

Niederschrift
über die Sitzung des Stadtentwicklungsausschusses
am 13.09.2023

Tagungsort: Großer Saal im Neuen Rathaus
Beginn: 17:00 Uhr
Sitzungspause:
Ende: 21:00 Uhr

Anwesend:

CDU

Herr Marcel Kaldek
Herr Dr. Simon Lange
Herr André Langeworth
Frau Tanja Orlowski
Frau Carla Steinkröger

SPD

Herr Kai-Philipp Gladow, anwesend von 18:35 Uhr - 18:48 Uhr
Herr Ulrich Gödde, abwesend von 18:33 Uhr bis 18:48 Uhr
Herr Sven Rörig
Herr Ole Heimbeck
Herr Frederik Suchla

Bündnis 90/Die Grünen

Herr Dominic Hallau
Frau Gudrun Hennke
Herr Paul John
Herr Thomas Krause
Frau Romy Mamerow, abwesend ab 17:10 Uhr

AfD

Herr Maximilian Kneller , abwesend ab 20:32 Uhr

Die Partei

Herr Bjarne Lange

FDP

Herr Rainer Seifert

Die Linke

Herr Bernd Vollmer

Beratende Mitglieder

Herr Dr. Andreas Bruder

Beratende Mitglieder nach § 58 Abs. 1 Satz 11 GO NRW

Herr Robert Alich
Herr Michael Gugat

Herr Dietmar Krämer
 Frau Gordana Kathrin Rammert

Stellvertretende beratende Mitglieder

Herr Franz-Peter Diekmann

Von der Verwaltung

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

Schriftführung

Frau Anita Lange

Vor Eintritt in die Tagesordnung

Herr Rörig begrüßt in Vertretung für Herrn Strothmann die Anwesenden zur 38. Sitzung des Stadtentwicklungsausschusses in dieser Wahlperiode. Die zahlreichen Besucher bittet er, mitgebrachte Banner abzunehmen, was sodann auch erfolgt. Er stellt fest, dass form- und fristgerecht zur Sitzung eingeladen wurde und der Ausschuss beschlussfähig ist. Er begrüßt Herrn Suchla als neues ordentliches Ausschussmitglied.

Es erfolgen folgende Änderungen zur Tagesordnung:

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

- 3.1 Anfrage Fraktion Die Linke - Verkehrswende - Realisierung Stadtbahnlinie 5
- 4.4 Öffentliche Informationsveranstaltungen
Antrag der FDP-Fraktion zu TOP Ö 14 „City-Entwicklung“ zur Sitzung des Stadtentwicklungsausschusses am 24.01.2023
- 7.1 Haushalts- und Stellenplan 2024 für den Stab des Dezernates 4
- 7.2 Haushaltsplan mit Stellenplan 2024 des Amtes für Verkehr
- 7.3 Haushaltsplan und Stellenplan 2024 des Bauamtes
- 7.4 Haushaltsplan und Stellenplan für 2024 des Amtes für Geoinformation und Kataster
- 11 Osnabrücker Straße zwischen Siekbrede und Waldbrede, Anlage von Radfahrstreifen
- 13 Weiterentwicklung der Beteiligungsstrukturen im Kontext der Umsetzung der Mobilitätsstrategie 2030
- 16 Umbau der Heeper Straße zwischen Teutoburger Straße und Am Venn
- 19 Konzept Fahrradparken
- 21 OWD stadtauswärts – Rückbau des dritten Fahrstreifens (Wiederherstellung Standstreifen) ab „Graphia-Brücke“
- 22 Verlängerung und Weiterentwicklung des Fahrradverleihsystems
- 25 Neuaufstellung des Regionalplans OWL für den Regierungsbezirk Detmold

Im Nachtrag wurden Unterlagen zu folgenden Punkten zugesandt:

- 3.3 Anfrage Fraktion Die Linke - Verkehrswende - P+R Angebot in Milse
- 3.4 Anfrage Fraktion Die Linke - Öffentliche Toiletten an ÖPNV-Knotenpunkten bzw. an Mobilstationen

- 3.7 Anfrage CDU-Fraktion „Prüfung des Denkmalschutzes für das Haus des Handwerks“
- 7.3 Haushaltsplan und Stellenplan 2024 des Bauamtes
- 15 Mobilitätsstrategie 2030 hier: Umsetzung eines integrierten Verkehrsleitsystems
- 17 Bericht zur Beratung der Jahresunfallkommission UK 2023-II
- 18 Beratung der Unfallkommission UK 2023-III Sachstand zur Direktvergabe
- 19 Konzept Fahrradparken

Nichtöffentliche Sitzung:

Hiernach wird die Sitzung wieder als öffentliche Sitzung weitergeführt.

Herr Rörig stellt fest, dass die Öffentlichkeit wiederhergestellt ist und lässt über die geänderte Tagesordnung abstimmen. Da der bisherige TOP 46.1 (Weiterer Umgang mit der Tunnelanlage „Jahnplatzforum“ (Jahnplatz 12), DSN 6571/2020-2025) in den öffentlichen Teil verschoben wird (TOP 8) ändert sich die Reihenfolge der Tagesordnung. Sie wird bei einer Enthaltung beschlossen.

Öffentliche Sitzung:

Zu Punkt 1 Genehmigung des öffentlichen Teils der Niederschrift über die Sitzung des Stadtentwicklungsausschusses

Zu Punkt 1.1 Genehmigung des öffentlichen Teils der Niederschrift über die 33. Sitzung des Stadtentwicklungsausschusses am 06.06.2023

Ohne Aussprache fasst der Stadtentwicklungsausschuss folgenden

Beschluss:

Die Niederschrift der öffentlichen Sitzung vom 06.06.2023 (Nr. 33) wird nach Form und Inhalt genehmigt.

- bei einer Enthaltung einstimmig beschlossen -

-.-.-

Zu Punkt 2 Mitteilungen

Zu Punkt 2.1 Weiterentwicklung des On-Demand Verkehrs

Das Amt für Verkehr teilt mit:

Weiterentwicklung des On-Demand-Verkehrs in Bielefeld

Das Amt für Verkehr und moBiel untersuchen gemeinsam eine perspektivische Weiterentwicklung des On-Demand-Verkehres für die Stadt Bielefeld im Sinne der Verkehrswende.

Eine betriebliche Ausweitung des On-Demand-Verkehres in Bielefeld, des derzeitigen Probetriebes in Sennestadt und Jöllenbeck (meinAnton), ist mit den vorhandenen fahrzeugseitigen und personellen Ressourcen nicht umsetzbar und erfordert zusätzlichen Fahrzeug- und Fahrerbedarf sowie finanzielle Mittel. Deshalb ist eine On-Demand-Ausweitung generell abhängig von der Beauftragung und der Finanzierung durch den ÖPNV-Aufgabenträger, der Stadt Bielefeld, nach einer entsprechenden Beschlussfassung der politischen Gremien.

Für die Weiterentwicklung des On-Demand-Verkehres soll ein Konzept mit der Unterstützung eines Fach-Gutachters im Rahmen einer ganzheitlichen Betrachtung für das gesamte Stadtgebiet und über die Stadtgrenzen hinaus erstellt werden.

Ziel ist die Erstellung eines Leitfadens und die Formulierung von grundsätzlichen, übergeordneten Handlungsempfehlungen für die betrieblich sinnvolle und wirtschaftliche Gebietsweiterentwicklung des On-Demand-Verkehres anhand einheitlicher fachlicher Kriterien. Auf dieser fachlichen Basis können dann zukünftig weitergehende Entscheidungen zu etwaigen Gebietsausweitungen zwischen der Stadtverwaltung und moBiel getroffen werden.

Dabei werden innovative und ressourcenschonendere Fahrzeugtypen sowie zukunftsweisende Entwicklungen, wie z.B. autonomes Fahren und digitale Vernetzung mit in Betracht gezogen.

Hierzu werden derzeit die Aufgabenbeschreibung und der Leistungsumfang für die Gutachterleistung erstellt.

Die Auftragsvergabe soll bis Ende 2023 erfolgen. Die Ergebnisse sollen Mitte 2024 vorliegen.

Auf der Basis des dann vorliegenden Leitfadens und der Handlungsempfehlungen sollen zukünftige Gebietserweiterungen des On-Demand-Verkehres bewertet und den politischen Gremien zur Beratung und Beschlussfassung inkl. Umsetzungs- und Finanzierungskonzept (Umsetzung vorbehaltlich Finanzierung) vorgelegt werden.

Die vorliegenden Anfragen zu On-Demand-Ausweitungen aus den Stadtbezirken werden im Rahmen dieses Projektes mitbetrachtet und bewertet.

Der Stadtentwicklungsausschuss nimmt Kenntnis.

-.-.-

Zu Punkt 2.2

Prüfung der Fernwärmeversorgung des Baugebietes "Wohnen nördlich Kusenweg, westlich Ostring"

Das Bauamt teilt mit:**Anlass:**

Sitzung des Stadtentwicklungsausschusses am 06.06.2023, TOP 4.8 - Beschlusspunkt Nr. 6, (Drucksachenummer 5263/2020-2025/1):

Der Stadtentwicklungsausschuss wird sich im Rahmen dieses Bauleitplanverfahrens sowie künftiger Verfahren für einen Anschluss an das Fernwärmenetz - soweit möglich - einsetzen.

Sachverhalt:

Das Bauamt hat die Stadtwerke Bielefeld GmbH bezüglich der Möglichkeit eines Anschlusses an das Fernwärmenetz kontaktiert.

Die Stadtwerke Bielefeld haben eine mögliche Fernwärmeversorgung des Baugebietes bereits vor einiger Zeit geprüft.

In dem Bereich um das geplante Baugebiet ist noch kein Fernwärmenetz vorhanden. Zudem gibt es seitens der Stadtwerke Bielefeld aktuell auch keine konkreten Planungen für einen Ausbau des Netzes in diesem Bereich. Die Stadtwerke bedauern, dass eine Versorgung mit Fernwärme daher nicht möglich ist.

Der Stadtentwicklungsausschuss nimmt Kenntnis.

-.-.-

Zu Punkt 2.3**Stellungnahme zum Beschluss des Klimabeirats zum Mieterticket****Das Amt für Verkehr teilt mit.**

Stellungnahme zur Drucksache 5156/2020-2025 zum Beschluss des Bielefelder Klimabeirats zum Siedler- bzw. Mieterticket (Drucksache 4359/2020-2025)

Ein Beschluss des Bielefelder Klimabeirats (BKB) zum Siedler- bzw. Mieterticket (4359/2020-2025) wurde an den StEA verwiesen und wird im StEA unter der Drucksache (5156/2020-2025) behandelt. Hierzu nimmt das Amt für Verkehr wie folgt Stellung:

Der BKB hat in seiner Sitzung am 31.08.2022 empfohlen, die im Zusammenhang mit dem Mieter- bzw. Siedlungsticket stehenden Rechtsfragen zu klären. Bei dieser Prüfung sind auch die Effekte im Zusammenhang mit der Einführung des Deutschland-Tickets zu betrachten.

Prüfpunkt öffentliches Recht - allgemein:

Das öffentliche Recht bietet keine rechtliche Grundlage für Mieter- bzw. Siedlungstickets.

Beim Mieter- bzw. Siedlungsticket handelt es sich um ein wohnungsbezogenes Verkehrsangebot im Bereich des öffentlichen Nahverkehrs, bei

dem Mieter*innen eines bestimmten Wohnungsunternehmens oder Bewohner*innen eines bestimmten Wohngebiets preisreduzierte Abonnements des öffentlichen Nahverkehrs als fakultatives Angebot nutzen können. In bestimmten Wohngebieten kann auch ein Mieter- bzw. Siedlungsticket mit obligatorischem Charakter angeboten werden. Die einfachsten (und bisher am häufigsten realisierten) Angebote, insbesondere im Wohnungsbestand, beruhen auf dem Prinzip der Freiwilligkeit. Der Vertrieb kann entweder über den Verkehrsdienstleister direkt oder über das Wohnungsunternehmen erfolgen. Das freiwillige Modell basiert auf dem Prinzip des Großkundenrabattes: Das Wohnungsunternehmen tritt als Vermittler*in auf und erwirbt beim Verkehrsdienstleister eine größere Menge an Tickets zum Großkundenrabatt, den sie an ihre Mieter*innen weitergibt. Denkbar wäre hierfür die Anwendung eines Solidarmodells.

Solidarmodelle sind Modelle, bei denen ein Ticketerwerb für eine festgelegte Nutzergruppe obligatorisch ist. Sie basieren auf einem Semesterticket- oder Jobticketmodell und beinhalten im Regelfall eine Mischkalkulation zwischen Viel- und Wenignutzer*innen des ÖPNVs. Aufgrund größerer und planbarer Nutzerzahlen kann somit eine Jahreskarte mit starker Ermäßigung angeboten werden. Die Kosten des solidarischen Mietertickets können direkt in die monatliche Kaltmiete integriert und darüber erhoben werden, so dass keine zusätzlichen Aufwände für die Mieter entstehen.

Prüfpunkt Baurecht - Bebauungspläne und Baugesetzbuch:

Die Festschreibung o.g. Verpflichtungen in Baugebieten über Bebauungsplanfestsetzungen ist rechtlich nicht zulässig.

Ein erforderlicher bodenrechtlicher Bezug ist hier nicht gegeben. Das Baugesetzbuch führt keine Regelungen zu Mieter- bzw. Siedlungstickets in dem Katalog möglicher Festsetzungen nach § 9 BauGB auf. Ein eigenes Festsetzungsfindungsrecht steht der Stadt Bielefeld nicht zu. Auch über die Bauleitplanverfahren begleitende städtebauliche Verträge können entsprechende Vereinbarungen wegen des fehlenden städtebaulichen Bezugs nicht getroffen werden. Weitergehende Ansätze zur Förderung einer nachhaltigen Mobilität könnten perspektivisch bei sogenannter Konzeptvergaben im Rahmen des Baulandmanagements zur Anwendung gebracht werden, sofern die Stadt Bielefeld bei neuen Baugebietsentwicklungen als Zwischenerwerber auftritt.

Prüfpunkt Deutschlandticket:

Am 1. Mai 2023 ist das Deutschlandticket an den Start gegangen – digital, bundesweit gültig und monatlich kündbar. Für 49,- Euro im Monat können Bürger*innen den öffentlichen Nahverkehr in ganz Deutschland unabhängig von Bundesland, Verkehrsverbund oder Tarifgebiet nutzen. Das Deutschlandticket hat die bisherige Struktur der Tarifgestaltung grundlegend verändert und wird den ÖPNV nachhaltig stärken, da es einen großen Hebel bietet, um viele Kundinnen und Kunden dauerhaft zu gewinnen. Zudem wird mit der Einführung des Deutschlandtickets ein Digitalisierungsschub in der Branche erwartet, da viele kleinere Verkehrsunternehmen und -verbände im Zusammenhang mit dem Ticket erstmals digitale Vertriebswege aufbauen werden. Gleichwohl wird die Notwendigkeit eines mehrstufigen Systems gesehen, um einzelnen Personengruppen

*pen unabhängig von ihrem sozioökonomischen Status Mobilität zu ermöglichen. Daher gibt es in Bielefeld neben dem Deutschlandticket sowohl ein Schüler*innen-Ticket als auch das Sozialticket.*

Aus Sicht der Verwaltung ist die Festschreibung eines Mietertickets bei künftigen Baugebieten aktuell nicht möglich.

*Angesichts der nunmehr bestehenden Optionen aus Deutschlandticket, Schüler*innen-Ticket und Sozialticket wird es als nicht zielführend eingestuft.*

Der Stadtentwicklungsausschuss nimmt Kenntnis.

-.-.-

Zu Punkt 2.4 Carsharing im free-floating-System

Das Amt für Verkehr teilt mit:

Antwort zur Anfrage der Fraktionen der CDU und Bürgernähe Ausschreibung von free-floating Carsharing

Text der Anfrage:

Bürgernähe und CDU-Fraktion bitten Carsharing im free-floating-System zu prüfen, auch in äußeren Stadtbezirken.

Antwort der Organisationseinheit 660.21

Das Amt für Verkehr bereitet aktuell ein öffentliches Interessensbekundungsverfahren für stationsbasiertes Carsharing im öffentlichen Straßenraum vor. Mit diesem Verfahren sollen an 16 Standorten insgesamt 22 Stellplätze für stationsbasiertes Carsharing im öffentlichen Raum geschaffen werden. Die 16 Standorte verteilen sich auf alle 10 Stadtbezirke, sodass entsprechend auch in den äußeren Stadtbezirken stationsbasierte Carsharing-Angebote geschaffen werden.

Für das stationsbasierte System wurde sich entschieden, da die gesamtverkehrliche Wirkung dieses Systems gemäß der Ergebnisse verschiedener wissenschaftlicher Untersuchungen deutlich größer ist, als die des free-floating-Systems: während pro stationsbasiertem Carsharing-Fahrzeug i.d.R. mehr als zehn (in manchen Städten bis zu 20) Privat-Pkw ersetzt werden können, werden durch ein free-floating-Fahrzeug i.d.R. lediglich bis zu drei Privat-Pkw ersetzt.

Begründet liegt dies v.a. an der besseren Planbarkeit und der entsprechend größeren Zuverlässigkeit der stationsbasierten Systeme. So können bei diesen Systemen im Gegensatz zu free-floating-Systemen die Fahrzeuge bereits im Voraus für einen gewünschten, exakt definierbaren Zeitraum verbindlich gebucht werden, wobei auch der Abhol- und Abgabeort der Fahrzeuge vorher bekannt und reserviert ist. Diese Planbarkeit ist bei free-floating-Carsharing systembedingt nicht möglich. Ferner sind bei den stationsbasierten Systemen i.d.R. sehr unterschiedliche Fahrzeugtypen verfügbar (von Kleinwagen bis Transporter), wohingegen free-

floating-Systeme i.d.R. auf wenige Modelle (meist Kleinwagen) begrenzt sind.

Für die Fortschreibung der Carsharing-Stellplätze im öffentlichen Raum wird das Amt für Verkehr die Einführung eines free-floating- oder Hybrid-Systems erneut prüfen.

Der Stadtentwicklungsausschuss nimmt Kenntnis.

-.-.-

Sodann wird die Behandlung des Tagesordnungspunktes 4.2 vorgezogen:

Zu Punkt 4.2 Straßenbauplanungen L712n und Herforder Straße

Beratungsgrundlage:

Drucksachennummer: 4148/2020-2025

Die Bürgereingabe fordert die zuständigen Gremien der Stadt Bielefeld auf, die Planungen und deren Umsetzung zu stoppen und auf den Prüfstand zu stellen.

Insbesondere sollen

1. Grundstücke im Besitz der Stadt Bielefeld, die für den Bau der L712n benötigt werden, nicht an den Landesbetrieb Straßen.NRW veräußert werden.
2. ggf. bestehende Kooperationsverträge mit Straßen.NRW bezüglich der genannten Bauprojekte gekündigt werden.
3. Die rechtlichen Möglichkeiten der Stadt Bielefeld geprüft werden, die überalterten Planungen in der aktuellen Situation planungsrechtlich neu zu bewerten. Die klima- und verkehrspolitischen Ziele der Stadt Bielefeld und das wegweisende Urteil des Bundesverfassungsgerichtes zum Bundesklimaschutzgesetz vom April 2021 machen eine juristische Neubewertung notwendig.

Zu Punkt 4.2.1 Antrag SPD-Fraktion "Straßenbauplanungen L712n und Herforder Straße"

Beratungsgrundlage:

Drucksachennummer: 6757/2020-2025

Herr Suchla erläutert den Antrag der SPD-Fraktion. Die L712n sei ein Projekt des Landes NRW. Es würde wahrscheinlich so, wie es jetzt planfestgestellt sei, heute nicht mehr geplant werden. Die Planungen seien aber inzwischen so weit fortgeschritten und eben auch planfestgestellt, dass die Stadt das Rad nicht mehr zurückdrehen könne. Wollte man sich mit Erfolg dagegen wenden, so müsste man sich an den grünen Verkehrsminister des Landes NRW wenden. Auch die vorzunehmenden Grundstücksveräußerungen könnten letztlich vom Land erzwungen werden. Der Antrag sei daher eine Brücke, mit dem zum Ausdruck gebracht werden soll, welche Ziele in der Verkehrspolitik in Bielefeld unter Berücksichtigung der L712n verfolgt werden sollen, so etwa die Mobilitätsstrategie, der Radschnellweg von Herford nach Gütersloh, ein Konzept zur Verkehrsberuhigung von Milse und Altenhagen sowie die Gestaltung der Herforder Straße.

Frau Rammert äußert, dass der Bau neuer Straßen in der Dimension der L712n eine Fehlinvestition sei, sowohl monetär als auch klimatisch. Es würde eine Straße gebaut für so viele Autos, dass dies mit den Klimazielen der Stadt nicht in Einklang zu bringen sei. Die Zahl der neu zugelassenen Autos steige stetig. Eine Klimaneutralität könne man damit nicht herstellen. Die Kreuzung der L712n mit der Herforder Straße sei größer geplant als das Areal der Buschkampkreuzung. Teile der benötigten Flächen seien aktuell durch den Regen von nur einem Tag überflutet. Es müssten also für das künftige Entwässerungskonzept Maßnahmen getroffen werden, die die bislang veranschlagten Kosten nochmals ganz erheblich überschreiten werden. Die Gesamtkosten, die aktuell auf etwa 35 Millionen € geschätzt werden, würden sicherlich auch weiter steigen. Die langfristigen Kosten für Umwelt, Naturschutz und Klima seien hierin noch nicht einmal eingepreist. Der von der SPD vorgelegte Antrag entspreche eigentlich nicht dem, was die SPD sonst befürworte. Sie könne für die Bürgernähe einem Verkauf der betroffenen Grundstücke nicht zustimmen, da sie damit gegen die im Rat vereinbarten Klimaschutzziele verstoßen würde. Außerdem würde sie gegen ihren abgegebenen Eid verstoßen, ihr Mandat zum Wohle der Bürgerinnen und Bürger der Stadt Bielefeld auszuüben.

Frau Rammert beantragt

1. die Stellungnahme der Parents for future zusätzlich in den Rat zu verweisen.
2. Eine Stellungnahme der Stadt Bielefeld zu den ökologischen Auswirkungen analog zum Regionalplan an das Land zu übersenden.

Herr Gugat führt aus, dass weder der Bau noch der Verzicht auf den Bau das Weltklima und auch nicht das Klima der Stadt Bielefeld nachhaltig beeinträchtigen würde. Beeinträchtigt würde aber die Fähigkeit der Stadt Bielefeld, mit den Auswirkungen des globalen Klimawandels umzugehen, und er beeinflusse das gesellschaftliche Klima. Der Verzicht auf den Bau wäre ein Signal in die Gesellschaft. Die betroffenen Flächen würden gebraucht für den Umweltschutz und die Erhaltung der Artendiversität, wie in der vorangegangenen Sondersitzung gerade vom Umweltdezernent gehört. Herr Gugat verweist auf den Begriff der intergenerationellen Freiheitssicherung, den das Bundesverfassungsgericht verwendet habe. Das spiele auch hier eine Rolle, da man versuchen sollte, die Klimaerwärmung durch jeden möglichen Schritt, auch wenn es ein kleiner sei, einzudämmen. Zwar sei auch der Aspekt der Planungssicherheit ein valides Argument. Andererseits müsse man auch irgendwann damit beginnen, Flächenversiegelung zu reduzieren. Für das Bundesland Bayern gebe es eine Erhebung, wonach die komplette Landesfläche bis zum Jahr 2198 versiegelt wäre, wenn der aktuelle Flächenverbrauch fortgesetzt werde. Zum Antrag der SPD-Fraktion fehle es ihm an einem Zusammenhang mit dem Inhalt der Äußerung von Parents for future, der Antrag verfehle das Thema des Tagesordnungspunktes, da er sich zum Thema Klima überhaupt nicht verhalte.

Herr Gugat äußert seine Zustimmung für die Lokaldemokratie zu dem Bürgerantrag. Nach klarstellender Nachfrage von Herrn Rörig stellt er den Antrag nach der Geschäftsordnung über die einzelnen Punkte der Bürgereingabe abzustimmen.

Herr Hallau begrüßt das große öffentliche Interesse und weist auf das morgen startende Rats-TV hin. Zu Sache gibt er an, dass die grüne Ratsfraktion über all die Jahre immer gegen die L712n gestimmt habe. Daran ändere sich auch heute nichts. Er halte es für eine Art Pseudodemokratie, wenn jetzt noch ein Beschluss über die Grundstücksverkäufe gefordert werde, obwohl ein Einfluss auf die Realisierung des Bauvorhabens tatsächlich kaum gegeben sei. Er hätte es für richtiger gefunden, wenn das Land mit der Stadt in Umsetzung des beschlossenen Bauvorhabens die Verträge abgeschlossen und die Gremien hierüber informiert hätte. Zum Antrag der SPD-Fraktion äußert er, dass seine Fraktion den meisten Punkten folgen könne, da es richtig sei, dass, wenn die L712n nun leider aller Voraussicht nachkomme, die weitere Planung an den Klimaschutzziele der Stadt Bielefeld ausgerichtet werde. Er beantragt, über die einzelnen Punkte des gestellten Antrages einzeln abzustimmen, da seine Fraktion dem Unterpunkt D nicht folgen werde. Zudem beantragt er, dass vor der Abstimmung wegen der Vielzahl der eingebrachten Anträge eine Sitzungsunterbrechung erfolge.

Herr Kneller äußert, dass aus seiner Sicht werde der Bau der L712n von den Bürgern in Milse und Altenhagen befürwortet. Das anwesende Publikum käme überwiegend überhaupt nicht aus den betroffenen Stadtteilen, es habe sich ein gewisses Klientel versammelt. Genau wie beim OWD verhalte es sich auch bei der L712n. Mehr Straßen würden nicht mehr Autos bedeuten. Hier liege ein Denkfehler bei den Gegnern des Vorhabens. Wenn es ein mehr an Autos gebe, dann sei das die freie Entscheidung der Bürger. Auch in Bio-Supermärkten würden die Lebensmittel mit dem LKW angeliefert. Die Straßen würden gebraucht, nicht zum Spaß, wie etwa die Fahrradstraßen, sondern auch um Staus zu vermeiden und den damit verbundenen Schadstoffausstoß. Außerdem gehe es um die Entlastung der Wohngebiete. Schuld an der Erhöhung der Kosten seien zudem die, die den Bau hinausgezögert hätten, nämlich die Grünen und die Unterstützer im Publikum. Es seien in der Bürgerinitiative Halbwahrheiten verbreitet worden. Die Straße sei planfestgestellt und könne nicht mehr verhindert werden, was auch gut so sei. Dies haben Herr Suchla und Herr Hallau mit ihrem Eiertanz vorhin sagen wollen.

Frau Rammert beantragt einen Ordnungsruf gegen Herrn Kneller, da er wiederholt die anwesende Öffentlichkeit beleidigt und stigmatisiert habe. Dies entspreche nicht der Würde des Hauses.

Herr Kneller erwidert, dass es hierfür kein Antragsrecht gebe.

Herr Rörig stellt klar, dass Ordnungsmittel vom Vorsitzenden ausgesprochen werden. Er habe Herrn Kneller eben mehrfach zur Sachlichkeit aufgefordert. Dabei wolle er es belassen, zumal der Vortrag jetzt beendet sei.

Herr Dr. Lange stellt zunächst heraus, dass das Bauvorhaben L712n das Ergebnis eines langen demokratischen Prozesses sei. Es sei sehr gut, dass in diesem Prozess alle beteiligt wurden, Argumente gehört und ausgetauscht wurden, dass am Ende auch nicht derjenige gewinnt, der am lautesten schreit, sondern dass am Ende vielleicht eine Entscheidung eines Gerichts steht. Für diese demokratischen Strukturen sei er sehr dankbar. Seine Fraktion begrüße, dass die Straße nun gebaut werden

kann. Dies entlaste den Verkehr und die Emissionen in den Wohngebieten, dies entlaste auch die enormen Pendlerströme, die aus dem Norden in die Stadt einpendeln. Auch für den gewerblichen Verkehr bringe die Straße eine lange geforderte Entlastung. Hierzu sagten die Studien, dass diese Verkehrsströme zunehmen werden, sodass die Straße absolut notwendig sei. Seine Fraktion werde dem ersten Teil des Antrages der SPD, der prosamäßig formuliert sei, nicht zustimmen. Dass die Situation für die Koalition schwierig sei, sei verständlich. Es mag auch einen Bruch innerhalb der Koalition geben, vielleicht sogar ein gewisses Misstrauen gegenüber dem Dezernenten. Dem zweiten Teil des Antrages werde seine Fraktion zustimmen, da hierin Forderungen aufgestellt werden, die seine Fraktion mit der FDP zusammen schon seit langem immer wieder gefordert hätte, die aber bislang an der Zustimmung der SPD gescheitert seien und von der Verwaltung auch nicht weiter vorangebracht wurden. Dies sollte jetzt gemeinsam positiv begleitet werden.

Herr Seifert begrüßt, dass die SPD eingesehen habe, dass die L712n in der Planung soweit fortgeschritten sei, dass eine Änderung nicht mehr möglich sei. Auch begrüße die FDP die arabischen Ziffern des Antrages der SPD, da sie Forderungen betreffen, die die FDP auch schon lange gestellt hätten. Insoweit freue er sich darüber, dass bei der SPD ein Blick für die Realitäten aufgekommen sei. Dies sei bei den Grünen noch nicht zu erkennen. Den von Herrn Gugat gestellten Antrag lehne er ab. Zu der von Frau Rammert beantragten Stellungnahme zu den Auswirkungen der L712n sei zu bedenken, dass die Straße planfestgestellt sei, sodass Gutachten zu allen relevanten Umweltaspekten längst eingeholt und abgeschlossen worden seien. Das müsse man jetzt nicht nochmal neu machen. Herr Seifert beantragt die getrennte Abstimmung des Antrages der SPD-Fraktion in 1. Teil und 2. Teil.

Herr Vollmer verweist zunächst auf die Möglichkeiten, einen Planfeststellungsbeschluss im Verwaltungsverfahren neu aufzurollen, wenn sich die Verhältnisse geändert hätten. Solche Möglichkeiten gebe es durchaus. Eigentlich müsste man vorliegend neu abwägen, weil sich die Rahmenbedingungen inzwischen ganz erheblich verändert hätten. Bei neuen Straßen spreche man sehr wohl von neuen Verkehren. Einerseits würden neue Straßen genutzt von Personen, die vorher andere Straßen genutzt hätten. Es kämen aber bei neuen Straßen auch immer weitere Personen hinzu, die zuvor überhaupt nicht das Auto benutzt haben, dies aber jetzt tun, weil der Weg mit dem Auto attraktiver sei. Einige Personen würden auch längere Wege mit dem Auto zurücklegen, weil sie jetzt die neue Straße nutzen könnten. Die Entlastung der Wohngebiete in Altenhagen und Milse hätte man nach seiner Vorstellung auch anders gestalten können, ohne dass es dafür den Bau der L712n gebraucht hätte. Außerdem bringe die neue Straße für die anliegenden Bewohner neue Emissionen. Verstärkte Emissionen seien auch etwa an der Altenhagener Straße dadurch zu erwarten, dass der Verkehr dort eher zunehmen als abnehmen werde. Bezogen auf den Vortrag von Herrn Dr. Lange vermisse er ein Eingehen auf die Mobilitätswende und die nötigen Alternativen zum Individualverkehr. In diese Richtung müsse argumentiert werden. Die Linke habe sich immer gegen die L712n ausgesprochen, weil sie Verkehrsprobleme nicht löse. Bezogen auf den Bildungscampus an der Herforder Straße brauche man dort auch nicht noch weitere Verkehrsströme, die aber nun zu befürchten seien. Für eine Planung, die man nicht haben wolle, könne man auch keine Grundstücke zur Verfügung stellen.

Herr Lange unterstützt Frau Rammert bei dem Antrag, dass die Eingabe der Parents for Future in den Rat übergeben werde, weil sie eine breitere Öffentlichkeit verdient habe. Gerichtet an Herrn Seifert ergänzt er, dass auch an der L712n Häuser stehen würden.

Für die Die Partei stellt Herr Lange folgenden Änderungsantrag:

- A. Der Stadtentwicklungsausschuss nimmt die Bürger*inneneingabe von Parents for future zur Kenntnis, *ist ihm allerdings komplett egal.*
- B. Der Stadtentwicklungsausschuss steht weiterhin zur Mobilitätsstrategie mit den Zielen der Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs durch Förderung des Umweltverbundes. Die Mobilitätsstrategie ist der zentrale Hebel für eine sozialere und ökologische Mobilität. Neben dem Beitrag zum Klimaschutz sorgt sie vor Ort für ruhigere und sichere Straßen und erlaubt mehr Flächen für gesunde und bezahlbarere Fortbewegungsmittel, wie das Fahrrad oder den öffentlichen Nahverkehr. *Zu dieser Mobilitätsstrategie der Stadt Bielefeld gehören auch, vor Jahrzehnten geplante überdimensionierte Straßen, die noch mehr Autoverkehr in die Stadt locken sollen.*
- C. Der Stadtentwicklungsausschuss steht *möglicherweise* weiterhin für die Realisierung eines Radschnellweges von Herford durch Bielefeld nach Gütersloh.
- D. *Der Stadtentwicklungsausschuss erkennt an, dass das Projekt „Klimawandel“ einen Böswilligkeitsfortschritt erreicht hat, der im Falle der noch ausstehenden Grundstücksverkäufe zugunsten der L712n durch die dann beteiligten Bielefelder Parteien beschleunigt wird und ausnahmsweise ein einziges Mal die Klimamaßnahmen der Stadt Bielefeld übergangen werden müssen. Der Stadtentwicklungsausschuss bittet dies zu entschuldigen.*

Herr Lange beantragt außerdem noch, dass über seine Punkte einzeln abgestimmt wird.

Herr Rörig erläutert sodann das beabsichtigte Abstimmungsverfahren zu allen zu diesem Tagesordnungspunkt gestellten Anträgen.

Auf Bitten von Herrn Rörig nimmt Herr Adamski Stellung zu der von Frau Rammert beantragten Abgabe einer Umwelteinschätzung. Er erläutert zunächst, dass die Verwaltung bereits vor den Sommerferien eine Stellungnahme zur rechtlichen Einschätzung abgegeben habe, die jetzt auch Grundlage für die heutigen Tagesordnungspunkte sei. Man sei zu dem Ergebnis gekommen, dass das Planungsverfahren abgeschlossen sei. Er halte es daher für sinnvoller, wenn der Fokus darauf gerichtet werde, einerseits die Anschlussplanung an die L712n in den Blick zu nehmen, da die Stadt hier Vorhabenträger sei und hier alle Umweltschutz- und Klimaschutzbelange behandelt werden müssten. Zum anderen die vorhandenen Ressourcen auch darauf zu verwenden, bei anderen im Raum stehenden Projekten, etwa der B66n zu erreichen, dass solche Vorhaben noch gestoppt werden. Da das Thema L712n im Grunde durch sei, seien die Einflussmöglichkeiten der Verwaltung durch ein zu erarbeitendes Gutachten vergleichsweise gering, anders als vielleicht die Möglichkeiten der Politik. Selbst wenn auch dieses Thema sinnvoll sei, würde es sehr viel

Arbeit bedeuten. Zugleich gebe es ganz viele Aufgaben, die von seiner Verwaltung die in Bezug auf die Mobilitätswende und die Klimaziele bearbeitet werden müssten, die allesamt nicht zurückgestellt werden sollten, etwa die Jöllenbecker Straße, das Johannistal, die Verringerung des MIV etc. Insofern bitte er, von der Beauftragung abzusehen.

Herr Rörig unterbricht die Sitzung für einige Minuten zur Beratung.

Sodann lässt Herr Rörig wie folgt abstimmen:

Der Stadtentwicklungsausschuss fasst zu dem Antrag von Herrn Gugat zu den einzelnen Punkten der Bürgereingabe folgenden **Beschluss**:

Inbesondere sollen:

1. **Grundstücke im Besitz der Stadt Bielefeld, die für den Bau der L712n benötigt werden, nicht an den Landesbetrieb Straßen.NRW veräußert werden.**

- *mit Mehrheit abgelehnt*

-

Über die Punkte 2.+3. wird zusammen abgestimmt.

Inbesondere sollen:

2. **ggf. bestehende Kooperationsverträge mit Straßen.NRW bezüglich der genannten Bauprojekte gekündigt werden.**
3. **Die rechtlichen Möglichkeiten der Stadt Bielefeld geprüft werden, die überalterten Planungen in der aktuellen Situation planungsrechtlich neu zu bewerten. Die klima- und verkehrspolitischen Ziele der Stadt Bielefeld und das wegweisende Urteil des Bundesverfassungsgerichtes zum Bundesklimaschutzgesetz vom April 2021 machen eine juristische Neubewertung notwendig.**

- *mit Mehrheit abgelehnt*

Sodann lässt Herr Rörig über den Antrag von Frau Rammert abstimmen.

Der Stadtentwicklungsausschuss fasst folgenden

Beschluss:

1. **Die Stellungnahme der Parents for future zusätzlich in den Rat zu verweisen.**

- *mit Mehrheit abgelehnt* –

2. **Eine Stellungnahme der Stadt Bielefeld zu den ökologischen Auswirkungen analog zum Regionalplan an das Land zu übersenden.**

- *mit Mehrheit abgelehnt* -

Anschließend lässt Herr Rörig über den Antrag der SPD-Fraktion getrennt über die einzelnen Punkte jeweils zunächst mit den Änderungen der Partei und anschließend in der gestellten Form abstimmen.

Der Stadtentwicklungsausschuss fasst folgenden **Beschluss**:

A. Der Stadtentwicklungsausschuss nimmt die Bürger*inneneingabe von Parents for future zur Kenntnis, ist ihm allerdings komplett egal.

- mit großer Mehrheit abgelehnt –

A. Der Stadtentwicklungsausschuss nimmt die Bürgereingabe von Parents for future zur Kenntnis.

- mit Mehrheit beschlossen

B. Der Stadtentwicklungsausschuss steht weiterhin zur Mobilitätsstrategie mit den Zielen der Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs durch Förderung des Umweltverbundes. Die Mobilitätsstrategie ist der zentrale Hebel für eine sozialere und ökologische Mobilität. Neben dem Beitrag zum Klimaschutz sorgt sie vor Ort für ruhigere und sichere Straßen und erlaubt mehr Flächen für gesunde und bezahlbarere Fortbewegungsmittel, wie das Fahrrad oder den öffentlichen Nahverkehr. Zu dieser Mobilitätsstrategie der Stadt Bielefeld gehören auch, vor Jahrzehnten geplante überdimensionierte Straßen, die noch mehr Autoverkehr in die Stadt locken sollen.

- mit großer Mehrheit abgelehnt –

B. Der Stadtentwicklungsausschuss steht weiterhin zur Mobilitätsstrategie mit den Zielen der Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs durch Förderung des Umweltverbundes. Die Mobilitätsstrategie ist der zentrale Hebel für eine sozialere und ökologische Mobilität. Neben dem Beitrag zum Klimaschutz sorgt sie vor Ort für ruhigere und sichere Straßen und erlaubt mehr Flächen für gesunde und bezahlbarere Fortbewegungsmittel, wie das Fahrrad oder den öffentlichen Nahverkehr.

- mit Mehrheit beschlossen

C. Der Stadtentwicklungsausschuss steht möglicherweise weiterhin für die Realisierung eines Radschnellweges von Herford durch Bielefeld nach Gütersloh.

- mit großer Mehrheit abgelehnt -

C. Der Stadtentwicklungsausschuss steht weiterhin für die Realisierung eines Radschnellweges von Herford durch Bielefeld nach Gütersloh.

- mit großer Mehrheit beschlossen

D. Der Stadtentwicklungsausschuss erkennt an, dass das Projekt „Klimawandel“ einen Böswilligkeitsfortschritt erreicht hat, der im Falle der noch ausstehenden Grundstücksverkäufe zugunsten der L712n durch die dann beteiligten Bielefelder Parteien beschleunigt wird und ausnahmsweise ein einziges Mal die Klimamaßnahmen der Stadt Bielefeld übergangen werden müssen. Der Stadtentwicklungsausschuss bittet dies zu entschuldigen.

- mit großer Mehrheit abgelehnt -

D. Gleichzeitig erkennt der Stadtentwicklungsausschuss an, dass das Projekt L712n einen Planungsfortschritt erreicht hat, der nicht mehr verändert werden kann. Auch wenn die L712n nicht den obigen Zielen entspricht, führt sie zu einer Beruhigung der Wohngebiete, da die Straße den Schwerlastverkehr aus den Wohngebieten weglenkt. Sowohl die Kreuzung als auch die Straße als solche sind planfestgestellt und damit geltendes Recht, das lediglich das Land NRW - und explizit nicht die Stadt Bielefeld - beeinflussen kann.

- mit Mehrheit abgelehnt –

Sodann lässt Herr Rörig über die Punkte 1.-3. des Antrages der SPD-Fraktion abstimmen. Der Stadtentwicklungsausschuss fasst folgenden

Beschluss:

Die Verwaltung wird deshalb zu folgenden Punkten aufgefordert:

1. Die Fortschritte bei der Machbarkeitsstudie des Radschnellweges noch in diesem Jahr im Stadtentwicklungsausschuss vorzustellen.

- bei einer Enthaltung einstimmig
beschlossen

2. Die Stadtverwaltung wird aufgefordert, ein Konzept zur Verbesserung der Verkehrsberuhigung von Milse und Altenhagen vorzulegen sowie die Verkehrsberuhigung im Rahmen der „Neuen Mitte Baumheide“ weiterzuführen.

- bei einer Enthaltung einstimmig
beschlossen

3. Die Stadtverwaltung wird aufgefordert, eine Neuplanung der Herforder Straße im für den Ausbau der L712n relevanten Abschnitt bis zur Feuerwache Nord im Stadtentwicklungsausschuss zu überarbeiten und den Gremien zur Entscheidung vorzulegen. Diese Neuplanung umfasst die folgenden Aspekte:

- Einbeziehung des Radschnellweges mit sicheren Kreuzungen (insbesondere zur L712n)

- **Effektiver Lärmschutz zu den Wohngebieten**
 - **Soweit wie möglich auf eine durchgängige Vierspurigkeit zu verzichten und eine (möglicherweise zeitversetzte) Dreispurigkeit sowie Optimierung des Verkehrsflusses in den Kreuzungsbereichen zu realisieren**
 - **Fußwegebeziehungen in die Johannisbachau attraktiv zu gestalten**
 - **Abbindung der Einfahrt in die Heilbronner Straße**
 - *bei einer Enthaltung einstimmig beschlossen*
- getrennte Abstimmung einzelner Punkte

Herr Rörig fasst zusammen, dass nur Punkt D des Antrages der SPD-Fraktion abgelehnt worden ist.

Zu Punkt 3 Anfragen

Zu Punkt 3.1 Anfrage Fraktion Die Linke - Verkehrswende - Realisierung Stadtbahnlinie 5

Beratungsgrundlage:

Drucksachenummer: 6682/2020-2025

abgesetzt

Zu Punkt 3.2 Anfrage Fraktion Die Linke - Verkehrswende - Einsatz Wasserstoff-Busse - Planungen

Beratungsgrundlage:

Drucksachenummer: 6690/2020-2025

Der Text der Anfrage lautet:

Die Wasserstoff-Busse auf der Linie 29 laufen zufriedenstellend täglich durch die Stadt. Nach Presseberichten werden weitere Busse gefördert?

Wann ist mit einer Lieferung zu rechnen?

Die Antwort lautet:Gemeinsame Antwort der Organisationseinheiten 660.21/moBiel

Entsprechend der veröffentlichten Pressemitteilung wird es eine Förderung für eine Neuanschaffung von Wasserstoffbussen geben. Es handelt sich hierbei um 25 neue Fahrzeuge.

Die Beschaffung der Wasserstoffbusse steht noch unter dem Vorbehalt der Zustimmung der zu beteiligenden Gremien.

Die Lieferung der neuen Wasserstoffbusse erfolgt voraussichtlich ab dem Jahr 2024/2025.

1. Zusatzfrage

Zusatzfrage: Gibt es schon Konzepte, wo diese Busse eingesetzt werden sollen?

Antwort

Derzeit liegt noch kein verbindliches Betriebskonzept vor. Grundsätzlich ist der Einsatz der neuen Wasserstoffbusse im gesamten Streckennetz der moBiel möglich. Betrieblich vorteilhaft ist ein Start- bzw. Endpunkt in der Nähe des Depots, in dem die Busse betankt bzw. geladen werden.

Der Stadtentwicklungsausschuss nimmt Kenntnis.

-.-.-

Zu Punkt 3.3**Anfrage Fraktion Die Linke - Verkehrswende - P+R Angebot in Milse**Beratungsgrundlage:

Drucksachenummer: 6691/2020-2025

Der Text der Anfrage lautet:

***Wie ist der Sachstand zum Antrag im Stea vom 27.01.2022 bezüglich des Parkdecks und der Beschilderung der P+R Anlage in Milse?
Wann ist mit einer Umsetzung zu rechnen?***

Begründung:

Gerade das P+R-Angebot in Milse ist ein wichtiges Modul für ein alternatives Angebot für Autofahrer. Deshalb sollte es konsequent verbessert und in das Bewusstsein gerückt werden.

Die Antwort lautet wie folgt:

Das Amt für Verkehr ist derzeit damit befasst ein gesamtstädtisches Park&Ride-Konzept gutachterlich erstellen zu lassen. Dieses wird u.a. die Identifikation von Potenzialflächen zum Aus- und Neubau von Park&Ride-Anlagen sowie deren Dimensionierung beinhalten. Dabei wird auch eine potenzielle Erweiterung, ggf. durch ein Parkdeck, sowie eine Aufwertung, inkl. einer verbesserten Beschilderung, der P&R-Anlage in Milse Teil der Erhebungen und Betrachtungen sein. Auch ein Ausbau der Stadtbahnhaltestelle Milse zu einer Mobilstation ist in diesem Zusammenhang vorgesehen. Die Umsetzung der o.g. Maßnahmen erfolgt nach Abschluss der Konzeptionierung in Anlehnung an die vom Gutachter vorgeschlagene Priorisierung.

Herr Vollmer bedankt sich für die Antwort.

Der Stadtentwicklungsausschuss nimmt Kenntnis.

-.-.-

Zu Punkt 3.4 Anfrage Fraktion Die Linke - Öffentliche Toiletten an ÖPNV-Knotenpunkten bzw. an Mobilstationen

Beratungsgrundlage:

Drucksachenummer: 6683/2020-2025

Der Text der Anfrage lautet:

Welche aktuellen Fördermöglichkeiten gibt es, wenn an zentralen ÖPNV-Schnittstellen öffentlichen Toiletten aufgestellt werden?

Begründung:

Ein gutes ÖPNV-Konzept berücksichtigt auch Wartezeiten an zentralen Knotenpunkten des ÖPNV-Systems und berücksichtigt deshalb auch Toiletten-Anlagen. Das gilt besonders an Verknüpfungspunkten Stadtbahn/Bus bzw. Bus/Bus.

Die Antwort lautet:

Die Aufstellung öffentlicher Toiletten an ÖPNV-Haltestellen ist über die Investitionsförderung des NWL wie folgt förderfähig: an ÖPNV-Haltestellen ab ZOB-Größe, an Start- bzw. Endhaltestellen des ÖPNV sowie an größeren Mobilstationen mit ÖPNV-Anschluss.

Gefördert werden ausschließlich investive Kosten zur baulichen Herstellung bzw. Aufstellung der Anlagen. Der Fördersatz hierfür beträgt 90%. Konsumtive Kosten zum Unterhalt öffentlicher Toiletten sind nicht förderfähig.

1. Zusatzfrage

Welche Fördermöglichkeiten gibt es, wenn Mobilitätsstationen öffentliche Toiletten beinhalten?

Antwort

Die Errichtung öffentlicher Toiletten an Mobilstationen ist neben der NWL-Investitionsförderung (s.o.) auch über die Förderrichtlinie des Landes NRW zur Förderung der Vernetzten Mobilität und des Mobilitätsmanagements (FöRi-MM) förderfähig.

Auch in diesem Rahmen werden lediglich die investiven Kosten zur baulichen Herstellung öffentlicher Toiletten gefördert. Der Fördersatz hierfür beträgt 80%. Konsumtive Kosten zum Unterhalt der Toiletten sind nicht förderfähig.

Herr Vollmer dankt für die Antwort.

Der Stadtentwicklungsausschuss nimmt Kenntnis.

Zu Punkt 3.5**Anfrage Fraktion Die Linke - Stadtbahnsystem - Störung Tunnelstrecken**

Beratungsgrundlage:

Drucksachenummer: 6684/2020-2025

Der Text der Anfrage lautet:

Welche Stadtbahn-Streckenäste lassen sich individuell weiter betreiben, wenn der zentrale Stadtbahn-Tunnel zwischen den Haltestellen „Hauptbahnhof“ und „Rathaus“ gestört bzw. nicht befahrbar ist?

Zusatzfrage: Welche Ersatzkonzepte gibt es für diesen Problemfall?

Begründung:

Ein gutes ÖPNV-Konzept berücksichtigt auch Wartezeiten an zentralen Knotenpunkten des ÖPNV-Systems und berücksichtigt deshalb auch Toiletten-Anlagen. Das gilt besonders an Verknüpfungspunkten Stadtbahn/Bus bzw. Bus/Bus.

Die gemeinsame Antwort von Amt für Verkehr und moBiel lautet:

Es gibt ein Störfallkonzept für die Tunnelstrecke. An den jeweiligen Nord- und Südästen der Stadtbahnstrecken gibt es Wendemöglichkeiten, die je nach Störfallszenario/ noch befahrbaren Linienabschnitten vorübergehend auch im Inselbetrieb befahren werden können.

Innenstadtnahe Wendemöglichkeiten im Bereich der Südäste gibt es z.B. am Niederwall und an der Obernstraße. Zudem gibt es die Möglichkeit, zwischen den Südästen über das Gleisdreieck Niederwall und Landgericht einen Stadtbahnbetrieb unter Umgehung der Tunnelstrecke aufrecht zu erhalten.

Von Norden kommend gibt es Wendemöglichkeiten am Hauptbahnhof, an der Sudbrackstraße, an der Beckhausstraße sowie im Bereich der

Haltestellen Auf der Hufe und Graf von Stauffenbergstraße. Diese Wendemöglichkeiten ermöglichen es, je nach Störfallsituation auf der Tunnelstrecke Teile des Stadtbahnnetzes weiter zu betreiben

Als zusätzliche Rückfallebene wird im Bedarfsfall ein Schienenersatzverkehr mit Bussen eingerichtet.

Der Stadtentwicklungsausschuss nimmt Kenntnis.

-.-.-

Zu Punkt 3.6 Anfrage Fraktion Die Linke - Entsorgung Bauschutt Teilabriss Gesamtschule Schildesche"

Beratungsgrundlage:

Drucksachenummer: 6689/2020-2025

Der Text der Anfrage lautet:

Wie sind die Baustoffe, insbesondere der Beton, die beim Teilabriss der Gesamtschule in Schildesche entstanden sind, entsorgt worden?

Zusatzfrage: Im Rahmen des Klimaschutzes ist es wichtig, möglichst viele Baustoffe wiederzuverwenden. Welche Stoffe wurden der Wiederverwendung zugeführt?

Begründung:

Mittlerweile gibt es Konzepte des zirkulären Bauens, die im Prinzip möglichst viele Baustoffe wiederverwenden. Deshalb erscheint es sinnvoll, gerade bei städtischen Baustellen den Blick auf die Wiederverwendung zu legen.

Die Antwort des ISB lautet:

Der Rohbauabbruch (Mauerwerk, Beton) geht vertragsgemäß in den Besitz des Abbruchunternehmers über.

Der Beton / das Mauerwerk wird vom Unternehmer eigenverantwortlich den gesetzlichen und technischen Rahmenbedingungen entsprechend zerkleinert, aufbereitet und an anderer Stelle zum Wiedereinbau z.B. im Bereich des Tief-/Grundbaus verwendet (RC-Schotter unter Fundamenten/Sohlen, im Tiefbau, unter Wegen und Plätzen).

Der Baustahl wird separat gesammelt und dem Stahlkreislauf im Zuge des Konverter Prozesses (bzw. im Elektroofen) erneut zugeführt. Altmetallbauteile aus Kupfer und Aluminium werden ebenfalls separat gesammelt und fachgerecht der Wiederverwendung zugeführt.

Für alle anderen Baustoffe gelten die einschlägigen gesetzlichen Rahmenbedingungen für die Verwertung und Entsorgung.

Herr Vollmer merkt an, dass die angenommene Asbestbelastung offenbar doch nicht so gegeben war, da diesbezüglich keine Maßnahmen erfolgt seien.

Der Stadtentwicklungsausschuss nimmt Kenntnis.

-.-.-

Zu Punkt 3.7 Anfrage CDU-Fraktion "Prüfung des Denkmalschutzes für das Haus des Handwerks"

Beratungsgrundlage:

Drucksachennummer: 6726/2020-2025

Der Text der Anfrage lautet:

Wie ist der aktuelle Zwischenstand bei der Prüfung des Denkmalschutzes für das Haus des Handwerks?

Die Antwort der Verwaltung lautet wie folgt:

Die fachliche Prüfung des Denkmalschutzes für das „Haus des Handwerks“ (Papenmarkt 11) ist bereits abgeschlossen. Der LWL-Denkmalpflege, Landschafts- und Baukultur in Westfalen als zuständiges Denkmalfachamt hat den Denkmalwert des Gebäudes erkannt und die Stadt Bielefeld als Untere Denkmalbehörde mit Schreiben vom 27.10.2022 darüber in Kenntnis gesetzt.

Zusatzfrage:

Wie lange wird die Prüfung des Denkmalschutzes zeitlich in Anspruch nehmen?

Antwort:

Die formale Eintragung des Gebäudes „Haus des Handwerks“ in die Denkmalliste des Landes Nordrhein-Westfalen erfolgt durch die Untere Denkmalbehörde (Stadt Bielefeld) nach Anhörung des Denkmalfachamtes. Das Denkmalfachamt hat im Rahmen des Anhörungsverfahrens seine Stellungnahme innerhalb von zwei Monaten abzugeben. Ein entsprechendes Anhörungsverfahren steht noch aus.

Zusatzfrage 2:

Welche Parameter müssen erfüllt sein, damit der Denkmalschutz generell und insbesondere beim Haus des Handwerks aufgehoben werden kann - nachdem dieser zuvor festgestellt wurde - und in welchem Zeitfenster ist dies möglich?

Antwort:

Die Eigentümerin oder der Eigentümer sowie die sonstigen Nutzungsberechtigten haben nach dem Denkmalschutzgesetz ihre Baudenkmäler im Rahmen des Zumutbaren denkmalgerecht zu erhalten, instand zu setzen, sachgemäß zu behandeln und vor Gefährdung zu schützen.

Wer ein Baudenkmal oder einen Teil eines Baudenkmals beseitigen will, bedarf der Erlaubnis der Unteren Denkmalbehörde. Die Untere Denkmalbehörde trifft ihre Entscheidung nach Anhörung des Denkmalfachamtes. Das Fachamt hat seine Stellungnahme innerhalb von zwei Monaten abzugeben. Die Erlaubnis ist zu erteilen, wenn Belange des Denkmalschutzes nicht entgegenstehen oder ein überwiegendes öffentliches Interesse

die Maßnahme verlangt. Regelmäßig muss sich dabei die Beseitigung eines Denkmals als alternativlos darstellen.

Herr Dr. Lange fragt hinsichtlich der Zusatzfrage zwei nach, wie lange es in zeitlicher Hinsicht dauern würde, ein gerade eingetragenes Denkmal wieder aus der Denkmalliste auszutragen.

Herr Bielefeld antwortet, dass zunächst das Fachamt, also der LWL, von der Stadt zur Stellungnahme aufgefordert werde. Die Stadt müsse begründen, aus welchen überwiegenden öffentlichen Interessen die Löschung erfolgen solle. Das Fachamt habe dann eine Stellungnahmefrist von zwei Monaten. Wenn diese Stellungnahme negativ ausfalle und die Stadt gleichwohl das Denkmal austragen würde, dann bestehe für den LWL die Möglichkeit der Beschwerde bei der obersten Denkmalbehörde, dem Land. Wie lange das Verfahren dann dauere, könne er nicht sagen. Es würden aber sicher einige Monate ins Land gehen.

Auf Nachfrage von Herrn Vollmer erläutert Herr Bielefeld, dass jede Maßnahme an einem denkmalgeschützten Bauwerk, sei es die Änderung der Fassade, Änderung im Innenbereich, ein Teilabriss der Genehmigung der Denkmalbehörde bedarf, sodass alle Maßnahmen abzustimmen seien.

Der Stadtentwicklungsausschuss nimmt Kenntnis.

-.-.-

Zu Punkt 4 Behandlung der unerledigten Punkte der letzten Tagesordnungen

Zu Punkt 4.1 Anfrage FDP-Fraktion "Fernbusbahnhof - Bahnhofsumfeld"

Beratungsgrundlage:

Drucksachenummer: 5813/2020-2025

Der Text der Anfrage lautet:

War der Fernbusbahnhof jemals Thema in der Diskussion um die Konzeptstudie Bahnhofsumfeld?

Zusatzfrage: Könnte der Bahnhofsvorplatz oder die Herbert-Hinnendahl-Straße noch zwei Stellplätze für Fernbusse aufnehmen?

Begründung:

Seit Jahren wird ein Innenstadt-naher Fernbusbahnhof in Bielefeld gesucht. Zur Debatte stand mal die JosefMasolle-Straße, aber die ist ja zu eng und aus Gründen einer möglichen Erweiterung der Gleise nicht mehr aktuell. Aus unserer Sicht steht noch die Mindener Straße unterhalb des OWD zur Debatte. Aber auch die Nahariya-Straße und der Bahnhofsvorplatz waren mal im Gespräch. Es ist aus unserer Sicht jetzt ganz wichtig, dass man sich mit diesem Bahnhofsumfeld-Konzept die Möglichkeiten für einen Innenstadt-nahen Fernbusbahnhof nicht verbaut.

Die gemeinsame Antwort des Bauamtes und des Amtes für Verkehrslautet wie folgt:

In der Machbarkeitsstudie zur gestalterischen und funktionalen Aufwertung des Bahnhofsumfeldes wurde die Funktion und Umsetzbarkeit des ÖPNVs an der Vorderseite des Hauptbahnhofes geprüft. Die Einrichtung eines Fernbusbahnhofes wurde an dieser Stelle vom Amt für Verkehr ausgeschlossen (Begründung s.u.)

Zusatzfrage 1:

Für die Anlage eines attraktiven Fernbusbahnhofes sind zusätzliche Haltestellenpositionen erforderlich. Hinzu kommen noch weitere Infrastruktureinrichtungen (Toiletten, Aufenthaltsmöglichkeiten, Versorgung mit Reiseproviant für Fahrgäste und Fahrpersonal, Reiseinformation, Fahrkartenverkauf). Diese Möglichkeiten sind im Bereich des Hauptbahnhofes derzeit nicht in ausreichendem Maße vorhanden, entsprechende Baumaßnahmen wären dafür notwendig.

Joseph-Massolle-Straße: die örtliche Infrastruktur für einen internationalen Busbahnhof ist nicht vorhanden. Die geplanten Ausbaumaßnahmen der DB AG sind zu berücksichtigen. Es ist derzeit nicht bekannt, wie eine Erweiterung der Gleise und Bahnsteige im Bereich Gleis 8 erfolgen soll. Die heutigen Haltestellenpositionen werden für den SEV benötigt. Die Führung für den Fuß- und Radverkehr müsste entsprechend angepasst werden.

Hauptbahnhof Vorderseite: die derzeit vorhandenen Haltestellen werden für den ÖPNV benötigt. Es ist eine Umgestaltung der Flächen einschließlich der Bushaltestellen vor dem Hauptbahnhof geplant, aus Platzgründen können hier nicht ausreichend Haltepositionen eingerichtet werden. Zusätzliche Verkehre sind in diesem Bereich zu vermeiden, um den Belangen vor allem des Fußverkehrs aber auch des Radverkehrs Rechnung zu tragen.

Bevor die genannten Vorhaben verbindlich festgelegt werden, ist eine Verlagerung des Fernbusbahnhofes zum Hauptbahnhof nicht zu befürworten.

Herr Seifert hält die Antwort der Verwaltung für sehr schwach. Platz für zwei oder drei zusätzliche Haltepunkte dürfte nach seiner Vorstellung dort ohne weiteres möglich sein. Dies sei aber offensichtlich nicht gewollt. Sie würden zudem falsche Prioritäten setzen, wenn für die Zufahrt zum Fahrradbunker die Pkw-Stellplätze, Taxistellplätze und auch Bushaltepunkte wegfallen würden. Auch die Begründung der fehlenden Infrastruktur finde er unverständlich, da diese gerade am Hauptbahnhof vorhanden sei.

Der Stadtentwicklungsausschuss nimmt Kenntnis.

Zu Punkt 4.3

Gemeinsame Erklärung zum Neubau der ICE-Trasse Bielefeld und Hannover

Beratungsgrundlage:

Drucksachennummer: 5999/2020-2025

Zu Punkt 4.3.1 Antrag Koalition "– Gemeinsame Erklärung zum Neubau der ICE-Trasse Bielefeld und Hannover–"

Beratungsgrundlage:

Drucksachennummer: 6764/2020-2025

Herr Hallau erläutert den Antrag der Koalition. Ausgangspunkt sei gewesen, dass es eine Initiative vom Landrat des Kreises Herford gegeben habe. Diesbezüglich sei man zu dem Ergebnis gelangt, dass eine Beteiligung an der Herforder Erklärung für Bielefeld schädlich sei. Bielefeld würde von der Einführung eines leistungsfähigen Deutschlandtaktes profitieren. Zugleich dürften aber viele Belange nicht unberücksichtigt bleiben. Deshalb habe man die einzelnen Punkte, die dann für die Stadt Bielefeld wichtig seien, in dem geänderten Antrag zusammengefasst.

Herr Kneller äußert seine Zustimmung zu einem Ausbau der ICE-Strecke, da hierdurch die Anbindung nicht nur an Hannover, sondern auch an Berlin deutlich verbessert werde. Obwohl hierdurch weit größere Einschnitte und Eingriffe in die Natur erfolgen dürften, herrsche erfreulicherweise hier ein weit größerer Pragmatismus vor als noch zuvor bei der Diskussion um die L712n. Er berichtet, dass in Herford weitaus heftigere Debatten wegen der zu erwartenden Veränderungen geführt würden. Dies sei aber nicht das Problem Bielefelds.

Herr Seifert kündigt an, dass seine Fraktion dem Antrag der Koalition folgen werde, davon ausgehend, dass dieser Antrag den ursprünglichen Antrag der Verwaltung ersetzen solle. Dem ursprünglichen Antrag könne teilweise ebenfalls gefolgt werden, allerdings nicht im Hinblick auf die dort enthaltene Erklärung. Bezüglich der Außengestaltung des Hauptbahnhofes betont er, dass hierbei auch die Schaffung eines Fernbusbahnhofes zu berücksichtigen sei.

Herr Dr. Lange begrüßt, wenn die Zugverbindungen verbessert werden und auch Anschlussverbindungen in einem funktionierenden Takt erreicht werden. Er äußert, dass sowohl der ursprüngliche Antrag als auch der Antrag der Koalition viele gute Ansätze, viele gute Aspekte beinhalte, so dass man den Anträgen folgen könne, bezüglich des Antrages der Koalition allerdings in dessen Unterpunkt 4 nur dann, wenn das Wort „strenge“ durch die Worte „detaillierte rechtliche“ ersetzt würden, da der Maßstab insoweit das Recht sein sollte.

Herr Gugat äußert Bedenken gegenüber dem ändernden Antrag der Koalition, und zwar bezüglich des Begriffs des Deutschland-Taktes in Punkt 1. Er würde dies zum jetzigen Zeitpunkt nicht als Bielefelder Ziel formulieren wollen. Natürlich seien schnelle und gut funktionierende Zugverbindungen wichtig. Man sollte allerdings auch im Blick behalten, dass hierfür nicht nur die Trasse, sondern noch viele weitere Faktoren von Bedeutung seien, etwa ausreichende funktionierende Züge, freie Gleise, Wettereinflüsse usw.. Diese Faktoren würden auch jetzt dazu führen, dass die nach Fahrplan eigentlich bestehende auch jetzt schon kurze Verbindungszeit oftmals nicht eingehalten würde. Die Trasse sei also nicht das Allheilmittel.

Herr Vollmer plädiert dafür, den deutschlandweiten Takt zu belassen, da gerade die Verzahnung der jeweiligen Ländertakte eines der Probleme sei.

Der Stadtentwicklungsausschuss fasst folgenden

Beschluss:

Der Stadtentwicklungsausschuss empfiehlt, der Rat der Stadt Bielefeld beschließt:

1. Die Stadt Bielefeld unterstützt das Ziel, einen Deutschlandtakt für Fern- und Regionalverkehre einzuführen.
2. Die Stadt Bielefeld begrüßt Planungen einer leistungsfähigen, überregionalen ICE-Verbindung u.a. zwischen Hamm, Bielefeld und Hannover. Sie nimmt an einem transparenten, offenen Dialog zur Erreichung einer ergebnisoffenen Planung dieser ICE-Verbindung teil.
3. Die Stadt Bielefeld fordert eine deutliche Berücksichtigung der Anforderungen des S-Bahn-, Regional- und Güterverkehrs. Die ICE-Strecke Hamm-Bielefeld-Hannover ist so auszubauen, dass der Regionalverkehr eine optimale Zubringfunktion zum ICE-Halt Bielefeld erbringen kann.
4. Die Stadt Bielefeld fordert eine strenge Berücksichtigung aller Aspekte des Klima-, Natur-, Wasser- und Landschaftsschutzes, insbesondere im Hinblick auf die Johannisbachaue.
5. Die Stadt Bielefeld wünscht einen intensiven Dialog über die zukünftige Gestaltung des Hauptbahnhofes Bielefeld und der Berücksichtigung der Verknüpfung von Fern-, Regionalverkehr und S-Bahn.
6. Die Stadt Bielefeld setzt sich dafür ein, dass der Bielefelder Hauptbahnhof als moderner leistungsfähiger Knotenpunkt gestaltet wird.

- einstimmig bei einigen Enthaltungen beschlossen -

-.-.-

Zu Punkt 4.4

Öffentliche Informationsveranstaltungen
Antrag der FDP-Fraktion zu TOP Ö 14 „City-Entwicklung“ zur
Sitzung des Stadtentwicklungsausschusses am 24.01.2023

Beratungsgrundlage:

Drucksachenummer: 5433/2020-2025

zurückgezogen

-.-.-

Zu Punkt 4.5 Antrag zu TOP 9 von Herrn Gugat [Einzelvertreter LiB] Aufhebung der Satzung über die Erhebung der Wettbürosteuer für das Vermitteln oder Veranstellen von Pferde- und Sportwetten in Einrichtungen

Beratungsgrundlage:

Drucksachenummer: 5753/2020-2025

Der Stadtentwicklungsausschuss fasst folgenden

Beschluss:

Die Verwaltung wird beauftragt, ein Konzept zur städtebaulichen Steuerung von Spielhallen und Wettbüros nach dem Vorbild verschiedener anderer Städte zu erstellen.

- bei einer Enthaltung einstimmig abgelehnt -

-.-.-

Zu Punkt 4.6 3. Änderung der Zuständigkeitsordnung (ZustO) für die Ausschüsse des Rates der Stadt Bielefeld

Beratungsgrundlage:

Drucksachenummer: 6123/2020-2025

Der Stadtentwicklungsausschuss fasst folgenden

Beschluss:

Der Stadtentwicklungsausschuss empfiehlt dem Rat zu beschließen, die vom Rat der Stadt am 17.12.2009 beschlossene Zuständigkeitsordnung für die Ausschüsse des Rates der Stadt Bielefeld wie nachstehend aufgeführt zu ändern.

Auf Seite 27 der Zuständigkeitsordnung (Stadtentwicklungsausschuss) wird die Ziffer 2.6 wie folgt geändert und auf Seite 28 die Ziffer 2.16 neu hinzugefügt:

2. Entscheidungsbefugt ist der Stadtentwicklungsausschuss in folgenden Angelegenheiten:

Lfd. Nr. 2.6 Ausbaustandard von überbezirklichen Straßen und Ausbaustandard von Radhaupttrouten

**Lfd. Nr. 2.16 - Fortschreibung des Straßen- und Wegekonzeptes
- Kenntnisnahme der Ergebnisse der verbindlichen Anliegerversammlungen**

- einstimmig bei einigen Enthaltungen beschlossen -

-.-.-

Zu Punkt 5 Anträge

Zu Punkt 5.1 Antrag der CDU-Fraktion "P+R-Parkplätze für Bielefeld"

Beratungsgrundlage:

Drucksachennummer: 6725/2020-2025

Herr Dr. Lange erläutert den Antrag. Bislang sei in diese Richtung zu wenig unternommen worden. Inzwischen sei zwar ein Gutachten in Auftrag gegeben. Es müsse aber auch ein umfassendes Konzept auf den Weg gebracht werden. Die einzelnen Punkte könne man dem Antrag entnehmen. Ziel sei es, die fehlenden Kapazitäten zu erhöhen, zu erarbeiten, wo die Bedarfe sind, und wie insbesondere auch Verknüpfungen geschaffen und gestaltet werden können.

Herr Adamski erläutert, dass die Verwaltung mit dem Thema befasst sei, wie es sich auch aus der Beantwortung der Anfrage der Linken ergebe. Insofern hätte es dieses Antrages aus seiner Sicht nicht mehr bedurft. Das, was die Verwaltung mache, gehe sogar über diesen Antrag hinaus, denn es werde auch ein Konzept für das Quartiersparken erarbeitet. Es habe in anderen Bereichen des Verkehrs großen Nachholbedarf gegeben, der auch abgearbeitet werden musste. Inzwischen sei man aber auch bei dem Thema P+R angekommen. In zeitlicher Hinsicht bitte er darum, das nicht schon im Dezember Ergebnisse vorgelegt werden müssen. Realistisch wäre ein Zeitrahmen bis in die erste Jahreshälfte 2024.

Herr Gugat stellt einen Ergänzungsantrag. Er bittet darum, dass in den Antrag unter Punkt b) aufgenommen werde, dass ebenso geprüft werde, inwieweit Seilbahnsysteme eingebaut werden sollen. Er wisse zwar nicht, ob dies sinnvoll genutzt werden könne, vielleicht eröffne es aber sinnvolle Möglichkeiten. Deshalb bitte er um eine Prüfung.

Herr Vollmer ergänzt, dass das P+R-Konzept auch die Bahnhofsteilpunkte umfassen müsse. Auch dort fehlten Parkplätze.

Auf Nachfrage von Herrn Vollmer antwortet Herr Lewald, dass das Konzept für Mobilitätsstationen inzwischen bereits erarbeitet sei. Natürlich werde es aber eine Verzahnung dieses Konzeptes bei der Erarbeitung des Themas P+R geben.

Herr Dr. Lange antwortet auf Nachfrage von Herrn Vollmer, dass hinsichtlich der Ausgestaltung eines Kombitickets verschiedene Varianten denkbar seien und insoweit noch nichts festgelegt oder ausgeschlossen sei. In anderen Kommunen gebe es etwa die Variante, dass man ein vergünstigtes Ticket erhalte, wenn man auf dem P+R-Parkplatz parke.

Auf Nachfrage von Herrn Rörig gibt Herr Dr. Lange an, dass sowohl die Erweiterung der Prüfung auch auf die Nutzung von Seilbahnsystemen auf

keine Bedenken stoße, als auch die bitte von Herrn Adamski, in zeitlicher Hinsicht Ergebnisse in der ersten Hälfte des Jahres 2024 vorzulegen.

Der Stadtentwicklungsausschuss fasst folgenden

Beschluss:

Der Stadtentwicklungsausschuss beauftragt die Verwaltung ein Park-and-Ride-(P+R)-Konzept mit dem Ziel einer deutlichen Erhöhung des bisherigen Angebotes zu erarbeiten und dem Stadtentwicklungsausschuss im Dezember 2023 zur Beratung und Beschlussfassung vorzulegen. Hierbei sind insbesondere folgende Punkte zu berücksichtigen:

- a) Der Ausbau bestehender Angebote (z.B. durch Parkpaletten) soll geprüft werden und die Einrichtung neuer Standorte dargestellt werden.
- b) Das P+R-Konzept soll eine Verknüpfung der verschiedenen Verkehrsarten detailliert darstellen und beispielweise ein Kombiticket für den ÖPNV anbieten. *Ebenso soll geprüft werden, inwieweit Seilbahnsysteme eingebaut werden sollen.*
- c) Zu berücksichtigen sind die Ein- und Auspendler, Berufs- und Ausbildungsverkehr, Einkaufsverkehr sowie Veranstaltungsverkehr aus dem Umland.
- d) Für den Ausbau von P+R-Parkplätzen sind Förderprogramme zu berücksichtigen.
- e) Das P+R-Konzept soll kontinuierlich weiterentwickelt werden und sich an veränderte Rahmenbedingungen anpassen.

- abweichend vom Beschlussvorschlag einstimmig beschlossen -

Zu Punkt 6

Errichtung von zusätzlichen Parkbänken im Stadtbezirk Stieghorst

Beratungsgrundlage:

Drucksachenummer: 6406/2020-2025

Herr Diekmann erläutert, dass die Beschlussvorlage der Verwaltung auf einem Vorschlag des Seniorenrates basiere. Von insgesamt sieben Vorschlägen seien jetzt drei in die Beschlussvorlage aufgenommen worden. Diese sollten auch mit Abfallbehältern ausgestattet werden. Insoweit bittet er um Ergänzung. Zudem regt er an, dass die Verwaltung die Möglichkeit prüfen sollte inwieweit auch private Flächen genutzt werden könnten, um dort öffentlich genutzte Bänke aufzustellen.

Herr Adamski sichert zunächst zu, dass die drei geplanten Bänke auch mit Abfallbehältern errichtet werden, ohne dass hierzu die Beschlussvorlage geändert werden brauche. Im Hinblick auf die Nutzung privater Flächen für Ruhemöglichkeiten regt er an, dass es die weitaus einfachere und praktikablere Lösung sei, wenn Privatleute auf ihrem Grundstück Bänke aufstellten, die dann von anderen Personen genutzt werden dürften. Errichtungen durch die öffentliche Hand seien sehr aufwendig, da

dann etwa Baulasten eingetragen werden müssten und auch weitere Dinge zu berücksichtigen sein, weshalb er diesen Weg nicht beschreiten würde.

Herr Seifert berichtet, dass im Stadtbezirk Brackwede gerade zehn neue Bänke aufgestellt werden konnten, finanziert durch sogenanntes Crowdfunding. Es wundere ihn, dass die drei Bänke in Stieghorst vom Stadtentwicklungsausschuss beschlossen würden, während dies in Brackwede ausschließlich von der dortigen Bezirksvertretung beschlossen worden sei.

Herr Vollmer weist darauf hin, dass es für Bielefeld eine Karte gebe, der alle öffentlichen Parkbänke verzeichnet seien.

Der Stadtentwicklungsausschuss fasst folgenden

Beschluss:

Der Stadtentwicklungsausschuss beschließt, die Errichtung von Parkbänken an folgenden Standorten:

- **2 Parkbänke an der Grünfläche vor dem Hotel Hillegosser Hof (Straßenbegleitgrün an der Detmolder Straße)**
- **1 Parkbank an der Einmündung Veltheimer Straße/ Auf dem Busch (Wegefläche)**

- einstimmig beschlossen -

Zu Punkt 7 Haushalts- und Stellenplan

Zu Punkt 7.1 Haushalts- und Stellenplan 2024 für den Stab des Dezernates 4

Beratungsgrundlage:

Drucksachenummer: 6459/2020-2025

Herr Seifert stellt einige konkrete Nachfragen, die er der Verwaltung schriftlich zukommen lassen wird, die zur nächsten Sitzung beantwortet werden sollen. Sie betreffen die Punkte 7.2 bis 7.4.

Herr John kündigt für die Grünen an, dass sie ebenfalls Fragen schriftlich der Verwaltung zukommen lassen werden.

1. Lesung -

Zu Punkt 7.2 Haushaltsplan mit Stellenplan 2024 des Amtes für Verkehr

Beratungsgrundlage:

Drucksachennummer: 6581/2020-2025

1. Lesung -

Zu Punkt 7.3 Haushaltsplan und Stellenplan 2024 des Bauamtes

Beratungsgrundlage:

Drucksachennummer: 6555/2020-2025

1. Lesung -

Zu Punkt 7.4 Haushaltsplan und Stellenplan für 2024 des Amtes für Geoinformation und Kataster

Beratungsgrundlage:

Drucksachennummer: 6658/2020-2025

1. Lesung -

Zu Punkt 8 Weiterer Umgang mit der Tunnelanlage „Jahnplatzforum“ (Jahnplatz 12)

Beratungsgrundlage:

Drucksachennummer: 6571/2020-2025

Herr Krause stellt im Hinblick auf die Schließung der Zugänge die Frage, inwieweit eine Abstimmung mit der Feuerwehr bereits erfolgt sei, da sich vermutlich auch um Flucht- und Rettungswege handele.

Herr Gugat regt an, sich erst darüber Gedanken zu machen, was mit der Tunnelanlage tatsächlich gemacht werde. Er sei gar nicht gegen den Ankauf des Tunnels, sondern dafür. Er fürchte angesichts der Haushaltslage aber, dass die Stadt, nachdem sie den Tunnel gekauft habe, kein Geld

mehr dafür habe, den Tunnel auch gut zu nutzen. Das Angebot des Investors datiere aus Ende 2022. Ein Handlungsdruck dürfte nicht bestehen. Man sollte sich vielleicht noch mal ein Jahr Zeit nehmen und zuerst überlegen, wie der Tunnel genutzt werde.

Herr Seifert merkt an, dass die Vorlage fest davon ausgehe, dass die Tunnelanlage gekauft werde. Bislang gebe es aber dazu keinen Beschluss. Und der Ankauf einer Immobilie im Wert von deutlich über 1 Million Euro sei kein Geschäft der laufenden Verwaltung. Er halte es für bedenklich, wenn die Verwaltung in der offenbar geschehenen Weise mit dem Verkäufer verhandele, ohne dass ein politischer Beschluss vorliege. Auch er kritisiert, dass hier ein Objekt gekauft werden solle, obwohl überhaupt nicht klar sei, wie dies in der Folge genutzt werde. So ein Kaufgeschäft sei hochspekulativ mit erheblichen Risiken verbunden. Es sei fraglich, ob dies überhaupt einer Prüfung durch die Kommunalaufsicht standhalten würde. So sollte man nicht mit Steuergeldern umgehen. Er erinnert daran, dass die Koalition vor einiger Zeit sogar schon einmal bereit gewesen sei, 4,6 Millionen € für den Tunnel auszugeben. Dieser Betrag sei fast das Vierfache des Betrages nach dem Wertgutachten. Seine Fraktion lehne die Vorlage ab, da sie mit dem Rechtsverständnis seiner Fraktion nicht vereinbar sei.

Herr Rörig weist darauf hin, dass es bislang noch keinen Beschluss über den Kauf des Tunnels gebe. Grundstücksankäufe seien Geschäfte, mit denen sich typischerweise dieser Ausschuss befasse. Möglicherweise werde es also noch eine entsprechende Vorlage geben, über die dann hier im Ausschuss politisch zu beschließen sein werde.

Frau Rammert schlägt vor, dass man die Tunnelanlage vielleicht zwischennutzen könnte durch „Die Falken“, da es an einem Angebot für Jugendliche fehle und dort offensichtlich niemand gestört werden würde. Sie fragt, wie denn die Schließung gestaltet werden solle, im Hinblick auf die verbleibenden Treppenabgänge, die Reinigung, die Schaffung problematischer Aufenthaltsqualität und im Hinblick auf die bereits gestellte Frage der Fluchtwege. Ferner fragt sie, welche Kosten denn angesetzt werden für die beabsichtigte Nichtnutzung.

Herr Adamski entschuldigt zunächst Herrn Moss, der krankheitsbedingt abwesend sei. Die Vorlage sei sehr grundsätzlich und skizziere das, was im Falle einer Kaufentscheidung in der nahen Zukunft passiere. Außerdem zeige sie auch den längerfristigen Prozess auf, mit der Stadtgesellschaft und den politischen Gremien in einem Prozess eine künftige Nutzung zu erarbeiten. Es gehe mit der Vorlage um die strategische und perspektivische Zielsetzung, die Fläche von über 4.000 m², die mitten in der Stadt liege, und die ggf. mannigfaltig und ideenreich entwickelt werden könnte, für die Stadt zu sichern, da man nicht ausschließen könne, dass der jetzige Eigentümer auch einen anderen Käufer finde und man dann keinen Zugriff auf die Fläche habe. Für die Entwicklung einer künftigen Nutzung sei es wesentlich einfacher, wenn die Fläche unter dem Zugriff der Stadt stehe. Wie die Nutzung aussehe, und welche Kosten damit verbunden seien, müsse in dem durchzuführenden Prozess entwickelt werden. Welche Kosten für eine mögliche Überdeckelung der Eingänge oder eine andere Gestaltung entstünden, könne er noch nicht voraussagen. Er traue es dem ISB aber zu, eine verkehrssichere und ansehnliche Form

der Schließung vorzunehmen. Es gebe aber bestimmt verschiedene Möglichkeiten der Gestaltung der Treppenbereiche durch den ISB.

Herr Dr. Lange plädiert dafür, über die Vorlage heute nicht zu beschließen. Seine Fraktion werde ihr auch nicht zustimmen, da zunächst grundsätzliche Fragen geklärt werden müssten, was mit der Immobilie, bevor man sie kauft, später gemacht werde. Es seien viele Vorschläge im Umlauf, viele davon seien bereits abgelehnt worden, weil sie nicht machbar seien, sodass sich durchaus die Frage stelle, ob es überhaupt eine sinnvolle Nutzung des Tunnels gebe. Solange dies nicht geklärt sei, spreche seine Fraktion sich dagegen aus, den Tunnel möglicherweise zudem noch zu einem überhöhten Kaufpreis anzukaufen. Denn wenn es keine sinnvolle und finanzierbare Nutzungsmöglichkeit für den Tunnel gebe, müssten hierfür auch keine Steuergelder ausgegeben werden.

Herr Hallau erläutert, dass seine Fraktion der Beschlussvorlage folgen werde und zudem auch die Empfehlung an den Rat, den Kauf der Immobilie zu beschließen, befürworte. Sie halte den Ankauf für eine strategisch sinnvolle Entscheidung, um den Jahnplatztunnel künftig gestalten und entwickeln zu können. So, wie der Tunnel jetzt und auch in den letzten Jahren bestehe, sei er für die Stadt nicht gut. Der Kaufpreis sei verglichen mit der letzten Befassung mit dem Thema deutlich niedriger, und man könne sicherlich auch bei der künftigen Gestaltung, beispielsweise auch der Treppeneingänge und an anderer Stelle, je nachdem, wie man die Nutzung künftig gestalte, Förderprogramme nutzen und Fördergelder bekommen.

Herr Suchla schließt sich im Wesentlichen den Ausführungen von Herrn Hallau an. Auch er plädiert dafür, die Chance zu nutzen, sich die Optionen zu erhalten, die künftige Nutzung oberirdisch wie auch unterirdisch gestalten zu können.

Herr Kneller spricht sich gegen einen aktuellen Ankauf des Tunnels aus. Aus seiner Sicht stehe nicht zu befürchten, dass der Verkäufer bei den veranschlagten jährlichen Betriebskosten von 400.000 € tatsächlich einen anderen Käufer finde. Es solle zunächst überlegt werden, wie der Tunnel künftig genutzt werden könne. Selbst wenn der Kaufpreis in zwei oder drei Jahren wieder gestiegen sei, so hätte man jedenfalls die jährlich anfallenden Betriebskosten gespart. Die Zeit spreche eher für die Stadt als dagegen.

Herr Gugat äußert nochmals, dass er das Verfahren im Hinblick auf die Reihenfolge nicht für richtig hält. Er werde im Rat gegebenenfalls für den Ankauf stimmen, aber er halte es für unzutreffend, hier von einem strategischen Vorgehen zu sprechen, wenn man gar nicht weiß, wie die Immobilie künftig genutzt werde. Man hatte mit dem Fahrradparkhaus mal einen Plan, jetzt allerdings habe man einen solchen gerade nicht.

Der Stadtentwicklungsausschuss fasst folgenden

Beschluss:

Der Stadtentwicklungsausschuss empfiehlt dem Rat der Stadt Bielefeld zu beschließen:

1. Die von der Stadt übernommene Tunnelanlage soll geschlossen werden.
2. Die Schließung soll so gestaltet werden, dass eine (Teil-)Öffnung weiterhin möglich ist. Ein Verfüllen der Tunnelanlage ist nicht vorgesehen.
3. In einem partizipativen Prozess mit der Stadtgesellschaft soll erarbeitet werden ob und welche Nutzung in der Tunnelanlage Einzug halten könnte. Dazu wird die Verwaltung einen Vorschlag unterbreiten.

- mit Mehrheit beschlossen -

Amt für Verkehr

Zu Punkt 9

altstadt.raum - aktueller Sachstand

Herr Adamski äußert die Hoffnung, dass die drei ausgewählten und legitimierten Büros dabei sind, gute Arbeit zu leisten. Ende September werde es eine Jurysitzung geben, dann werde auch eine Entscheidung fallen und es werde eine Pressemitteilung geben. Bis dahin seien jetzt noch zwei Wochen abzuwarten, und dann gehe es weiter.

Der Stadtentwicklungsausschuss nimmt Kenntnis

Zu Punkt 10

Dritter Nahverkehrsplan der Stadt Bielefeld - Hinweise der Bezirksvertretungen

Beratungsgrundlage:

Drucksachenummer: 5827/2020-2025

Herr Dr. Lange bittet die Verwaltung für die nächste Sitzung um Mitteilung, welche Projekte da jetzt aus dem Nahverkehrsplan umgesetzt werden, kurzfristig oder mittelfristig, und welche Projekte zurückgestellt werden, um das auch im Hinblick auf die Haushaltsberatung einordnen zu können.

Herr Adamski teilt mit, dass es demnächst eine Informationsvorlage gebe, bei der es hauptsächlich um die Taktung an den Wochenenden und bei früheren Anfangszeiten gehe. In der Informationsvorlage werde ein Volumen von 500.000 € für das Jahr 2024 und dann von jeweils um die 2 Millionen € in den Folgejahren angegeben und dargelegt.

Der Stadtentwicklungsausschuss nimmt Kenntnis.

Zu Punkt 11 **Osnabrücker Straße zwischen Siekbreite und Waldbreedee
Anlage von Radfahrstreifen**

Beratungsgrundlage:

Drucksachennummer: 5969/2020-2025

1. Lesung -

Zu Punkt 12 **Darstellung der Möglichkeiten für eine Straßenbaulastüber-
nahme**

Beratungsgrundlage:

Drucksachennummer: 6353/2020-2025

Herr Vollmer danke für das umfangreiche und hilfreiche Material. Aus den Plänen könne man gut ersehen, an welchen Stellen die Stadt jeweils nicht die Straßenbaulast habe. Es gebe einige kritische Stellen, in denen die Stadt gerne die Straßenbaulast haben würde. Man solle und könne darüber nachdenken, dass man an diesen Stellen künftig Ortsdurchfahr-ten schaffe, um die Straßenbaulast zu erhalten. Er werde hierzu eine ent-sprechende Anfrage stellen, damit man sich mit der Thematik dann mit ausreichend Zeit befassen könne.

Der Stadtentwicklungsausschuss nimmt Kenntnis.

Zu Punkt 13 **Weiterentwicklung der Beteiligungsstrukturen im Kontext der
Umsetzung der Mobilitätsstrategie 2030**

Beratungsgrundlage:

Drucksachennummer: 6343/2020-2025

zurückgezogen

Zu Punkt 14 **Genehmigung der Dringlichkeitsentscheidung Nr. 102 - Einfüh-
rung des "DeutschlandTicket Schule"**

Beratungsgrundlage:

Drucksachennummer: 6346/2020-2025

Der Stadtentwicklungsausschuss fasst folgenden

Beschluss:

Die Dringlichkeitsentscheidung Nr. 102 vom 20.06.2023 zur Einführung des DeutschlandTickets auch für Schülerinnen und Schüler an den städtischen Schulen ab Schuljahr 2023/2024 wird genehmigt.

- einstimmig beschlossen -

-.-.-

Zu Punkt 15

Mobilitätsstrategie 2030

hier: Umsetzung eines integrierten Verkehrsleitsystems

Beratungsgrundlage:

Drucksachennummer: 6430/2020-2025

Herr Vollmer bedankt sich für die jetzt vorbereitete, aus seiner Sicht gute Umsetzung.

Herr Lewald weist darauf hin, dass in der Vorlage am Ende erwähnt werde, dass ein erster Förderantrag gestellt sei. Hierzu müsse er leider berichten, dass der Antrag nicht erfolgreich war. Man werde aber natürlich weitere Zuschussmöglichkeiten suchen. Auf Nachfrage von Herrn Kneller bestätigt er, dass auch digitale Möglichkeiten mit vorgesehen seien.

Der Stadtentwicklungsausschuss fasst folgenden

Beschluss:

Der Stadtentwicklungsausschuss beschließt die Umsetzung des integrierten Verkehrsleitsystems unter der Voraussetzung, Fördermittel in Höhe von mindestens 60% zu akquirieren.

- einstimmig beschlossen -

-.-.-

Zu Punkt 16

Umbau der Heeper Straße zwischen Teutoburger Straße und Am Venn

hier: Vorplanungsbeschluss

Beratungsgrundlage:

Drucksachennummer: 6458/2020-2025

abgesetzt

-.-.-

Zu Punkt 17 **Bericht zur Beratung der Jahresunfallkommission UK 2023-II**

Beratungsgrundlage:

Drucksachennummer: 6484/2020-2025

Herr Vollmer weist darauf hin, dass in dem Bericht ein Punkt enthalten sei, der für ihn und auch für andere Vertreter aus der Bezirksvertretung Dornberg ein großes Ärgernis sei. Dies betreffe die Kreuzung Schröttin-ghauser Str. / Beckendorfstr., an der man sich einen Kreisverkehr wünsche. Die in dem Bericht erwähnte Installation einer Ampel würde nicht zur angestrebten Erhöhung der Verkehrssicherheit führen, da sie nicht die angestrebte Reduzierung von Geschwindigkeiten bewirke, sondern eher deren Erhöhung, weil die Ampel aufgrund der geradlinigen Straßenführung von weitem schon zu sehen sei.

Der Stadtentwicklungsausschuss nimmt Kenntnis.

-.-.-

Zu Punkt 18 **Beratung der Unfallkommission UK 2023-III**

Beratungsgrundlage:

Drucksachennummer: 6485/2020-2025

Der Stadtentwicklungsausschuss nimmt Kenntnis.

-.-.-

Zu Punkt 19 **Konzept Fahrradparken**

Beratungsgrundlage:

Drucksachennummer: 6509/2020-2025

Herr Seifert merkt an, dass es in dem Konzept immer lediglich um Fahrräder gehe. Aus seiner Sicht müssten dort auch alle anderen Formen von zweirädrigen Verkehrsmitteln, also etwa Motorräder, Mopeds, Roller, egal, ob mit Verbrennungsmotor oder elektrisch betrieben, sowie E-Scooter Berücksichtigung finden.

1. Lesung -

...-

Zu Punkt 20 **Festlegung des Ausbaus für die Straßen Am Stadtholz und Werkering**

Beratungsgrundlage:

Drucksachennummer: 6531/2020-2025

Der Stadtentwicklungsausschuss fasst folgenden

Beschluss:

Der Stadtentwicklungsausschuss beschließt:

- a) Dem Umbau des Knotenpunktes Am Stadtholz/Hakenort/Zufahrt Polizeipräsidium zu einer Vollsignalisierung wird zugestimmt (Anlage 1)
- b) Dem Bau einer Linksabbiegespur von der Straße Am Stadtholz in den Werkering und die Verlegung und Verbreiterung des Geh- und Radweges entsprechend der vorgelegten Planung (Anlage 1) wird zugestimmt.

- bei einer Enthaltung einstimmig beschlossen -

...-

Zu Punkt 21 **OWD stadtauswärts – Rückbau des dritten Fahrstreifens (Wiederherstellung Standstreifen) ab „Graphia-Brücke“**

Beratungsgrundlage:

Drucksachennummer: 6339/2020-2025

1. Lesung -

...-

Zu Punkt 22 **Verlängerung und Weiterentwicklung des Fahrradverleihsystems**

Beratungsgrundlage:

Drucksachennummer: 6540/2020-2025

Herr Vollmer regt an, dass die Verwaltung prüfen möge, ob ihr künftig auch die Bewegungsdaten der Fahrräder zur Verfügung gestellt werden

könnten. Dies mache im Rahmen von Smart City Sinn und könnte bei der Vertragsverlängerung berücksichtigt werden.

1. Lesung -

Bauamt

Zu Punkt 23

Prüfempfehlung der BV Mitte - Umwandlung von Wohnraum in Ferienwohnungen

Beratungsgrundlage:

Drucksachennummer: 6288/2020-2025

Der Stadtentwicklungsausschuss nimmt Kenntnis.

Zu Punkt 24

Baulückenmanagement – Sachstand des Baulandkatasters für den Stadtbezirk Mitte

Beratungsgrundlage:

Drucksachennummer: 6529/2020-2025

Herr Vollmer merkt an, dass es im Stadtgebiet eine Reihe von Häusern gebe, die komplett leer stünden. Er bittet um Prüfung, ob man diese komplett leer stehenden Häuser nicht mit aufnehmen könne. Hier könnte man gegebenenfalls wieder Wohnraum aktivieren, auch wenn dies manchmal ein längerer Beratungsprozess sei.

Der Stadtentwicklungsausschuss nimmt Kenntnis.

Zu Punkt 25

Neuaufstellung des Regionalplans OWL für den Regierungsbezirk Detmold - Regionalplanentwurf 2023

Stellungnahme der Stadt Bielefeld zur erneuten Auslegung

Beratungsgrundlage:

Drucksachennummer: 6526/2020-2025

abgesetzt

...

Bauamt/Bauleitpläne

Zu Punkt 26 Bauleitpläne Brackwede

Zu Punkt 27 Bauleitpläne Dornberg

Zu Punkt 28 Bauleitpläne Gadderbaum

Zu Punkt 29 Bauleitpläne Heepen

**Zu Punkt 29.1 Neuaufstellung des Bebauungsplanes Nr. III/Br 40 „Wohnbebauung an der Grafenheider Straße / Naggertstraße“ für das Gebiet zwischen der Warthestraße, Grafenheider Straße und Naggertstraße im beschleunigten Verfahren gemäß § 13a (1) BauGB
- Stadtbezirk Heepen -**

- erneuter Entwurfs- und Auslegungsbeschluss -

Beratungsgrundlage:

Drucksachenummer: 6443/2020-2025

Der Stadtentwicklungsausschuss fasst folgenden

Beschluss:

Der Stadtentwicklungsausschuss beschließt:

1. Der Bebauungsplan Nr. III/Br 40 „Wohnbebauung an der Grafenheider Straße / Naggertstraße“ für das Gebiet zwischen der Warthestraße, Grafenheider Straße und Naggertstraße wird mit dem Text und der Begründung als 2. Entwurf beschlossen.
2. Der erneute Entwurf des Bebauungsplanes ist mit Text und Begründung für die Dauer eines Monats, mindestens jedoch 30 Tage, 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.

- einstimmig beschlossen -

-.-.-

Zu Punkt 30 **Bauleitpläne Jöllenebeck**

Zu Punkt 31 **Bauleitpläne Mitte**

Zu Punkt 31.1 **Neuaufstellung des Bebauungsplans Nr. III/3/06.02 „Erweiterung Ceciliengymnasium“ für das Gebiet nördlich der Oelmühlenstraße, östlich der Eduard-Windthorst-Straße, südlich der Spindelstraße und westlich des Niedermühlenkamps**

- Stadtbezirk Mitte-

Aufstellungsbeschluss

Beschluss zur frühzeitigen Beteiligung der Öffentlichkeit und der Behörden

Beratungsgrundlage:

Drucksachenummer: 6412/2020-2025

Der Stadtentwicklungsausschuss fasst folgenden

Beschluss:

1. Der Bebauungsplan Nr. III/3/06.02 „Erweiterung Ceciliengymnasium“ für das Gebiet nördlich der Oelmühlenstraße, östlich der Eduard-Windthorst-Straße, südlich der Spindelstraße und westlich des Niedermühlenkamps ist im Sinne des § 30 Baugesetzbuch (BauGB) neu aufzustellen. Für die genauen Grenzen des Plangebiets ist die im Vorentwurf des Nutzungsplans eingetragene „Grenze des räumlichen Geltungsbereiches“ verbindlich.
2. Die Aufstellung des Bebauungsplans soll im beschleunigten Verfahren gemäß § 13a BauGB („Bebauungspläne der Innenentwicklung“) durchgeführt werden.
3. Für die Neuaufstellung des Bebauungsplans ist 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. Der Aufstellungsbeschluss ist gemäß § 2 (1) BauGB öffentlich bekannt zu machen. Dabei ist gemäß § 13a (3) BauGB darauf hinzuweisen, dass die Neuaufstellung im beschleunigten Verfahren ohne Durchführung einer Umweltprüfung nach § 2 (4) BauGB erfolgt.

- einstimmig beschlossen -

...-

Zu Punkt 31.2 Neuaufstellung des Bebauungsplans Nr. III/3/103.00 „Gewerbegebiet westlich Am Stadtholz und südlich Werkering (Teilbereich A), östlich Am Stadtholz und nördlich Hakenort (Teilbereich B)“ Teilplan 1 für das Gebiet begrenzt durch den Werkering und einen Autohandel im Norden, den Finkenbachgrünzug sowie teilweise durch die Straße am Stadtholz im Osten, ein Bürogebäude im Süden sowie einen Gewerbebetrieb im Westen
- Stadtbezirk Mitte -

Satzungsbeschluss

Beratungsgrundlage:

Drucksachenummer: 6429/2020-2025

Der Stadtentwicklungsausschuss fasst folgenden

Beschluss:

Der Stadtentwicklungsausschuss empfiehlt, dem Rat der Stadt zu beschließen:

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 Stellungnahmen der Öffentlichkeit lfd. Nr. 1 a), des Umweltamtes lfd. Nr. 1.4 a) und b), des Polizeipräsidiums lfd. Nr. 2.1b) a)-d), der Telekom lfd. Nr. 2.10, der Gasunie GmbH lfd. Nr. 2.19, der Amprion GmbH lfd. Nr. 2.22, der IHK lfd. Nr. 2.23 a), des LANUV lfd. Nr. 2.37 e), k), l) und m) und der Bezirksregierung Detmold lfd. Nr. 2.43 a) und b) zum Entwurf gemäß Anlage 2 werden zur Kenntnis genommen. Die Stellungnahmen des Polizeipräsidiums lfd. Nr. 2.1b) f), der IHK lfd. Nr. 2.23 b), des LANUV lfd. Nr. 2.37 b), c), d), f) und g) und der Öffentlichkeit lfd. Nr. 1 b)-e) zum Entwurf werden gemäß Anlage A2 zurückgewiesen. Die Stellungnahmen des LANUV lfd. Nr. 2.37 a), h) und i) zum Entwurf werden gemäß Anlage A2 teilweise

- berücksichtigt. Die Stellungnahme des LANUV lfd. Nr. 2.37 j) zum Entwurf wird gemäß Anlage A2 berücksichtigt.
3. Die von der Verwaltung vorgeschlagenen Änderungen und Ergänzungen zu den textlichen Festsetzungen und zur Begründung des Bebauungsplanes werden gemäß Anlage A2 beschlossen.
 4. Der Bebauungsplan Nr. III/3/103.00 „Gewerbegebiet westlich Am Stadtholz und südlich Werkering (Teilbereich A), östlich Am Stadtholz und nördlich Hakenort (Teilbereich B)“ für Teilplan 1 für das Gebiet begrenzt durch den Werkering und einen Autohandel im Norden, den Finkenbachgrünzug sowie teilweise durch die Straße am Stadtholz im Osten, ein Bürogebäude im Süden sowie einen Gewerbebetrieb im Westen wird mit den textlichen Festsetzungen und der Begründung gemäß § 10 BauGB als Satzung beschlossen.
 5. Der Beschluss des Bebauungsplans ist gemäß § 10 (3) BauGB ortsüblich öffentlich bekannt zu machen. Der Bebauungsplan mit Begründung und zusammenfassender Erklärung ist gemäß § 10 (3) BauGB bereitzuhalten.

- einstimmig beschlossen -

-.-.-

Zu Punkt 32 Bauleitpläne Mitte / Schildesche

Zu Punkt 32.1 Neuaufstellung des Bebauungsplanes Nr. II/1/60.00 „Wohnen und Gewerbe westlich der Schloßhofstraße im Bereich des Schloßhofteichs“ für das Gebiet westlich der Schloßhofstraße, nördlich des Schloßhofteichs und östlich der Straße Wickenkamp im beschleunigten Verfahren gemäß § 13a Baugesetzbuch (BauGB)

- Stadtbezirk Mitte -
- Stadtbezirk Schildesche -

Beschluss zur Einleitung des Bebauungsplan-Verfahrens: Aufstellungsbeschluss

Beratungsgrundlage:
Drucksachenummer: 6445/2020-2025

Herr Vollmer teilt mit, dass die Verwaltung für dieses Gebiet einen Rahmenplan entwickelt habe, der bis auf wenige kleinere Fehler, die aber kein Problem seien, im großen Ganzen gut gelungen sei. Er halte es für angezeigt, dass der Rahmenplan auch beschlossen werde, damit auch

die Bebauungspläne nach den Vorgaben des Rahmenplanes beschlossen werden. Insofern stelle er den Antrag, den Rahmenplan mit im einzelnen aufgeführten Änderungen zu beschließen.

Herr Bielefeld schlägt vor, dass der Stadtentwicklungsausschuss nicht heute über den Rahmenplan beschließen, sondern dass der Rahmenplan von der Verwaltung in der nächsten Sitzung als Beschlussvorlage in den Stadtentwicklungsausschuss eingebracht werde, damit dieser regulär beraten werde, bevor über ihn beschlossen werde. Insofern regt er an, dass Herr Vollmer seinen Antrag jetzt nicht stellen braucht, sondern die begehrten Änderungen auch in die nächste Sitzung einbringen kann.

Herr Suchla stellt klar, dass verabredet worden sei, als der Bezirksvertretung Mitte und der Bezirksvertretung Schildesche schrittweise der Rahmenplan in einem gemeinsamen Termin vorgestellt worden sei, dass der Bebauungsplan, der hier jetzt vorliegt, als nächster Schritt auf den Weg gebracht werden solle. Insofern finde er es schwierig, wenn hier jetzt noch irgendetwas in den Aufstellungsbeschluss „hereingedoktort“ werden solle.

Hierzu äußern Herr Vollmer, Herr Bielefeld und Herr John jeweils, dass es nicht nötig sei, wegen des Rahmenplanes den hier vorliegenden Aufstellungsbeschluss nicht zu fassen, da der Aufstellungsbeschluss lediglich der erste Schritt im Bebauungsplanverfahrens sei. Die Vorgaben des Rahmenplanes könnten im Verlauf eingearbeitet werden.

Herr Vollmer erklärt sein Einverständnis damit, seinen Antrag nicht zu stellen, wenn der Rahmenplan in den beiden Bezirksvertretungen behandelt werde. Er hätte es nur schade gefunden, wenn sich die Stadt die Mühe mache, einen Rahmenplan aufzustellen, dass dieser nicht berücksichtigt werde. Er finde es aber richtig, wenn sich zunächst die Bezirksvertretungen damit befassen.

Herr Langeworth gibt ebenfalls an, dass bislang lediglich eine Information der Bezirksvertretungen über den Rahmenplan erfolgt sei. Die Beratung und Beschlussfassung hierüber müsse noch erfolgen.

Herr Bielefeld sagt zu, dass der Rahmenplan als Vorlage in die nächsten Sitzungen der Bezirksvertretungen als auch des Stadtentwicklungsausschusses eingebracht werde.

Der Stadtentwicklungsausschuss fasst folgenden

Beschluss:

1. **Der Bebauungsplan Nr. II/1/60.00 „Wohnen und Gewerbe westlich der Schloßhofstraße im Bereich des Schloßhofteichs“ für das Gebiet westlich der Schloßhofstraße, nördlich des Schloßhofteichs und östlich der Straße Wickenkamp ist im Sinne des § 30 Baugesetzbuch (BauGB) neu aufzustellen. Für die genauen Grenzen des Plangebietes ist die im Vorentwurf des Nutzungsplans vorgenommene Abgrenzung verbindlich.**
2. **Die Neuaufstellung des Bebauungsplanes soll als beschleunigtes Verfahren gemäß § 13a (1) BauGB („Bebauungspläne der Innenentwicklung“) durchgeführt werden.**

3. Für die Neuaufstellung des Bebauungsplanes ist 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. Der Aufstellungsbeschluss ist gemäß § 2 (1) BauGB öffentlich bekannt zu machen. Dabei ist gemäß § 13a (3) BauGB darauf hinzuweisen, dass die Neuaufstellung im beschleunigte Verfahren ohne Durchführung einer Umweltprüfung nach § 2 (4) BauGB erfolgt.

- bei einer Enthaltung einstimmig beschlossen -

-.-.-

Zu Punkt 33 Bauleitpläne Schildesche

Zu Punkt 33.1 Neuaufstellung des Bebauungsplanes Nr. II/2/27.02 „Feuerwehrrgerätehaus Schildesche an der Westerfeldstraße“ für eine Teilfläche südlich der Westerfeldstraße, westlich der Stapelbreite 42 und nördlich des Fußweges sowie der 268. Änderung des Flächennutzungsplanes („Feuerwehrrgerätehaus Schildesche an der Westerfeldstraße“) im Parallelverfahren gemäß § 8 (3) BauGB

- Stadtbezirk Schildesche -

Aufstellungsbeschluss- und Änderungsbeschluss Beschluss zur frühzeitigen Beteiligung der Öffentlichkeit und der Behörden

Beratungsgrundlage:

Drucksachenummer: 6410/2020-2025

Der Stadtentwicklungsausschuss fasst folgenden

Beschluss:

Der Stadtentwicklungsausschuss beschließt:

1. Der Bebauungsplan Nr. II/2/27.02 „Feuerwehrrgerätehaus Schildesche an der Westerfeldstraße“ für eine Teilfläche südlich der Westerfeldstraße, westlich der Stapelbreite 42 und nördlich des Fußweges ist im Sinne des § 30 Baugesetzbuch (BauGB) neu aufzustellen. Für die genauen Grenzen des Plangebiets ist die im Vorentwurf des Nutzungsplanes eingetragene „Grenze des räumlichen Geltungsbereiches“ verbindlich.

2. Der Flächennutzungsplan ist gemäß § 8 (3) BauGB im Parallelverfahren zu ändern (268. Änderung des Flächennutzungsplanes „Feuerwehrgerätehaus Schildesche an der Westerfeldstraße“).
3. Für die Neuaufstellung des Bebauungsplanes und die 268. Änderung des Flächennutzungsplanes 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 werden gemäß den in der Anlage C enthaltenen Ausführungen festgelegt.
5. Der Aufstellungsbeschluss und der Änderungsbeschluss sind gemäß § 2 (1) BauGB öffentlich bekannt zu machen.

- einstimmig beschlossen -

...-

Zu Punkt 33.2 Neuaufstellung des Bebauungsplanes Nr. II/2/19.07 „Neubau Gesamtschule Schildesche Westerfeldstraße Ecke Apfelstraße“ für das Gebiet nördlich der Straße An der Reegt, östlich der Apfelstraße, südlich der Westerfeldstraße sowie westlich der Flurstücke 2726, 2727 und 1547 im beschleunigten Verfahren gemäß § 13a Baugesetzbuch (BauGB)

- Stadtbezirk Schildesche -

Entwurfs- und Auslegungsbeschluss

Beratungsgrundlage:

Drucksachennummer: 6436/2020-2025

Herr Vollmer äußert Bedenken, dass die Planung in Konflikt mit der Stadtbahn gerate. Dies ergebe sich auch aus den enthaltenen Stellungnahmen von moBiel. Konkret sei der Platzbedarf für eine Verlängerung der Stadtbahnlinie betroffen und der Raumbedarf für die Gestaltung der Endhaltestelle in Schildesche, auch bezogen auf die angebundenen Busse, insbesondere nicht nur Schulbusse.

Herr Adamski erwidert, dass die Verwaltung auch diese Eingabe, die hier protokolliert sei, berücksichtigen werde. Bei der Aufstellung des Satzungsbeschlusses, wenn es dazu komme, werde die Verwaltung diese Probleme zu lösen haben.

Der Stadtentwicklungsausschuss fasst folgenden

Beschluss:

Der Stadtentwicklungsausschuss beschließt:

1. Der Geltungsbereich des Bebauungsplanes Nr. II/2/19.07 „Neubau Gesamtschule Schildesche Westerfeldstraße Ecke Apfelstraße“ wird gegenüber dem Aufstellungsbeschluss vom 18.05.2021 im Nordosten erweitert. Für die genaue Abgrenzung ist die im Bebauungsplanentwurf eingetragene „Grenze des räumlichen Geltungsbereiches“ verbindlich.
2. Der Bebauungsplan Nr. II/2/19.07 „Neubau Gesamtschule Schildesche Westerfeldstraße Ecke Apfelstraße“ für das Gebiet nördlich der Straße An der Reegt, östlich der Apfelstraße, südlich der Westerfeldstraße sowie westlich der Flurstücke 2726, 2727 und 1547 wird mit dem Text und der Begründung als Entwurf beschlossen.
3. Der Entwurf des Bebauungsplanes mit der Begründung ist für die Dauer eines Monats, mindestens jedoch für die Dauer von 30 Tagen, gemäß § 13a in Verbindung mit § 3 (2) Satz 1 Baugesetzbuch (BauGB) im Internet zu veröffentlichen. Zusätzlich zur Veröffentlichung im Internet ist der Entwurf des Bebauungsplanes mit der Begründung gemäß § 3 (2) Satz 2 BauGB öffentlich auszulegen. Die Internetadresse und die Dauer der Veröffentlichungsfrist sind gemäß § 3 (2) Satz 4 Halbsatz 1 BauGB mit den weiteren Hinweisen nach Halbsatz 2 vor Beginn der Veröffentlichungsfrist ortsüblich bekannt zu machen.
4. Parallel zur Veröffentlichung im Internet sind die Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange, deren Aufgabenbereich durch die Planung berührt werden kann, gemäß § 4 (2) BauGB zu beteiligen.
5. Der Flächennutzungsplan wird gemäß § 13a (2) Nr. 2 BauGB im Wege der Berichtigung angepasst.

- mit großer Mehrheit beschlossen -

Zu Punkt 34 **Bauleitpläne Senne**

Zu Punkt 35 **Bauleitpläne Sennestadt**

Zu Punkt 36 **Bauleitpläne Stieghorst**