Bebauungsplananpassung ebenfalls reagiert werden.

Hinweis: Eine mögliche Umsetzung hängt von den personellen Kapazitäten ab.

Der Stadtentwicklungsausschuss nimmt Kenntnis.

Zu Punkt 3.2 Veranstaltung "ohne auto mobil 2022"

Das Amt für Verkehr teilt zur Veranstaltung „ohne auto mobil 2022“ mit:

Nach der Absage der Veranstaltung „ohne auto mobil“ im Jahr 2021 wird die Veranstaltung in diesem Jahr, vorbehaltlich der aktuellen Regelungen der Coronaschutzverordnung, im Rahmen der europäischen Mobilitätswoche (16.09.-22.09.2022) am Sonntag, den 18.09.2022, stattfinden.

Die Veranstaltung wird in Zusammenarbeit mit der „pro Herford GmbH“ durchgeführt. Die Veranstaltungsorganisation wird derzeit mittels eines Bieterverfahrens vergeben. Der Streckenverlauf entspricht dem der Veranstaltung 2019 sowie dem der Planungen für 2021 (Heeper Straße – Vogteistraße – Schelpmilser Weg – Herforder Straße). Start- und Endpunkt in Bielefeld ist der Rathausplatz, optional wird der Kesselbrink vorgesehen. Die Veranstaltungsflächen in Heepen (Tieplatz) und Brake (Einmündung Braker Straße) sowie an der Radrennbahn mit Unterhaltungs-, Informations- und Verpflegungsangeboten werden beibehalten.

Die Städte Bielefeld und Herford übernehmen jeweils die Kosten für ihr Stadtgebiet. Die Stadt Bielefeld hat eine Förderzusage über 45.000 € beim Land NRW für die Durchführung der Veranstaltung „ohne auto mobil“ erhalten. Die Gesamtkosten wurden mit rund 90.000 € für alle Verkehrssicherungs- und Ver-/Entsorgungsmaßnahmen, Sanitätsdienste, Künstlergagen, Veranstaltungsorganisation und Öffentlichkeitsarbeit kalkuliert, so dass der von der Stadt Bielefeld zu tragende Eigenanteil rund 45.000 € betragen wird.

Der Stadtentwicklungsausschuss nimmt Kenntnis.

-.-.-

Zu Punkt 3.3 Statusbericht zu den Planungen an der Windelsbleicher Straße

Stellungnahme des Bauamtes zur Sitzung der Bezirksvertretung Senne (öffentlich) am 28.04.2022 und Sitzung des Stadtentwicklungsausschusses (öffentlich) am 10.05.2022

Das Bauamt teilt folgendes mit:

Anlass: Statusbericht zu den Planungen an der Windelsbleicher Straße

Mit Beschluss vom 01.02.2022 hat der Stadtentwicklungsausschuss die Verwaltung beauftragt, die Grenzen der möglichen Bebauung an der Windelsbleicher Straße Kreuzung Südring/ Brackweder Straße festzulegen und vorzustellen.

Derzeit findet der Abstimmungsprozess mit den Beteiligten Wald+ Holz, dem Umweltbetrieb – Friedhofsverwaltung -, dem Umweltbetrieb – Stadtentwässerung - und weiteren Fachämtern statt. Die Ergebnisse dieser Gespräche haben Einfluss auf die Abgrenzung der anzustrebenden Bauleitplanverfahren (Bebauungsplan mit paralleler Flächennutzungsplanänderung).

Daher kann zum jetzigen Zeitpunkt noch kein konkreter Geltungsbereich vorgestellt werden. Sobald der Geltungsbereich feststeht, wird die Verwaltung auf die Gremien zukommen.

Die Gespräche aller Beteiligten mit der BBVG gestalten sich fortlaufend mit dem Ziel, eine Misch- und Wohnnutzung an der Stelle zu etablieren.

Die Stellungnahme des Bauamtes nimmt der Stadtentwicklungsausschuss zur Kenntnis.

-.-.-

Zu Punkt 3.4 Einbindung von Lastenrädern in das Mobilitätsangebot der Stadt Bielefeld

Das Amt für Verkehr teilt zur Thematik „Einbindung Lastenräder“ mit:

Zur Einbindung von Lastenrädern in das Mobilitätsangebot der Stadt Bielefeld, werden im Amt für Verkehr derzeit folgende Projekte durchgeführt:

Im Projekt City-Logistik wird die Einrichtung von Mikrodepots in der Innenstadt geplant. Hierzu wird derzeit das Interesse für einen zentral gelegenen, möglichen Container-Standort bei den Kurier-, Express- und Paketdienstleistern abgefragt.

Das Amt für Verkehr unterstützt zudem ein erstes Pilotprojekt auf Initiative eines Privatunternehmens, die Innenstadt testweise mit einem Lastenrad zu beliefern.

Zusätzlich werden vom Amt für Verkehr in Kooperation mit der Altstadt-Kaufmannschaft drei Lastenräder zur Ausleihe zur Verfügung gestellt. Diese verbleiben für einige Wochen bei den jeweiligen Nutzern, um das Rad für unterschiedliche Zwecke einzusetzen. Das Projekt soll im Juni starten.

Für beide Projekte wird zunächst befristet bis Ende 2022 das Befahren der Fußgängerzone mit Auflagen auch außerhalb der Lieferzeiten ermöglicht. Die Erfahrungen werden entsprechend evaluiert und ausgewertet.

Die Stadt Bielefeld hat sich außerdem dem TINK Netzwerk (Transportrad Initiative Nachhaltiger Kommunen) angeschlossen. Von dort erhalten die Mitgliedskommunen Unterstützung bei der Integration von Lastenrädern in das kommunale Mobilitätsangebot.

Die Bezirksvertretung Mitte hat in der Sitzung am 05.05.2022 eine gleichlautende Mitteilung erhalten.

Herr Lewald verweist auf die Ergänzungen des Sachstandsberichts zum Fahrradverleihsystem unter Punkt 5.4. Der letzte Absatz der Mitteilung würde sich genau darauf beziehen.

Herr Seifert fragt nach, welche Art von Auflagen für das Befahren der Fußgängerzone auch außerhalb der Lieferzeiten zu verstehen seien.

Herr Lewald antwortet, dass damit die üblichen Auflagen gemeint seien. Zum einen müssten die Verkehrsteilnehmer aufeinander achten, auch wenn die Erlaubnis da sei, mit dem Fahrrad die Fußgängerzone mit dem Fahrrad zu befahren, die Einhaltung der Geschwindigkeit sowie das Gebot der Rücksichtnahme einzuhalten.

Der Stadtentwicklungsausschuss nimmt Kenntnis.

Zu Punkt 3.5: Termin Jahnplatz Eröffnungsfeier

Herr Lewald teilt zum weiteren Ablauf der Baustelle Jahnplatz ergänzend mit, dass die Eröffnung wegen terminlichen Überschneidungen des Oberbürgermeisterst nicht wie geplant am 03.09.2022 stattfinden wird. Ein neuer Eröffnungstermin werde zeitnah mitgeteilt.

Zu Punkt 4 Anfragen

Zu Punkt 4.1 Anfrage FDP-Fraktion "Herforder Straße"

Beratungsgrundlage:

Drucksachennummer: 3970/2020-2025

Der Text der Anfrage lautet.

Frage:

Welche Beschlüsse zum Ausbau der Herforder Str. sind durch den Rat der Stadt Bielefeld zu fassen?

Zusatzfrage 1:

Kann neben dem bisher geplanten 4-spurigen Ausbau der Herforder Str. noch ein Radschnellweg mit in die Planung aufgenommen werden?

Begründung: Wenn die Verlängerung der L 712n realisiert ist, fehlt der wichtige Lückenschluss zwischen der Anschlussstelle L 712n und der B 61 (Herforder Str.)/Höhe Feuerwehrwache Nord. Die infolge des Rechtsstreits um die Ausschreibung entstandene Verzögerung beim Bau der L 712n sollte genutzt werden durch Planung und Vorbereitung des schnellen Ausbaus der Herforder Str.

Das Amt für Verkehr teilt zu den Auswirkungen der Planung zur L712n auf den Radschnellweg mit:

Zur Frage:

Es liegt ein Beschluss des StEA vom 24.05.2016 zum Ausbau der Herforder Straße zwischen Rabenhof und Grafenheider Straße vor (Drucksache 2777/2020-2025).

Zur Zusatzfrage:

Die Planungen zum vierten Bauabschnitt der L 712n überschneiden sich mit einigen der bisherigen Trassenüberlegungen von SHP Ingenieure,

der Gutachter, der mit der Trassenbestimmung für den Radschnellweg beauftragt ist. Die Bearbeitung der Machbarkeitsstudie befindet sich zum aktuellen Zeitpunkt noch in den Anfängen, aussagekräftige Ergebnisse sind erst im Herbst 2022 zu erwarten. Potenzielle Abschnitte des Radschnellweges sieht der Gutachter aktuell sowohl entlang der Herforder Straße (B 61) als auch entlang der Grafenheider Straße. Darüber hinaus werden in diesem Bereich auch weitere Abschnitte untersucht, die miteinander kombiniert werden könnten. Beispielhaft sei hier eine Führung des Radschnellwegs über die Straßen Am Jeipohl und Naggertstraße oder Neuwerkstraße genannt, womit auch der Bahnhof Brake ggf. erschlossen werden könnte. Würde der Radschnellweg ausschließlich so geführt werden, blieben der Knotenpunkt B 61/L 712n unangetastet. Die verschiedenen Führungsoptionen werden in den nächsten Monaten einer Nutzen-Kosten-Analyse unterzogen und auf ihre Umsetzbarkeit hin überprüft.

Die Planung der L 712n sieht entlang der B 61 einen gemeinsamen Geh- und Radweg vor. Querungen werden jeweils am westlichen und nördlichen Arm eingeplant. Sollte der Knotenpunkt mit in die Planungen für den Radschnellweg eingebunden werden, müsste Folgendes beachtet werden:

Da an dieser Stelle mit nicht unerheblichem Fußverkehr gerechnet werden muss, ist eine gemeinsame Führung des Geh- und Radverkehrs aus Sicht des Radschnellweges nicht möglich und eine getrennte Führung einzusetzen. Der Standard eines Radschnellweges sieht parallel zu einem 1,8 m breiten Gehweg (ggf. +0,5 m Sicherheitstrennstreifen zur Fahrbahn oder zum Radschnellweg) einen 4,0 m breiten Radschnellweg bei einseitiger Führung – sprich bei Zweirichtungsverkehr – bzw. jeweils an beiden Straßenseiten einen 3,0 m breiten Radschnellweg bei Führung als Einrichtungsverkehr vor. Geringere Bemaßungen sind auf maximal zehn Prozent der Gesamtlänge des Radschnellweges denkbar, sollten aber mindestens den Anforderungen entsprechend der Radverkehrskonzepte entsprechen. So könnte der Abschnitt als hinnehmbare Engstelle angesehen werden. Nichtsdestotrotz erscheint es, dass zusätzliche Flächen erworben werden müssten, sollte ein Radschnellweg über den Knotenpunkt laufen.

Der Stadtentwicklungsausschuss nimmt Kenntnis.

-.-.-

Zu Punkt 4.2

Anfrage FDP-Fraktion "Zentrumsnaher Fernbusbahnhof – aktueller Sachstand"

Beratungsgrundlage:

Drucksachenummer: 3971/2020-2025

Text der Anfrage lautet:

In der SteA-Sitzung vom 03.12.2019 wurde eine Verwaltungsvorlage eingebracht, nach der die Verlegung des Fernbushaltes an die Joseph-Massolle-Straße umzusetzen sei (Drucksache 9766/2014-2020 – mehrheitlich durch die BZV Brackwede am 21.11.2019 zur Kenntnis genommen, 1. Lesung in der BZV Mitte am 28.11.19). Dem anhängig waren ebenfalls Anträge der Parteien zu anderen Aspekten und (Gestaltungs-)Konzepten rund um das Bahnhofsumfeld / den Bahnhofsvorplatz. Diese Vorlage wurde letztmalig in der SteA-Sitzung am 28.01.2020 von der Tagesordnung abgesetzt, da es noch Beratungsbedarf in der BZV Mitte gäbe. Letztlich wurde in den Gremien im Frühjahr 2020 beschlossen, dass die Entscheidung zur Verlagerung des Fernbusbahnhofes „auf Grund der nicht absehbaren Corona-Auswirkungen auf die Fernbuslinien zunächst zurückgestellt werden“ (Drucksache 11078/2014-2020). Es wurde dennoch darum gebeten, dieser Angelegenheit anhängige Prüfaufträge nachzukommen Vor diesem Hintergrund stelle ich folgende Anfrage:

Wie ist der aktuelle Sachstand zur Erledigung dieser Prüfaufträge insbesondere in Hinblick auf mögliche Umgestaltungen des Bahnhofsumfeldes / Bahnhofsvorplatzes?

1. Zusatzfrage:

Wie beurteilt die Verwaltung die Machbarkeit eines Fernbushaltes im Bahnhofsumfeld (aufgeschlüsselt nach möglichen Standorten an der Nahariyastraße, Bahnhofsvorplatz und Mindener Straße)?

2. Zusatzfrage:

Sieht die Verwaltung weiterhin eine langfristige Machbarkeit eines Fernbushaltes an der Joseph-Massolle-Straße unter dem Aspekt, dass mit den geplanten Ausbaumaßnahmen der Deutschen Bahn im Rahmen des Deutschlandtaktes eine Erweiterung / Vergrößerung des Bielefelder Hauptbahnhofes im Raum steht?

Die Antwort der Verwaltung sei nicht erfolgt.

Herr Lewald erklärt, dass es aus der Sicht des Amtes für Verkehr sehr wichtig sei, dass die beiden noch laufenden Untersuchungen des Bauamtes zum Bahnhofsumfeld und die Machbarkeitsstudie für das unterirdische Fahrradparkhaus im Bunker am Bahnhof abgewartet werden. Die Machbarkeitsstudie wird im Sommer 2022 erfolgen und nach den Sommerferien vorgestellt.

vertagt

-.-.-

Zu Punkt 4.3 Anfrage FDP-Fraktion "L712 N"

Beratungsgrundlage:

Drucksachenummer: 3972/2020-2025

Der Text der Anfrage lautet:

***Frage:* Welche durch die Stadt Bielefeld zu treffenden Maßnahmen sind für den Bau der L 712n notwendig?**

Zusatzfrage 1: Hat die Stadt Bielefeld etwaig erforderliche Maßnahmen bereits auf den Weg gebracht?

Zusatzfrage 2: Welche Fristen sind nach Rechtskraft des Planfeststellungsbeschlusses zu beachten?

Auf die Anfrage antwortet das Amt für Verkehr

Das Amt für Verkehr teilt zu der o.a. Anfrage folgende Antworten mit:

Frage: Welche durch die Stadt Bielefeld zu treffenden Maßnahmen sind für den Bau der L 712n notwendig?

Von der Stadt ist der Anschluss an den Verkehrsknoten zu planen.

Zusatzfrage 1: Hat die Stadt Bielefeld etwaig erforderliche Maßnahmen bereits auf den Weg gebracht?

Mit der o.g. Planung ist noch nicht begonnen worden.

Zusatzfrage 2: Welche Fristen sind nach Rechtskraft des Planfeststellungsbeschlusses zu beachten?

Wird mit der Durchführung des Plans nicht innerhalb von fünf Jahren nach Eintritt der Unanfechtbarkeit begonnen, so tritt er außer Kraft.

Herr Seifert hinterfragt die Antwort des Amtes für Verkehr zu der Zusatzfrage 1. Im Hinblick auf die Sitzung des Stadtentwicklungsausschusses am 18.11.2021, dass nur noch Restplanungen zu erledigen seien, daher fragt er nun nach, warum das Amt für Verkehr geantwortet hätte, dass mit der Planung noch nicht begonnen worden sei.

Des Weiteren würde er zu der Antwort auf die Zusatzfrage 2. ein konkretes Datum vermissen.

Herr Lewald antwortet, dass es sich um das Datum aus dem Gerichtsurteil handeln würde. Womit der Planfeststellungsbeschluss seine Gültigkeit bekommen hätte und von da an würde die fünf Jahre laufen.

Zu der Zusatzfrage 1 erklärt Herr Lewald, dass er sich in seiner Antwort auf den Anschluss zum Knotenpunkt, der L712, bezogen hätte. Die Planungen dazu seien noch nicht angegangen worden. Gerade vor dem Hintergrund des Ausbaus der Herforder Straße zu einer vierspurigen Straße hätten innerbehördliche Besprechungen stattgefunden, aber konkrete Planungen hätte noch nicht stattgefunden.

Herr Seifert erklärt, dass er die Info-Vorlage vom 18.11.2021 etwas verwirrend findet und würde den Wortlaut anders interpretieren.

Herr Lewald stimmt Herrn Seifert zu und erläutert, dass ein Gutachten betreffend der Verkehrsmengen und Verkehrsverlagerungen eingeholt worden sei, jedoch seien konkrete Planungen noch nicht erfolgt.

Herr Vollmer fragt zur Klarstellung nach, wo der planfestgestellte Bereich aufhört bzw. beginnt.

Herr Lewald antwortet, dass nach seiner Kenntnis der Kreuzungsbereich in dem Planfeststellungsbeschluss enthalten sei, jedoch nicht die Anschlussituation.

Herr Dr. Lange fragt, ob es sinnvoll gewesen sei, dass die Anschlussstelle nicht Bestandteil der Planungen gewesen sei.

Herr Adamski erläutert, dass wenn die Planungen spruchreich sein werden, auch diese Frage mit beleuchtet und beantwortet werden.

Herr Dr. Lange fragt nach, wie es sich gestalten soll, wenn nächstes Jahr schon gebaut würde und die Planungen noch nicht begonnen hätten.

Herr Adamski erklärt, dass aufgrund der Rechtstreitigkeiten bei Straßen NRW kein zeitlicher Druck bestehen würde und die Verwaltung das Gremium über die Planungen informieren würde.

Herr Julkowski-Keppler erklärt, dass in den vorgestellten Planungen Alternativen fehlen würden und der Wunsch bestehen würde, umfassende Planungen vorgestellt zu bekommen.

Herr Dr. Lange erklärt, dass die Planungen unabhängig von Rechtstreitigkeiten bei Straßen NRW erfolgen können, denn der Bau der Herforder Straße sei unbestritten. Daher sei keine Zeit zu verlieren, um auch Konfliktpotential zu minimieren.

Der Stadtentwicklungsausschuss nimmt Kenntnis.

-.-.-

Zu Punkt 5 **Behandlung der unerledigten Punkte der letzten Tagesordnungen**

Zu Punkt 5.1 **Lenkungskonzept für die Lkw-Verkehre zur Müllverbrennungsanlage in Baumheide, Anfrage DIE LINKE vom 21.03.2022**

Beratungsgrundlage:

Drucksachenummer: 3739/2020-2025

Der Text der Anfrage lautet:

Gibt es ein Lenkungskonzept für die Lkw-Verkehre zur Müllverbrennungsanlage in Baumheide?

Zusatzfrage: Gibt es ein strategisches Konzept, wie diese Verkehre in der Zukunft vermieden bzw. systematisch verringert werden können?

Begründung: Die MVA ist für Ostwestfalen-Lippe ein wichtiges Konzept für die Müllbeseitigung. Dieses beinhaltet auch eine hohe Anzahl von Lkw-Fahrten zur MVA. Im Sinne der Verkehrswende und des Schutzes der direkten Anwohner ist es notwendig, diese Verkehre zu verringern bzw. idealerweise zu vermeiden.

Das Amt für Verkehr teilt zur Anfrage Lenkungskonzept MVA mit:

Frage: Gibt es ein Lenkungskonzept für die Lkw-Verkehre zur Müllverbrennungsanlage in Baumheide?

Antwort: Im Rahmen des Beantragungsverfahrens wurde die Anzahl der täglichen LKW-Fahrten genauer betrachtet, jedoch kein zwingendes Erfordernis für ein entsprechendes Konzept gesehen. Aufgrund der Lage der MVA ist eine Anlieferung der LKW's über die Eckendorfer Straße aus dem Osten bzw. Süden angedacht. Aus dem nördlichen Bereich ist die Anlieferung über die Herforder Str. und den Schelpmilser Weg wahrscheinlich. Aufgrund der Straßenfunktionen ist aus Sicht der Verwaltung kein Konzept notwendig. Sollten nach Inbetriebnahme andere Routen gewählt werden, wird die Verwaltung im Rahmen ihrer Möglichkeiten Maßnahmen erarbeiten und diese den politischen Gremien vorstellen.

Zusatzfrage: Gibt es ein strategisches Konzept, wie diese Verkehre in der Zukunft vermieden bzw. systematisch verringert werden können?

Antwort: Derzeit existiert das in der Vergangenheit beschlossene LKW-Lenkungskonzept. Des Weiteren wurde im Rahmen des MIV-Konzept auch die Belange des überörtlichen Wirtschaftsverkehrs mitbetrachtet und keine Handlungsnotwendigkeit durch den Gutachter erkannt. Generell ist bei dieser Art von Verkehren festzustellen, dass aus verkehrsplannerischer Sicht solche Verkehre auch in Zukunft auftreten und diese Fahrten notwendig sind. Eine Reduktion kann nur durch die Anliefernden bzw. die MVA selber erreicht werden.

Herr Vollmer erklärt, dass er mit der Antwort nicht ganz zufrieden sei. Er wünsche sich Lösungen, wie mit dem großen LKW-Verkehr im Umgang mit den Anwohnern umgegangen werden sollte, wie z. Bsp. Wasserstoff-LKW einzusetzen oder über den Schienenverkehr umzuleiten.

Herr Julkowski-Keppler bittet die Verwaltung um Vorschlägen, wie das hohe LKW-Aufkommen mit den Bewohnern in Baumheide arrangiert und der LKW-Verkehr betreffend die Müllverbrennungsanlage gebündelt werden könnte.

Der Stadtentwicklungsausschuss nimmt Kenntnis.

..-.-

Zu Punkt 5.2 Anfrage zur Sitzung des Stadtentwicklungsausschusses am 29.03.2022, Straße und Wegekonzept, Anfrage CDU vom 22.03.2022

Beratungsgrundlage:

Drucksachenummer: 3747/2020-2025

Der Text der Anfrage lautet:

Durch die Änderung des Kommunalabgabengesetzes im Jahr 2019 ist die Kommune verpflichtet ein Straßen- und Wegekonzept zu erstellen und vorzuhalten. Daher bitten wir in der Sitzung des Stadtentwicklungsausschusses am 29.03.2022 die Verwaltung folgende Anfrage beantworten zu lassen:

Wieso hat die Stadt Bielefeld noch kein Straßen- und Wegekonzept erarbeitet und wann wird dieses Konzept den politischen Gremien zur Beschlussfassung vorgelegt?

Zusatzfrage:

Welche Straßen und deren Anlieger erhalten durch den von der Landesregierung beschlossenen Wegfall der Anliegerbeiträge eine Rückerstattung bereits gezahlter Beiträge und sind die Voraussetzungen in Bielefeld erfüllt?

Die Verwaltung antwortet wie folgt:

Frage 1: Wieso hat die Stadt Bielefeld noch kein Straßen- und Wegekonzept erarbeitet und wann wird es zur Beschlussfassung vorgelegt? Antwort: Zur Erstellung eines Straßen- und Wegekonzeptes ist die Auswahl der vorgeschlagenen Straßenbaumaßnahmen nach technischen und wirtschaftlichen Gesichtspunkten durchzuführen. Dazu sind umfangreiche Datensätze zu erstellen und zu bearbeiten, ferner mussten dazu noch Programmierungen und Datenabgleiche vorgenommen werden. Es ist vorgesehen, dass im Juni 2022 das Straßen- und Wegekonzept in die politischen Gremien zur Beschlussfassung eingebracht wird. Frage 2: Welche Straßen und deren Anlieger erhalten eine Rückerstattung der Anliegerbeiträge? Antwort: Zunächst möchte die Verwaltung darauf hinweisen, dass das Kommunalabgabengesetz NordrheinWestfalen (KAG) als Rechtsgrundlage für die in der Anfrage der CDU angesprochenen Straßenausbaubeiträge bislang noch nicht geändert wurde. Der Landtag in Nordrhein-Westfalen hat am 24.03.2022 lediglich die Landesregierung

beauftragt, bis zum 30.06.2022 ein Konzept zur Abschaffung der Straßenausbaubeiträge „unter Vermeidung von Konnexitätsfolgen für das Land Nordrhein-Westfalen“ vorzulegen. Gleichzeitig hat der Landtag in Nordrhein-Westfalen die Landesregierung beauftragt, die sogenannte „Förderrichtlinie Straßenausbaubeiträge“ aus dem Jahr 2020 (Neufassung in 2021) in der Weise zu ändern, dass der bisherige Fördersatz von 50 % zur Halbierung der Anliegerbeiträge auf 100 % erhöht wird. Dies würde bedeuten, dass die Anlieger*innen künftig bei förderfähigen Straßenbaumaßnahmen keine Straßenausbaubeiträge mehr entrichten müssen, da die Gemeinden dann die kompletten Beiträge auf Antrag vom Land Nordrhein-Westfalen erhalten. Die Erhöhung auf 100 % soll auch rückwirkend für die bisher schon vom Land Nordrhein-Westfalen gewährten 50 % - Förderungen gelten. In diesen Fällen müssten die Gemeinden die von den Anliegerinnen und Anliegern gezahlten Beiträge erstatten, da deren Anteil nachträglich vom Land Nordrhein-Westfalen übernommen werden soll. Die bisherige Landesförderung zur Halbierung der Anliegerbeiträge wurde nur für Baumaßnahmen mit einem Ausbaubeschluss des zuständigen politischen Gremiums der Gemeinde ab dem 01.01.2018 gewährt. Die Stadt Bielefeld (wie fast alle anderen Gemeinden in Nordrhein-Westfalen ebenfalls) musste in den letzten 2 Jahren seit dem erstmaligen Erlass der Förderrichtlinie vordringlich Beiträge nach § 8 KAG für Baumaßnahmen mit einem politischen Ausbaubeschluss vor dem 01.01.2018 erheben, bei denen die Voraussetzungen für die Landesförderung zur Halbierung der Anliegerbeiträge nicht vorlagen. Bei Arbeiten an der Straßenbeleuchtung, die in der Regel ohne Beschluss der jeweiligen Bezirksvertretung erfolgen, kommt es übrigens stattdessen auf das Datum des Auftrages zur Durchführung der Arbeiten an. Auch hierbei wurden in den letzten 2 Jahren ausschließlich Maßnahmen mit Auftragsdatum vor dem 01.01.2018 abgerechnet. Den ersten Förderbescheid für eine Baumaßnahme an einer Straßenbeleuchtung in Bielefeld (also mit Auftragsdatum nach dem 01.01.2018) hat die Stadt Bielefeld vor einigen Wochen erhalten. In diesem Fall wurden aber noch keine Beitragsbescheide an die Anlieger*innen verschickt, sondern lediglich die verwaltungsrechtlich vorgeschriebenen sogenannten Anhörungsschreiben unmittelbar vor Erlass der Beitragsbescheide. Zwei weitere Förderanträge hat die Stadt Bielefeld im laufenden Monat März 2022 beim Land Nordrhein-Westfalen gestellt, es liegt jedoch noch keine Entscheidung des Landes darüber vor. Im Hinblick auf die in Kürze zu erwartende Änderung der „Förderrichtlinie Straßenausbaubeiträge“ durch die Landesregierung in Nordrhein-Westfalen wird es aus den genannten Gründen in Bielefeld (aller Voraussicht nach) nicht zu einer Rückerstattung bereits gezahlter Straßenausbaubeiträge kommen können. Eine rückwirkende Abschaffung der Straßenbaubeiträge durch Änderung des Kommunalabgabengesetzes Nordrhein-Westfalen mit der Rechtsfolge von Erstattungen geleisteter Beiträge ist nach aktuellem Stand nicht zu erwarten.“

Der Stadtentwicklungsausschuss nimmt Kenntnis.

Zu Punkt 5.3

Baulastübernahme durch Straßen NRW auf der Jöllenbecker Straße (gem. Antrag der Fraktionen SPD und Bündnis 90/Die Grünen und des Vertreters der Partei Die Linke v. 29.03.2021)

Beratungsgrundlage:

Drucksachennummer: 1300/2020-2025

Herr Vollmer erklärt, dass die Verwaltung beauftragt werden soll, die Übernahme der Baulast an der Jöllenbecker Straße vor dem Hintergrund der Baulandstrategie darzustellen. Denn gerade an der Jöllenbecker Straße wechselt oft die Baulast.

Herr Adamski erklärt, dass die Kriterien dafür in der Informationsvorlage vorgestellt werden.

Herr Seifert erklärt, dass er dem mündlich formulierten Prüfantrag an die Verwaltung zustimmen würde, nicht jedoch dem schriftlichen Antrag, denn dieser würde sich deutlich von dem mündlichen unterscheiden.

Herr Julkowski-Keppler stimmt Herrn Seifert zu. Es müsse zunächst die Informationsvorlage hinsichtlich des Prüfantrages abgewartet werden.

Herr Dr. Lange formuliert den möglichen Antrag wie folgt:

„Die Verwaltung wird beauftragt zu prüfen und darzustellen, welche Kosten und welche Kriterien für die Baulastübernahme entscheidend sind. Es sind nicht nur die kurzfristigen, sondern auch die mittelfristigen und die langfristigen Kosten, Straßenunterhaltung, usw.. darzustellen.“

Frau Ostwald erklärt, dass die Strategie, die bei der Verkehrswende dahinter stecken würde, ganz klar sei, dass sobald es sich hier um eine kommunale Straße handeln würde, Tempo 50 oder eine noch geringere Geschwindigkeit eingeführt und womöglich breitere Radwege erreicht werden sollen. Sie fragt, ob dies wirklich gewollt sei. Sie sei für Transparenz.

Herr Vollmer fragt nach, ob es mit der Übernahme der Baulast durch die Kommune bei der Landstraße bleiben würde. Der andere Aspekt sei die Verlängerung der Stadtbahn bis nach Jöllenbeck, die bei der Baulast von Straßen NRW ein Problem hätte.

Herr Strothmann lässt über den Prüfantrag abstimmen.
Der Stadtentwicklungsausschuss fasst folgenden

Beschluss:

Die Verwaltung wird beauftragt zu prüfen und darzustellen, welche Kosten und welche Kriterien für die Baulastübernahme entscheidend sind. Es sind nicht nur die kurzfristigen, sondern auch die mittelfristigen und die langfristigen Kosten, Straßenunterhaltung, usw.. darzustellen.“

- bei einer Enthaltung einstimmig beschlossen -

...-

Zu Punkt 5.4 Sachstandsbericht Fahrradverleihsystem

Beratungsgrundlage:

Drucksachennummer: 3570/2020-2025

Herr Lewald erklärt, dass diese Informationsvorlage schon in den vorherigen Sitzung vorgelegt worden sei. Ergänzend trägt er vor, dass, wie bereits in den Mitteilungen mitgeteilt worden sei, in das Fahrradverleihsysteme Lastenräder eingebunden werden sollen.

Herr Kaufmann fragt nach der Kostenstruktur.

Herr Lewald antwortet, dass noch keine eindeutigen Informationen vorliegen würden.

Der Stadtentwicklungsausschuss nimmt Kenntnis.

...-

Zu Punkt 5.5 Entwurf "Dritter Lärmaktionsplan"

Beratungsgrundlage:

Drucksachennummer: 2986/2020-2025

abgesetzt

...-

Zu Punkt 5.6 Parkplatzflächen Antrag SPD, Bündnis DIE GRÜNEN, DIE Linke Antrag vom 28.01.2022, Antwort ISB

Beratungsgrundlage:

Drucksachennummer:

Der Text des Antrages lautet wie folgt:

Beschlussvorschlag:

Die Stadtverwaltung wird beauftragt, folgende Informationen bis zum Ende des ersten Quartals 2022 aufzubereiten und auch in einer Karte darzustellen:

- 1. Welche Parkhäuser und größeren Parkplatzflächen der Innenstadt sich mittelbar oder unmittelbar in städtischem Eigentum befinden.**
- 2. Welche Parkhäuser und größeren Parkplatzflächen um die Endhaltestellen der Stadtbahnlinien oder Bahnhöfe herum sich mittelbar oder unmittelbar in städtischem Eigentum befinden.**

Zudem muss dargestellt werden, bei welchen dieser Flächen sich eine Umnutzung beispielsweise zum Wohnen/ für Gewerbe oder als Aufstockung als Parkhaus oder als haltestellennahe Park+Ride- Fläche anbietet. Nicht gemeint sind Parkplätze entlang der Straßen oder kleinräumige (1-5 Autos) Stellplätze.

Die Verwaltung hat wie folgt geantwortet:

Der Stadtentwicklungsausschuss (StEA) hat in seiner Sitzung vom 01.02.2022 folgenden Beschluss gefasst:

Die Stadtverwaltung Wird beauftragt, folgende Informationen bis zum Ende des ersten Quartals 2022 aufzubereiten und auch in einer Karte darzustellen:

- 1. Welche Parkhäuser und größeren Parkplatzflächen der Innenstadt sich mittelbar oder unmittelbar in städtischem Eigentum befinden.*
- 2. Welche Parkhäuser und größeren Parkplatzflächen um die Endhaltestellen der Stadtbahnlinien oder Bahnhöfe herum sich mittelbar oder unmittelbar in städtischem Eigentum befinden.*

Zudem muss dargestellt werden, bei welchen dieser Flächen sich eine Umnutzung beispielsweise zum Wohnen/ für Gewerbe oder als Aufstockung als Parkhaus oder als haltestellennahe Park+Ride- Fläche anbietet. Nicht gemeint sind Parkplätze entlang der Straßen oder kleinräumige (1 -5 Autos) Stellplätze.

Herr Dr. Lange bittet darum, auch darzustellen - ggf im nichtöffentlichen Teil - wie die Pachtverhältnisse sind.

Die Verwaltung hat in einem ersten Schritt maßgebliche Flächen identifiziert und in der beigefügten Anlage zusammengestellt. Dabei sind Flächen unberücksichtigt gelassen worden, die den Schulen zugeordnet sind. Die Verwaltung würde - nach einer entsprechenden Eingrenzung der Flächen durch den StEA - diese in einem nächsten Schritt zeitnah auf die Möglichkeit der Umnutzung hin prüfen, ggf. Infos zu Pachtverhältnissen aufbereiten und die Flächen in einer Karte darstellen.

Herr Frischmeier bedankt sich für die erfragte Aufstellung von Parkflächen durch die Verwaltung und kündigt an ggf. weitere Fragen nach der Kenntnisnahme der Auflistung zu stellen.

Der Stadtentwicklungsausschuss nimmt Kenntnis.

Zu Punkt 6 Anträge

Zu Punkt 6.1 Aktuelle Erstellung der Erhaltungssatzung für den historischen Ortsteil Schildesche (gem. Antrag der Fraktionen Die Linke, Bündnis 90/Die Grünen und SPD v. 13.02.2022)

Beratungsgrundlage:

Drucksachenummer: 3442/2020-2025

Herr Vollmer erläutert den Hintergrund des Antrages. Er sei der Ansicht, dass die alte Satzung in Schildesche den aktuellen Gegebenheiten angepasst werden müsse, damit der Ortskern von Schildesche weiterentwickelt werden könnte.

Herr Dr. Lange fragt nach der zeitlichen Dimension für die Umsetzung des Beschlusses.

Herr Beck erklärt, dass es aufgrund von anderen Baumaßnahmen eine nachrangige Priorität hätte. Bei der Durchführung der Priorisierung seien Wohnungsbau, Schulen, Einrichtungen vorrangig und daher sei die zeitliche Dimension schwierig vorherzusagen.

Herr Vollmer erläutert, dass die Erhaltung des historischen Ortskerns für die Schildescher eine hohe Priorität hätte, und auch für die Stadtentwicklung sei es von hoher Priorität.

Herr Seifert stimmt Herrn Dr. Lange hinsichtlich des hohen Aufwandes zu. Er weist auf die möglichen Anträge der anderen Stadtteile, die noch folgen könnten, hin. Daher bittet er um Vorsicht bei der Prioritätenaufstellung. In den vorherigen Sitzungen des Stadtentwicklungsausschusses wurde schon darüber gesprochen, dass die einzelnen Bezirksvertretungen erstmal vor Ort sich in einer nichtöffentlichen Sitzung beraten sollten, welche Gebäude in eine solche Erhaltungssatzung kommen sollten.

Frau Steinkröger weist auf die Situation des alten Ortskerns und des Bebauungsplans hin, so dass nicht nur die Erhaltung, sondern auch die Entwicklung des Ortskerns damit vereinbar sein müsste.

Der Stadtentwicklungsausschuss fasst folgenden

Beschluss:

Der Stadtentwicklungsausschuss übernimmt den von der BV Schildesche gefassten Beschluss, da dieser über die Entscheidungskompetenz zu Aufstellungs- und Entwurfsbeschlüsse für B-Pläne verfügt.

- bei einer Enthaltung einstimmig beschlossen -

-.-.-

Zu Punkt 7

Konzept „Gemeinschaftliches Wohnen“ als Handlungsempfehlung, u. a. für die Baulandstrategie

Beratungsgrundlage:

Drucksachenummer: 3469/2020-2025

abgesetzt

-.-.-

Zu Punkt 8

Beendigung der Nutzung von E-Scootern im "Free-Floating-Verfahren" (Beschluss des Seniorenrates vom 16.03.2022)

Beratungsgrundlage:

Drucksachenummer: 3578/2020-2025/1

Herr Scholten erläutert das Urteil des Verwaltungsgerichts Münster und deren Hintergrund. Das Verwaltungsgericht Münster hätte entschieden, dass die Stadt Münster konkrete Regelungen treffen müsste und dass die Blindenorganisation einen Anspruch auf feste Abstellmöglichkeiten für die E-Scooter hätte. Außerdem hätte das Verwaltungsgericht Münster entschieden, dass es eine Sondergebühr geben müsste. Zum Vergleich würde in Dortmund die Sondernutzungsgebühr für E-Scooter 20,00 € betragen. In Münster soll es 12,50 € pro Vierteljahr betragen.

Er hinterfragt das erforderliche Alter für Ausleihen von E-Scootern. Ein 14jähriger sei nur eingeschränkt geschäftsfähig, wogegen ein 18jähriger voll geschäftsfähig sei. Bis zum 18. Lebensjahr gilt auch der sogenannte Taschengeldparagraph. Die Höhe des durchschnittlichen Taschengeldes sei bei 25,00 € pro Monat.

Herr Adamski erklärt, dass die von Herrn Scholten gegebenen Informationen der Verwaltung derzeit noch nicht vorliegen würden und könnten deshalb auch noch nicht erläutert werden. Da müsste sich die Verwaltung mit dem Zivilrecht auseinandersetzen. Nach dem Straßen- und Wegegesetz seien die E-Scooter wie die Fahrräder zu betrachten und könnten deshalb genauso in dem öffentlichen Raum benutzt werden. Die falsch abgestellten E-Scooter werden mit Bußgeld belastet. Er glaube, dass die Verhältnisse in Bielefeld mit anderen Metropolen nicht vergleichbar seien. Er schlägt vor die Anregungen mitzunehmen und für die nächste StEA-Sitzung mitaufzubereiten.

Herr Hallau äußert Verständnis für die Problematik der falsch abgestellten E-Scooter und erläutert die vom Anbieter ausgewiesenen „Parking-Zonen“, die im Stadtbild etwas hervorgehoben werden könnten.

Frau Rammert würde mit dem geäußerten Vorschlag mitgehen wollen. Der Beschlussvorschlag sei ihr zu radikal. Sie bevorzuge einen Mittelweg. Sie schlägt vor, die „Parking-Zonen“ für die E-Scooter anstelle eines PKW-Parkplatzes und nicht auf dem Gehweg einzurichten. Außerdem hätte sie noch Fragen bezüglich der Altersgrenze von 14 Jahren. Und sie weist auch auf die Problematik mit den falsch abgestellten Leihrädern.

Herr Gugat weist noch mal darauf hin, dass der Seniorenrat nicht die Abschaffung von E-Scootern wolle, sondern des Free-Floatings. Er befürwortet einerseits die des Free-Floatings, sieht jedoch auch die damit verbundene Problematik der falsch abgestellten E-Scooter bzw. der Fahrräder. Mit der Verhängung von Bußgeldern könne das Problem nicht gelöst werden. Außerdem wird viel Geld in die Barrierefreiheit investiert und könnte durch dieses Problem nicht behindert werden.

Herr Seifert widerspricht Herrn Gugat, dass durch die gegenwärtige Problematik das Free-Floating nicht abgeschafft werden sollte. Er stimme Herrn Hallau zu. Die Verwaltung müsste näher an die Betreiber drangehen und versuchen es besser zu machen. Er sei zuversichtlich, dass es sich regeln lässt.

Herr Dieckmann erklärt, dass für viele Senioren die E-Scooter sogenannte „Fun-Scooter“ mit wenig ökologischem Nutzen seien, und verkehrstechnisch für die Fußgänger, vor allem die Senioren, aufgrund der mangelnden Verkehrsdisziplin gefährlich seien. Er fordere die in der Verkehrswende angedachten 2,50 m breiten Fußwege auch für die Senioren ein und nicht für das Abstellen von Fahrrädern bzw. E-Scootern.

Herr Dr. Lange möchte klarstellen, dass grundsätzlich die Benutzer der falsch abgestellten E-Scooter. Er sei für das „Free-Floating-Verfahren“ und wichtig sei auch die rechtliche Situation und die Darstellung des Handlungsbedarfs.

Herr Krämer stellt fest, dass Lösungen für die geschilderte Problematik erarbeitet werden müssten.

Herr Scholten widerspricht dem Bußgeldverfahren aufgrund der fehlenden Rechtsgrundlage für das Verhängen von Bußgeldern in der genannten Thematik. Bei der Stadt Dortmund soll das Abstellen von E-Scootern nur in den ausgezeichneten Flächen erlaubt sein. Außerdem erläutert er noch, dass bei unwirksam geschlossenen Verträgen von 14jährigen die Versicherungshaftung ausgeschlossen sei. Er weist noch darauf hin, dass in Dortmund den Betreibern aufgegeben worden sei, einen Fonds zu gründen, damit dann die Sehbehinderten gegebenenfalls darauf entschädigt werden können.

Herr Frischemeier erklärt, dass er sich der Analyse von Herrn Dr. Lange anschließen möchte. Ihm wäre jedoch wichtig, dass man sich nicht nur dem Verwaltungsgericht Münster anschließt, sondern auch weitere Handlungsoptionen und einbezieht die Distanzen so gering wie möglich zu halten.

Herr Gugat stimmt Herrn Frischemeier zu und spricht die Problematik von ausgewiesenen Abstellplätzen an.

Frau Ostwald erklärt ihre Bedenken hinsichtlich der Verlegung der Abstellplätze für E-Scooter auf die PKW-Parkflächen.

Herr Dieckmann erläutert das Beispiel mit den Eltern-Haltestellen an den Schulen.

vertagt

-.-.-

Zu Punkt 9

Entwicklungsplan für das Musikerviertel

Beratungsgrundlage:

Drucksachennummer: 3722/2020-2025

abgesetzt

-.-.-

Amt für Verkehr

Zu Punkt 10

altstadt.raum-Aktueller Stand

Beratungsgrundlage:

Drucksachennummer: 3939/2020-2025

Herr Adamski erläutert, dass die gewünschte Außengastronomie zu erlauben sei und ein Gestaltungswettbewerb angestrebt wird, um den Altstadttraum mittel- und längerfristig auf den Weg zu bringen. Dazu sei eine Basis und eine große Schnittmenge an Meinungen erforderlich, um das Beteiligungsverfahren diesmal umfangreicher gestalten zu können.

Herr Seifert bedankt sich für die Informationsvorlage, erklärt jedoch, dass er einen beschlossenen Lenkungskreis vermissen würde.

Herr Julkowski-Keppler äußert sich zum Lenkungskreis und betont den Umfang des Beteiligungsverfahrens.

Herr Dr. Lange erläutert den historischen Hergang des Verfahrens und erklärt, dass eine Wiederholung der Fehler vermieden werden sollte. Wichtig sei ein transparentes, rechtssicheres Verfahren unter Beteiligung der Mitwirkenden, welches die Potenziale der Altstadt und der Innenstadt positiv nutzt. Er bemängelt die Informationsvorlage hinsichtlich der fehlenden Informationen zum Lenkungskreis und wünscht eine Nacharbeitung der entsprechenden Arbeitsstrukturen sowie keine externen Berater,

so wie es die mit mangelnden Ortskenntnissen im ersten Beteiligungsverfahren gegeben hätte. Daher würde er darum bitten, den Lenkungskreis zeitnah einzurichten.

Frau Hennke erklärt, dass der Beteiligungsprozess umfangreich gewesen sei. Ihr als Bezirksbürgermeisterin sei es ein Anliegen, dass dieser Beteiligungsprozess schnell und effektiv durchgeführt wird. Sie wünsche sich, dass in den Gremien demnächst die genauen Schritte benannt werden und die Erkenntnisse aus dem Beteiligungsverfahren genutzt werden. Dazu möchte sie noch daran erinnern, dass in BV Mitte bis auf die Sperrung vom Waldhof eine Einigkeit bestanden hätte. Daher befürwortet sie ein zügiges Vorankommen mit Hilfe des Lenkungskreises. Der Gestaltungswettbewerb sollte es zeitlich nicht über Jahre verlängern.

Herr Julkowski-Keppler stellt klar, dass in dem Beteiligungsverfahren diskutiert werden sollte und zwar durch große Beteiligung, wo die Bürger mitgenommen werden.

Herr Adamski äußert sich zum Lenkungskreis und der Höchstgeschwindigkeitsgrenze. Er gehe nicht davon aus, dass das Verfahren mehrere Jahre dauern wird, sondern rechnet im 1. Quartal 2023 mit den ersten Ergebnissen und anschließend mit den entsprechenden Maßnahmen. Ziel sei es, gute Qualität zu schaffen und keinen zu überlasten. Schnelligkeit und Rechtssicherheit sei wichtig. Über die Inhalte des Lenkungskreises sei man sich einig. Er stellt fest, dass sowohl der Handelsverband oder auch die Altstadt-Kaufmannschaft gelernt hätten, die Altstadt zu schätzen. Mut zu Fehlern würde dazu gehören. Die Innenstädte seien nicht für die Vielzahl der Parkplätze bekannt, sondern durch andere Qualitäten, die durch den Prozess herbeizuführen sind.

Der Stadtentwicklungsausschuss nimmt Kenntnis.

-.-.-

Zu Punkt 11

Neubau des Hochbahnsteiges Windelsbleicher Straße auf der Stadtbahnlinie 1

Beratungsgrundlage:

Drucksachenummer: 3592/2020-2025

abgesetzt

-.-.-

Zu Punkt 12

Emissionsfreie Innenstadt – Kita- und Schulwegsicherheit im zentralen Innenstadtbereich

Beratungsgrundlage:
Drucksachennummer: 3626/2020-2025

abgesetzt

Zu Punkt 13

**Umbau des Knotenpunktes
L 756 – Paderborner Straße / L 787 – Verler Straße / L 787 – Läm-
ershagener Straße (Eikelmannkreuzung) in BI-Sennestadt,
hier: Planungsstand und Rückmeldung vom Landesbetrieb
Straßen.NRW**

Beratungsgrundlage:
Drucksachennummer: 3825/2020-2025

abgesetzt

Zu Punkt 14

**Umbau Jölllenbecker Straße zur Ertüchtigung für den VAMOS-
Einsatz, Herstellung der Barrierefreiheit und Verringerung der
funktionalen Mängel für den Rad- und Fußgängerverkehr**

Beratungsgrundlage:
Drucksachennummer: 3826/2020-2025

Frau Ostwald äußert ihr Erstaunen, welche Lehren aus dem Altstadtver-
such gezogen werden, nämlich die Transparenz und die bessere Beteili-
gung der Bürger. Beim Ausbau der Jölllenbecker Straße sehe sie keine
Transparenz und keine Bürgerbeteiligung. Obwohl seit Monaten an dem
Projekt gearbeitet würde, gebe es keine Informationen für die Öffentlich-
keit. Die Informationsvorlage würde nicht darüber informieren, dass der
Rad- und Fußweg auf 2,50 m breiter gemacht werden würde mit der
Folge, dass sämtliche öffentlichen Parkplätze dafür beseitigt werden wür-
den. Bei der Jölllenbecker Straße würde es sich nicht nur um die Haupt-
zufahrtstraße zu der Innenstadt, sondern auch um eine Straße mit Gast-
ronomie, Einzelhandel handeln. Die öffentlichen Parkplätze würden auf ei-
ner Länge von 2,5 km wegfallen ohne die Anwohner und Bürger darüber
zu informieren. Sie würde von dem Gremium erwarten, dass bei großen
Projekten, die so städteprägend seien, auch die Bürger zu beteiligen
seien.

Herr Frischemeier fragt nach dem Grund für die Pflasterung der Radwege. Eine Asphaltierung der Radwege sei längerfristig betrachtet besser. Dazu widerspreche er Frau Ostwald hinsichtlich der fehlenden Transparenz und Bürgerbeteiligung und verweist auf das mehrfache Behandeln des Themas in der BV Schildesche. Er befürwortet die breiteren Rad- und Fußwege und verweist auf die eigenen Parkplätze des Einzelhandels und der Supermärkte sowie in Seitenstraßen. Dies würde nicht mit den Vorteilen der besseren Rad- und Fußwege kollidieren.

Der Stadtentwicklungsausschuss nimmt Kenntnis.

-.-.-

Zu Punkt 15

Aktueller Sachstand Radschnellweg OWL 2.0: Kommunikationsstrategie und Nutzen-Kosten-Analyse

Beratungsgrundlage:

Drucksachennummer: 3846/2020-2025

Ohne Aussprache nimmt der Stadtentwicklungsausschuss Kenntnis.

-.-.-

Zu Punkt 16

Vorgehen Marketing- und Kommunikationsstrategie für die Radverkehrsförderung der Stadt Bielefeld

Beratungsgrundlage:

Drucksachennummer: 3847/2020-2025

Ohne Aussprache nimmt der Stadtentwicklungsausschuss Kenntnis.

-.-.-

Zu Punkt 17

WestfalenTicket

Beratungsgrundlage:

Drucksachennummer: 3859/2020-2025

Herr Seifert erklärt, dass das neue Schülerticket eine finanzielle Verschlechterung sei, denn anstatt 19 € wird das Ticket jetzt 36 € kosten. Die kostenpflichtige Leistung wird den Schülern aufgezwungen, die die meisten gar nicht wollen. Daher sei das keine soziale Lösung. Auch die anspruchsberechtigten Schüler sollen jetzt einen finanziellen Anteil leisten.

Das sei keine Verbesserung. Auch die Jahresverträge seien eine Verschlechterung. Der Beschlussvorlage wird er nicht zustimmen.

Herr Frischemeier erklärt, dass er in dem neuen Schülerticket eine Verbesserung sehe. Vor allem für die Schüler aus den umliegenden Gemeinden würde jetzt die Möglichkeit bestehen nach Bielefeld zur Schule mit dem Schulwegticket die Westfalen Bahn zu nutzen. Die Menschen mit dem Bielefeld – Pass müssen nichts zusätzlich bezahlen. Schülerinnen und Schüler würden es kostenfrei bekommen. Nur für die nichtanspruchsberechtigte Personen wird das Ticket 36 € kosten, wobei dies günstiger sei als das WestfalenTicket und die Betroffenen könnten es sich leisten. Diese Gruppe sei jedoch kleiner, als die, die profitiert.

Herr Julkowski-Keppler stimmt Herrn Frischemeier zu und findet das Angebot super. Er äußert Unverständnis gegenüber der FDP.

Herr Dr. Lange äußert kritisch sich zum vertraglichen Konstrukt des WestfalenTickets.

Der Stadtentwicklungsausschuss fasst folgenden

Beschluss:

Der Stadtentwicklungsausschuss empfiehlt dem Rat zu beschließen:

Für alle Schülerinnen und Schüler an städtischen Schulen in Bielefeld soll auf Grundlage des vorliegenden Konzeptes (Anlage 1) zum 1.2.2023 das SchülerTicket Westfalen eingeführt werden und damit die SchülerCard und das Schulwegticket ablösen.

Die Verwaltung wird beauftragt, die notwendigen vertraglichen Vereinbarungen zur Umsetzung des Beschlusses mit moBiel - und damit den Einstieg in das Pilotprojekt für den gesamten westfälischen Raum – zu treffen.

Der Rat befürwortet, dass zum 2. Schulhalbjahr 2022/2023 (01.02.2023) die 2. Stufe für alle Schüler und Schülerinnen mit Schulstandort in Bielefeld realisiert wird. Dafür unterstützt der Rat die erforderlichen vertraglichen Regelungen seitens moBiel mit den Verkehrsträgern der Nachbarkreise. Für nach der Schülerfahrkostenverordnung (SchfkVO) anspruchsberechtigte Schülerinnen und Schüler bleibt der von den Eltern oder volljährigen Schülerinnen und Schülern zu tragende Eigenanteil nach § 2 Absatz 3 SchfkVO bei 12 Euro je Monat. Von Eltern mit mehreren anspruchsberechtigten Kindern wird für das zweite Kind der Eigenanteil weiterhin i.H.v. 6 Euro je Monat und für jedes weitere Kind kein Eigenanteil gefordert. Kein Eigenanteil wird erhoben für nach der SchfkVO anspruchsberechtigte Schülerinnen und Schüler in der Primarstufe (1.- 4. Klassen) und für anspruchsberechtigte Bielefeld-Pass-Inhaber. In diese Geschwisterkinderregelung werden alle städtischen und nichtstädtischen Schulträger in Westfalen einbezogen, die ein Ticket für Schülerinnen und Schüler nach § 2 Absatz 3 SchfkVO (SchülerCard oder SchülerTicket Westfalen) anbieten

- mit großer Mehrheit beschlossen -

-.-.-

Bauamt

Bauamt/Bauleitpläne

Zu Punkt 18

Integriertes städtebauliches Entwicklungskonzept „Nördlicher Innenstadtrand“

hier: Entwurfsplanung zur Umgestaltung des Philipp-Reis-Platzes

Beratungsgrundlage:

Drucksachenummer: 3762/2020-2025

Herr Beck äußert sich zu den Anregungen der Bezirksvertretung Mitte. Die dort gestellten Fragen zu den Details werden noch geklärt und in der Sitzung der BV Mitte vorgestellt.

Der Stadtentwicklungsausschuss fasst über die Beschlussvorlage mit den in BV Mitte beschlossenen Änderungen folgenden Beschluss:

Beschluss:

Der Entwurfsplanung zum Philipp-Reis-Platz wird mit der Maßgabe zugestimmt, dass insbesondere

- auf die kritisch gesehene Verlegung von Kleinpflaster möglichst verzichtet,
- die Zahl der PKW-Parkplätze für Besuchende und FahrradParkplätze überprüft,
- eine Lärmbelästigung bei der Wiederherstellung der „Sonile“ ausgeschlossen und • das Lichtkonzept noch einmal zum Beschluss vorgestellt wird.

- abweichend vom Beschlussvorschlag einstimmig beschlossen -

-.-.-

Zu Punkt 19

Abgrenzung des Baugebietes Hasbachtal (Beschlussempfehlung der Bezirksvertretung Dornberg vom 17.03.2022)

Beratungsgrundlage:

Drucksachenummer: 3810/2020-2025

Herr Dr. Lange erklärt, dass er die Stellungnahme der Fachverwaltung für schlüssig halte und daher nicht dem Beschluss aus der BV Dornberg folgen wird.

Herr Vollmer erklärt, dass es sich bei dem Beschluss aus der BV Dornberg um einen Kompromissbeschluss handeln würde und deswegen würde er der Beschlussempfehlung folgen, allerdingst mit dem entsprechenden Zusatz.

Herr Beck erklärt, dass die Sicherung des Baumbestandes im B-Plan-verfahren ausreichend sei und empfehlen die Änderung von daher nicht.

Herr John bittet dem Beschluss der BV Dornberg zu folgen, denn es wurde kontrovers diskutiert. Ihm sei es wichtig, die Bürger mitzunehmen. Die Stellung des „Wäldchens“ unter das Landschaftsschutzgebiet sei ein Kompromiss.

Der Stadtentwicklungsausschuss fasst folgenden **Beschluss:**

Der Stadtentwicklungsausschuss wird eine Empfehlung an die Bezirksplanungsbehörde in Detmold schicken, die Lücke im Landschaftsschutzgebiet im Norden der Bebauung Hasbachtal zu schließen und die Grenze des ASB und des Landschaftsschutzgebietes mit der Bebauungslinie des Bebauungsplanes zu ziehen. Der Baumbestand im Westen und Norden, der im Bebauungsplan festgelegt ist, gehört dann in Zukunft zum Landschaftsschutzgebiet. Der Flächennutzungsplan ist entsprechend anzupassen.

- mit Mehrheit beschlossen -

Zu Punkt 20 Bauleitpläne Dornberg

Zu Punkt 21 Bauleitpläne Brackwede

Zu Punkt 22 Bauleitpläne Gadderbaum

Zu Punkt 23 Bauleitpläne Heepen

Zu Punkt 24 Bauleitpläne Jöllenbeck

-.-.-

Zu Punkt 24.1 Erstaufstellung des Bebauungsplanes Nr. II/J39 „Wohnen nördlich der Straße Böckmannsfeld, westlich der Straße Düsterfeld“ für das Gebiet nördlich der Straße Böckmannsfeld und südlich der landwirtschaftlichen Fläche Böckmanns Feld.

- Stadtbezirk Jöllenbeck -

Entwurfsbeschluss

Beschluss zur Offenlage gem. §§ 3 (2) und 4 (2) Baugesetzbuch (BauGB)

Beratungsgrundlage:

Drucksachennummer: 3813/2020-2025

Ohne Aussprache fasst der Stadtentwicklungsausschuss folgenden

Beschluss:

1. Der Bebauungsplan Nr. II/J39 „Wohnen nördlich der Straße Böckmannsfeld, westlich der Straße Düsterfeld“ für das Gebiet nördlich der Straße Böckmannsfeld und südlich der landwirtschaftlichen Fläche Böckmanns Feld wird mit dem Text und der Begründung als Entwurf beschlossen.
2. Der Entwurf des Bebauungsplanes ist mit Text und Begründung und den wesentlichen umweltbezogenen Stellungnahmen für die Dauer eines Monats, mindestens jedoch für die Dauer von 30 Tagen, gemäß § 3 (2) Baugesetzbuch (BauGB) öffentlich auszulegen. Die Auslegung ist gemäß § 3 (2) BauGB öffentlich bekannt zu machen.
3. Parallel zur Auslegung sind Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange gemäß 4 (2) BauGB zu beteiligen.

- einstimmig beschlossen -

-.-.-

Zu Punkt 25 Bauleitpläne Mitte

-.-.-

Zu Punkt 25.1

Neuaufstellung des Bebauungsplanes Nr. III/3/04.02 „Ehemalige Volkeningschule südlich der Petristraße“ für eine Teilfläche des ehemaligen Schulgeländes südlich der Petristraße im beschleunigten Verfahren gem. § 13a Baugesetzbuch (BauGB) - Stadtbezirk Mitte -

Beschluss über die eingegangenen Stellungnahmen
Satzungsbeschluss

Beratungsgrundlage:

Drucksachenummer: 3563/2020-2025

Ohne Aussprache fasst der Stadtentwicklungsausschuss 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 genehmigt.
2. Der Stellungnahme der Unteren Denkmalbehörde (Ifd. Nr. 1.16) zum Entwurf wird gefolgt. Die Stellungnahmen der Unteren Naturschutzbehörde (Ifd. Nr. 1.4), des Polizeipräsidiums Bielefeld (Ifd. Nr. 2.1b), der Bezirksregierung Detmold (Ifd. Nr. 2.7), der Telekom Deutschland GmbH (Ifd. Nr. 2.10), der Stadtwerke Bielefeld GmbH (Ifd. Nr. 2.12), der Westnetz GmbH (Ifd. Nr. 2.15), der PLEdoc GmbH (Ifd. Nr. 2.16) sowie der Avacon Netz GmbH (Ifd. Nr. 2.20) zum Entwurf werden zur Kenntnis genommen. Die von der Verwaltung vorgeschlagenen Änderungen und Ergänzungen der Planunterlagen werden gemäß Anlage A2 beschlossen.
3. Der Stellungnahme der moBiel GmbH (Ifd. Nr. 2.13) zum 2. Entwurf (erneuter Entwurf) wird gemäß Anlage A3 gefolgt.
4. Die von der Verwaltung vorgeschlagenen redaktionellen Änderungen und Ergänzungen der Planunterlagen zum 2. Entwurf (erneuter Entwurf) werden gemäß Anlage A3 beschlossen.
5. Der Bebauungsplan Nr. III/3/04.02 „Ehemalige Volkeningschule südlich der Petristraße“ für eine Teilfläche des ehemaligen Schulgeländes südlich der Petristraße wird mit dem Text und der Begründung gemäß § 10 (1) BauGB als Satzung beschlossen.
6. Die Berichtigung des Flächennutzungsplanes gemäß § 13a (2) Nr. 2 BauGB wird zur Kenntnis genommen.
7. Der Beschluss des Bebauungsplans ist gemäß § 10 (3) BauGB ortsüblich öffentlich bekannt zu machen. Der Bebauungsplan mit Begründung ist gemäß § 10 (3) BauGB bereitzuhalten

- einstimmig beschlossen -

Zu Punkt 25.2 **Erstaufstellung des Bebauungsplanes Nr. III/4/57.00 „Mittelstraße“ für das Gebiet Gerichtstraße, Luisenstraße, August-Bebel-Straße, Detmolder Straße gemäß § 13a BauGB - Stadtbezirk Mitte -**

Beschluss über Stellungnahmen
Satzungsbeschluss zum Bebauungsplan

Beratungsgrundlage:

Drucksachenummer: 3642/2020-2025

abgesetzt

Zu Punkt 26 **Bauleitpläne Schildesche**

Zu Punkt 27 **Bauleitpläne Senne**

Zu Punkt 28 **Bauleitpläne Sennestadt**

Zu Punkt 28.1

1. Änderung des Bebauungsplanes Nr. I/ St 50 „Wohnen und Arbeiten auf dem Schillinggelände“ für eine Teilfläche südwestlich der Paderborner Straße, begrenzt durch das Flurstück 321 (Kreuzkirche) und die Altmühlstraße im Süden

- Stadtbezirk Sennestadt -

Entwurfsbeschluss

Beratungsgrundlage:

Drucksachenummer: 3707/2020-2025

Ohne Aussprache fasst der Stadtentwicklungsausschuss folgenden

Beschluss:

1. Die **1. Änderung des Bebauungsplanes Nr. I/ St 50 „Wohnen und Arbeiten auf dem Schillinggelände“** für eine Teilfläche südwestlich der Paderborner Straße, begrenzt durch das Flurstück 321 (Kreuzkirche) und die Altmühlstraße im Süden wird mit dem Text und der Begründung als Entwurf beschlossen.
2. Der Entwurf der Bebauungsplanänderung ist mit Text und Begründung und den wesentlichen umweltbezogenen Stellungnahmen 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.

- einstimmig beschlossen -

...-

Zu Punkt 29 Bauleitpläne Stieghorst

...-

Zu Punkt 29.1 7. Änderung des Bebauungsplanes Nr. III/Ub 1 „Wohnen am Friedhof Ubbedissen“ für das Gebiet südlich der Detmolder Straße und östlich der Ubbedisser Straße auf dem Gelände der evangelischen Kirchengemeinde Ubbedissen – Lämershagen im beschleunigten Verfahren gem. § 13a BauGB

- Stadtbezirk Stieghorst -

Änderungsbeschluss

Beratungsgrundlage:
Drucksachennummer: 3688/2020-2025

abgesetzt

-.-.-

Frank Strothmann, Vorsitzender

Anita Lange, Schriftführung