

Niederschrift
über die Sitzung des Stadtentwicklungsausschusses
am 14.05.2024

Tagungsort: Else-Zimmermann-Saal, Technisches Rathaus
Beginn: 17:00 Uhr
Sitzungspause:
Ende: 20:13 Uhr

Anwesend:

CDU

Herr Dr. Simon Lange
Herr André Langeworth
Frau Carla Steinkröger
Herr Frank Strothmann (Vorsitzender)

SPD

Herr Stefan Fleth
Herr Sven Rörig (stellv. Vorsitzender)
Herr Frederik Suchla

Bündnis 90/Die Grünen

Herr Dominic Hallau
Frau Gudrun Hennke
Herr Paul John
Herr Thomas Krause

AfD

Frau Heliane Ostwald

Die Partei

Herr Johannes Künsebeck

FDP

Herr Rainer Seifert

Die Linke

Herr Bernd Vollmer

Beratende Mitglieder

Herr Murat Aykanat
Herr Dr. Andreas Bruder

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

Herr Robert Alich
Herr Michael Gugat
Herr Dietmar Krämer

Stellvertretende beratende Mitglieder

Herr Franz-Peter Diekmann (bis
19:06)

Von der Verwaltung

Herr Martin Adamski	Beigeordneter Dezernat 3
Herr Gregor Moss	Beigeordneter Dezernat 4
Herr Dirk Vahrson	Amt für Verkehr
Herr Patrick Kühn	Amt für Verkehr
Herr Lars Bielefeld	Bauamt
Herr Gerd Herjürgen	Bauamt

Schriftführung

Frau Anita Lange

Vor Eintritt in die Tagesordnung

Herr Strothmann begrüßt die Anwesenden zur 45. Sitzung des Stadtentwicklungsausschusses in dieser Wahlperiode. Er stellt fest, dass form- und fristgerecht zur Sitzung eingeladen wurde und der Ausschuss beschlussfähig ist. Herr Strothmann begrüßt Herrn Fleth als neues Mitglied des Gremiums. Er stellt fest, dass Herr Fleth schon in einem anderen Gremium vereidigt worden sei.

Folgende Punkte werden abgesetzt oder in 1./2./3. Lesung behandelt:

- 4.3 Wirtschaftsverkehr: Mobilität ist das Rückgrat unserer heimischen Wirtschaft
 (Antrag der CDU-Fraktion vom 27.02.2024)
- 4.3.1 Wirtschaftsverkehr - Änderungsantrag zur Beschlussvorlage 7651/2020-2025
 (Antrag der FDP-Fraktion vom 13.03.2024)
- 4.3.2 zu TOP 4.3 Wirtschaftsverkehr: Mobilität ist das Rückgrat unserer heimischen
 Wirtschaft
- 4.5 Umgestaltung Berliner Straße zwischen Stadtring und Hauptstraße
- 4.5.1 Umgestaltung Berliner Straße zwischen Stadtring und Hauptstraßentrag der
 Koalition "Weiterentwicklung der Beteiligungsstrukturen im Kontext der Umset-
 zung der Mobilitätsstrategie 2030 (Drucksache 6343/2020-2025) "
- 5.2.1 Koordination von Baustellen in Bielefeld
- 5.2.2 Optimierung des Baustellenmanagements in Bielefeld
- 11 Festlegung des Fernbusbahnhofstandortes
- 11.1 Antrag der FDP-Fraktion, "Fernbusbahnhof"

Im Nachtrag wurden Unterlagen zu folgenden Punkten zugesandt:

- 3.1 Anfrage AfD "Machbarkeitsstudie Radverbindung zwischen Innenstadt und
 Campus "
- 5.2.1 Koordination von Baustellen in Bielefeld

Folgende Punkte wurden zurückgezogen:

- 1.1 Genehmigung des öffentlichen Teils der Niederschrift über die 44. Sitzung des
 Stadtentwicklungsausschusses am 16.04.2024
 - 6. Entwurf Vierter Lärmaktionsplan
 - 15 Bielefelder Leitbild einer zukunftsgerechten Stadtentwicklung
 - 27.1 Genehmigung des öffentlichen Teils der Niederschrift über die 44. Sitzung des
 Stadtentwicklungsausschusses am 16.04.2024
-

Öffentliche Sitzung:

Zu Punkt 1 Genehmigung des öffentlichen Teils der Niederschriften

**Zu Punkt 1.1 Genehmigung des öffentlichen Teils der Niederschrift über die
44. Sitzung des Stadtentwicklungsausschusses am 16.04.2024**

zurückgezogen

-.-.-

Zu Punkt 2 Mitteilungen

Zu Punkt 3 Anfragen

**Zu Punkt 3.1 Anfrage AfD "Machbarkeitsstudie Radverbindung zwischen In-
nenstadt und Campus"**

Beratungsgrundlage:

Drucksachennummer: 7890/2020-2025

Frau Ostwald bedankt sich für die Antwort und bemängelt, dass die eigentliche Frage danach, wie es zu der Bewertung kommen kann, dass es zu keiner Beeinträchtigung des ruhenden Verkehrs an der Kurt-Schumacher-Straße kommt, nicht beantwortet worden sei. Sie äußert ihr Unverständnis darüber, dass zwei große Parkplätze in der Studie nicht mitberücksichtigt werden. Unverständlich sei auch, wieso der bisher genutzte Radweg durch die Grünzüge umweltplanerischen Belangen widersprechen könne.

Herr Adamski antwortet, dass eine umfassende Behandlung des Themas auf Bitten der Bezirksvertretungen, die nochmal eine Bürgerbeteiligung durchführen wollen, bewusst zurückgestellt worden sei. Nach der Sommerpause werde das Thema aufgegriffen. Die Parkplätze lägen nicht direkt an der Straße und bei der Variante durch den Grünzug seien auch Eingriffe in die Natur und etwaige Versiegelungen zu berücksichtigen sein.

Frau Ostwald merkt noch an, dass auch die Frage nach den Abbiegespuren nicht beantwortet worden sei.

Die Anfrage und die Antwort sind als Anlage Bestandteil dieser Niederschrift.

Der Stadtentwicklungsausschuss nimmt die Anfrage und die Antwort der Verwaltung zur Kenntnis.

-.-.-

Zu Punkt 4 Behandlung der unerledigten Punkte der letzten Tagesordnungen

Zu Punkt 4.1 Anfrage FDP-Fraktion "Fahrradstraßen mit gehobenen Standard"

Beratungsgrundlage:

Drucksachennummer: 7600/2020-2025

Die Anfrage und Antwort sind als Anlage Bestandteil dieser Niederschrift.

Der Stadtentwicklungsausschuss nimmt die Anfrage und die Antwort der Verwaltung zur Kenntnis.

-.-.-

Zu Punkt 4.2 Anfrage der SPD-Fraktion "Barrierefrei Gestalten"

Beratungsgrundlage:

Drucksachennummer: 7699/2020-2025

Herr Dr. Bruder bittet um die Reduzierung der „Pömpel“, die keine Funktion, auch keine gestalterische Funktion haben. Davon gebe es eine Vielzahl. Für die Rollstuhlfahrer sei es gerade an Tagen, an denen noch zusätzlich die Müllabfuhr im Einsatz ist, eine zusätzliche Barriere.

Die Anfrage und Antwort sind als Anlage Bestandteil dieser Niederschrift.

Der Stadtentwicklungsausschuss nimmt die Anfrage und die Antwort der Verwaltung zur Kenntnis.

-.-.-

Die Punkte 4.3, 4.3.1, 4.3.2 wurden zusammen beraten. Die Wortbeiträge sind unter 4.3 erfasst.

Zu Punkt 4.3 Wirtschaftsverkehr: Mobilität ist das Rückgrat unserer heimischen Wirtschaft (Antrag der CDU-Fraktion vom 27.02.2024)

Beratungsgrundlage:

Drucksachennummer: 7651/2020-2025

Herr Hallau begründet den Änderungstrag der Koalition. Der Wirtschaftsverkehr müsste mittelfristig auch klimaneutral werden. Dies sollte Hand in Hand mit den betroffenen Kammern und Verbänden erfolgen. Auch der Verkehr auf der Schiene und die Bereiche Sicherheit und Parken sind mit in den Antrag aufgenommen.

Herr Dr. Lange beantragt die Behandlung der Anträge in 1. Lesung, denn der Antrag der Koalition sei sehr kurzfristig gestellt worden und für die Koordination der Anträge wäre es hilfreich.

Herr Gugat erläutert, dass er gerne den Fokus auf den Containerbahnhof, der relativ innenstadtnah gelegen sei, gesetzt hätte. Hier könne noch viel mehr gemacht werden.

Herr Seifert pflichtet Herrn Dr. Langes Antrag bei. Grund dafür sei die Kurzfristigkeit und die nicht sofortige Erkennbarkeit der Änderungen. Künftig würde er sich wünschen, dass Änderungsanträge die Änderungen auch benennen und nicht, wie hier geschehen, ein neuer Text geschaffen wird, in dem die Änderungen zunächst mühevoll herausgesucht werden müssten. Er bedauert, dass die Förderung und die Verbesserung des Wirtschaftsverkehrs dadurch um vier Wochen geschoben werden müsste.

Herr Rörig weist darauf hin, dass es sich bei dem Änderungsantrag der Koalition um einen ersetzenden Antrag handeln würde.

Herr Strothmann stellt fest, dass die Gremienmitglieder mit der Behandlung der Punkte 4.3 - 4.3.2 in 1. Lesung einverstanden sind.

1. Lesung -

-.--

Zu Punkt 4.3.1 Wirtschaftsverkehr - Änderungsantrag zur Beschlussvorlage 7651/2020-2025 (Antrag der FDP-Fraktion vom 13.03.2024)

Beratungsgrundlage:

Drucksachennummer: 7723/2020-2025

1. Lesung -

-.--

Zu Punkt 4.3.2 zu TOP 4.3 Wirtschaftsverkehr: Mobilität ist das Rückgrat unserer heimischen Wirtschaft (Drucksache 7651/2020-2025) folgenden Änderungsantrag:

Beratungsgrundlage:

Drucksachennummer: 8041/2020-2025

1. Lesung -

-.--

Die Punkte 4.4, 4.4.1, 4.4.2 werden gemeinsam behandelt.

Zu Punkt 4.4 Weiterentwicklung der Beteiligungsstrukturen im Kontext der Umsetzung der Mobilitätsstrategie 2030

Beratungsgrundlage:

Herr Hallau erläutert den Änderungsantrag der Koalition. Die Koalition sei mit der Beschlussvorlage der Verwaltung grundsätzlich einverstanden. Der Änderungsantrag enthalte letzte Stellschrauben. Es habe viele positive Beispiele für Beteiligung in verschiedenen Bereichen gegeben. Dies solle fortgesetzt werden, verbunden mit dem Dank an alle, die sich schon bisher ehrenamtlich engagiert haben.

Herr Seifert befürwortet die 1. Lesung der Vorlage, damit die Verwaltung das Beteiligungskonzept überarbeiten und demokratischer gestalten könne. Denn das ganze Verfahren sei falsch aufgebaut, widerspreche demokratischen Prinzipien, begünstige Positionen einzelner Interessengruppen und müsse wieder näher an die Politik, an die gewählten Volksvertreter, gebracht werden.

Herr Dr. Lange begründet den Antrag seiner Fraktion, die Vorlage zurückzustellen und zu überarbeiten. Zwischen den Steuerungsgruppen hätte ein Ungleichgewicht geherrscht und gleichzeitig hätten bestimmte Steuerungsgruppen nicht mehr getagt. Mit der Beschlussvorlage würde die Verwaltung versuchen, dieses Defizit zu lösen. Die Lösung sei aber noch nicht ausgereift. Die Zuständigkeiten der unterschiedlichen Ebenen seien nicht definiert und das Regelwerk für eine richtige Bürgerbeteiligung sei noch nicht fertiggestellt. Die Bürgerbeteiligung, wie sie für den Altstadt.Raum und im Johannistal gelaufen sei, könnte hierauf nicht angewendet werden. Es seien wiederholt nicht alle Belange der betroffenen Anwohner berücksichtigt worden, was zu Frustration führe. Auch die bewusste Ausklammerung der Politik müsse geändert werden.

Herr Gugat definiert nochmal den Begriff der Bürgerbeteiligung und stellt klar, wie aus seiner Sicht demokratisches Handeln aussieht. Bürgerbeteiligung stehe in keiner Weise im Widerspruch dazu, dass die gewählten Vertreter letztlich die Entscheidungen treffen. Insofern halte er die Kritik der FDP für unrichtig. Sich nicht zu beteiligen, sei möglicherweise eher undemokratisch.

Auf Nachfragen von Frau Hennke erläutert Herr Dr. Lange, dass Punkt 2 des Änderungsantrages der CDU-Fraktion sich auf die Beschlussvorlage beziehen würde. Hier sei nicht klar, wie die Aufgaben definiert seien. Bei Punkt 3 gehe es darum, dass die Durchführung der Bürgerbeteiligung klar geregelt werden solle. Diese sollte klar und transparent sein und ohne Vorgaben.

Herr Adamski erläutert anhand der Bürgerbeteiligung im Johannistal und in Stieghorst, dass diese durchaus transparent abgelaufen seien. Gerade in Stieghorst sei die Beteiligung sehr gelobt worden. Es werde viel Geld für die Bürgerbeteiligung investiert. Es sei aber klar, dass die Entscheidung nicht eins zu eins jeden Wunsch aus der Beteiligung erfüllt. Er lasse es aber methodisch nicht zu, dass hier falsche Behauptungen aufgestellt werden. Der Ablauf erfolge auch in Absprache mit der Partizipationsstelle der Stadt Bielefeld. Es gebe ein breites Feld an Beteiligungsstruktur und sei auch ein Spiegelbild der gesellschaftlichen Struktur. Die Kritik von Herrn Seifert weise er zurück.

Frau Ostwald merkt an, dass bei der Bürgerbeteiligung der Kurt-Schumacher-Straße die wirklich Betroffenen am Bültmannshof nicht gehört worden seien. Diese hätten es aus der Presse erfahren. Sie bittet darum, die Vorhaben, die beabsichtigt seien, auch von der Wortwahl her klar und verständlich zu formulieren. Sie zitiert aus einer Vorlage und erläutert, dass eine „Optimierung“ bzw. „Umfunktionierung eines Parkplatzes“ letztlich die Vernichtung des Parkplatzes sei. Sie bittet, dass den Bürgern das, was beabsichtigt ist und dann später auch kommt, auch klar mitgeteilt wird.

Herr Dr. Lange stellt klar, dass es für seine Fraktion ganz wichtig sei, dass es zu einer breiten Bürgerbeteiligung komme und nicht zu einer Partizipation fürs „Schaufenster“. Er greift die von Herrn Adamski genannten mit den Bürgern gemeinsam veranstalteten Workshops auf. Dort sei von der Verwaltung letztlich etwas anderes umgesetzt worden, als das, was von den Bürgern erarbeitet worden sei. Außerdem würden auch die Kosten erheblich steigen, wenn man bei Beteiligungsveranstaltungen auswärtiger Agenturen dazu hole, um das kommunikativ mitzubegleiten, anstatt das mit eigenen Mitarbeitern durchzuführen. Bei der Bürgerbeteiligung zur Heeper Straße hätte die Verwaltung wiederum nur einen sehr schmalen Korridor vorgegeben, in dem die Bürger diskutieren durften, obwohl das Bedürfnis dagewesen wäre, auch mal nach rechts und links zu schauen. Herr Dr. Lange fordert auf, die Defizite zu beheben.

Herr Adamski weist darauf hin, welche Partizipationsregeln gelten und stellt klar, dass diese auch umgesetzt worden seien. Dazu gehöre etwa die Moderation der Beteiligung durch einen externen, unabhängigen Moderator. Die Bürgerbeteiligung würde auch nicht dazu führen, dass die Wünsche, die geäußert worden seien, eins zu eins umgesetzt werden würden. Wenn Herr Dr. Lange Beispiele von vor vier Jahren heraussuche, dann habe die Verwaltung in den letzten vier Jahren sicher auch gelernt und Dinge verbessert. Zum Beispiel Johannistal würde er es sich verbieten lassen, zu sagen, dass gesammelte Unterschriften ignoriert werden würden. Die Unterschriften seien der Anlass gewesen, auch auf die Betroffenen nochmal zuzugehen und das zu erläutern, was politisch beschlossen worden sei.

Frau Hennke erinnert daran, dass es hier um die Beteiligungsstrukturen im Kontext der Mobilitätsstrategie geht. Es gehe darum, wie die festen Arbeitsgruppen neugestaltet werden. Es müsse dafür nicht darauf gewartet werden, bis das Regelwerk für Öffentlichkeitsbeteiligung da ist, da das Werk nicht direkt auf die festen Arbeitsgruppen anwendbar sei. Sie spricht sich für das Beschließen der Vorlage mit den Änderungen aus, die das ganze nochmal konkreter fasst. Auch die Beteiligung der Politik werde nochmal diskutiert werden. Sie empfinde es bei allen Veranstaltungen, an denen sie teilgenommen habe, so, dass die Bevölkerung sehr dankbar sei, wenn das Amt für Verkehr genauer darstellt, wie die Vorlagen und deren Umsetzung in der jeweiligen Straße wirken.

Herr Rörig merkt an, dass bei einem nicht zufriedenstellenden Ergebnis nicht der ganze Beteiligungsprozess in Frage gestellt werden könnte.

Herr Seifert spricht sich für den Antrag der CDU-Fraktion aus. Die Beschlussvorlage würde seine Fraktion ansonsten ablehnen.

Herr Strothmann verpflichtet Herrn Künsebeck als neues, bisher noch nicht verpflichtetes Mitglied von Die Partei.

Herr Strothmann lässt über den Geschäftsordnungsantrag auf 1. Lesung abstimmen. Dieser wird mit Mehrheit abgelehnt.

Sodann lässt Herr Strothmann über den Ursprungsantrag mit den Änderungen der Koalition abstimmen.

Beschluss:

Die Verwaltung wird beauftragt, das vorliegende Beteiligungskonzept zu finalisieren und als Arbeitsgrundlage zeitnah umzusetzen.

- 1. Die bisherigen sowie die geplanten Beteiligten müssen in die Planung und Konkretisierung der neuen Struktur einbezogen werden.**
- 2. Der Einbezug der Beteiligten muss gemäß den aktuell in Erarbeitung befindlichen Grundsätzen der Öffentlichkeitsbeteiligung erfolgen.**
- 3. Für die 30-köpfige Beratungsgruppe ist eine Geschäftsordnung zu erarbeiten, die Aufgaben und Kompetenzen präzise festlegt und Regelungen für Konfliktfälle sowie Interessenunterschiede enthält, die über einfache Mehrheitsentscheidungen hinausgehen.**
 - 1. Die Geschäftsordnung muss zudem Grundsätze der Transparenz, Fairness und des Dialogs umfassen. Diese schließen die frühzeitige Einbindung in die Planung, die Herstellung eines gleichen Wissensstands bei allen Beteiligten und eine klare Beschreibung der Beratungsgegenstände ein.**
 - 2. Das Zusammenspiel der Beratungsgruppe mit der allgemeinen Öffentlichkeitsbeteiligung und dem Projektleitungsteam muss klar definiert werden. Hierbei sind die Kompetenzen und die Rollen innerhalb der Projektstrukturen festzulegen.**
- 4. Es soll geprüft werden, ob und inwieweit die Einbindung einer externen Moderation für die turnusmäßigen Treffen der Beratungsgruppe sowie für die effektive Arbeit der Gremien notwendig ist.**

- abweichend vom Beschlussvorschlag bei einer Enthaltung mit Mehrheit beschlossen -

-.-.-

Zu Punkt 4.4.1 Antrag der Koalition "Weiterentwicklung der Beteiligungsstrukturen im Kontext der Umsetzung der Mobilitätsstrategie 2030 (Drucksache 6343/2020-2025) "

Beratungsgrundlage:

Drucksachennummer: 7916/2020-2025

Beschluss:

1. Die bisherigen sowie die geplanten Beteiligten müssen in die Planung und Konkretisierung der neuen Struktur einbezogen werden.
2. Der Einbezug der Beteiligten muss gemäß den aktuell in Erarbeitung befindlichen Grundsätzen der Öffentlichkeitsbeteiligung erfolgen.
3. Für die 30-köpfige Beratungsgruppe ist eine Geschäftsordnung zu erarbeiten, die Aufgaben und Kompetenzen präzise festlegt und Regelungen für Konfliktfälle sowie Interessenunterschiede enthält, die über einfache Mehrheitsentscheidungen hinausgehen.
 1. Die Geschäftsordnung muss zudem Grundsätze der Transparenz, Fairness und des Dialogs umfassen. Diese schließen die frühzeitige Einbindung in die Planung, die Herstellung eines gleichen Wissensstands bei allen Beteiligten und eine klare Beschreibung der Beratungsgegenstände ein.
 2. Das Zusammenspiel der Beratungsgruppe mit der allgemeinen Öffentlichkeitsbeteiligung und dem Projektleitungsteam muss klar definiert werden. Hierbei sind die Kompetenzen und die Rollen innerhalb der Projektstrukturen festzulegen.
4. Es soll geprüft werden, ob und inwieweit die Einbindung einer externen Moderation für die turnusmäßigen Treffen der Beratungsgruppe sowie für die effektive Arbeit der Gremien notwendig ist.

- mit Mehrheit beschlossen -

Zu Punkt 4.4.2 zum Tagesordnungspunkt 4.4 „Weiterentwicklung der Beteiligungsstrukturen im Kontext der Umsetzung der Mobilitätsstrategie 2030“ stellen wir folgenden Antrag:

Beratungsgrundlage:

Drucksachenummer: 8042/2020-2025

Beschluss:

- 1) Der Beschlussvorschlag wird zurückgestellt bis das Regelwerk für Öffentlichkeitsbeteiligung erstellt ist und in die Beteiligungsstruktur eingearbeitet werden kann.
- 2) Die Beteiligungsstruktur wird überarbeitet mit einer klaren Aufgabendefinition sowie Beteiligung der Politik.
- 3) Der Prozess der Bürgerbeteiligung wird ohne starre Vorgaben berücksichtigt und in das Verfahren implementiert.

- mit Mehrheit abgelehnt -

Zu Punkt 4.5 Umgestaltung Berliner Straße zwischen Stadtring und Hauptstraße

Beratungsgrundlage:

Drucksachennummer: 7014/2020-2025

Herr Dr. Bruder erklärt im Namen des Beirates für Behindertenfragen, dass es begrüßt wird, dass die Bahnsteige bzw. Bushaltestellen in diesen Bereichen barrierefrei gestaltet werden. Er merkt jedoch an, dass die Bushaltestelle auf der Seite vom Südring Richtung Hauptstraße einen gemeinsamen Abweg für Fußgänger und Radfahrer habe. Das würde der Beirat für Behindertenfragen immer etwas problematisch sehen, da die Radfahrer sich öfters in diesen Bereichen nicht an die vorgeschriebene Geschwindigkeit, nämlich Schrittgeschwindigkeit, halten würden und die Fußgänger teilweise sogar wegklingeln würden. Man müsse nicht unbedingt gleich ein Werbevideo drehen mit dem Titel „Bielefeld radelt rechtskonform“. Er schlägt vor, ein Schild vor den gemeinsamen Abwegen anzubringen, auf dem auf die nur zugelassene Schrittgeschwindigkeit und die Pflicht zum Anhalten, bevor Radfahrer jemand anderen gefährden, hingewiesen wird. Er würde sich hier mehr Imagekampagne für die Fußgänger wünschen, und der Beirat für Behindertenfragen sei eher für getrennte Fuß- und Radwegspuren.

Des Weiteren seien in der Leipziger Straße die Fuhrtbereiche mit Hochborden ausgestattet, so dass Menschen mit Rollator diese Stelle nicht barrierefrei passieren könnten. Deswegen regt er an, in beiden Richtungen die Stellen barrierefrei umzubauen.

Herr Adamski ergänzt, dass die Hinweise in den Entwurf mitaufgenommen werden würden. Man befinde sich noch in der Phase der Vorplanung, aber frühe Hinweise schaden nicht, selbst wenn die Berücksichtigung solcher Details erst später in der Ausführungsplanung vorgenommen werde.

Herr Dr. Bruder ergänzt, dass die Bezirksregierung den Beirat für Behindertenfragen inzwischen schon beim Förderantrag um eine Stellungnahme bitten würde, so dass bereits eine frühe Beteiligung erfolge.

Herr Vollmer bittet darum, drei Aspekte nochmal zu prüfen: Zum einen die Einrichtung von öffentlichen Toiletten im Bereich der Haltestelle Brackwede Kirche, die von vielen gewünscht werde. Zum zweiten die Haltestelle für die Linie 28, von der er glaube, dass die Position nicht gut gedacht sei. Sie gehöre eher auf die andere Seite. Die Anmerkungen in der Vorlage zu der Linie 28 in der Hauptstraße könne er nicht ganz nachvollziehen. Es sei mit den modernen Ampelsteuerungen möglich, dass Busse sie entsprechend steuern könnten, was künftig etwa auch an der Heeper Straße Verwendung finde. Drittens bittet er um Prüfung, ob eine ausreichende Anzahl an Haltepunkten vorgesehen sei, damit entsprechend genügend Buslinien gleichzeitig halten können, um qualitativ gute Umsteigemöglichkeiten zu haben. Das sollte auch zwischen der Verwaltung und Mobiel entsprechend abgesprochen werden.

Herr Seifert merkt an, dass die Vorlage der Verwaltung zwei unterschiedliche Themen, nämlich die Schaffung der Mobilitätsstation mit einer zentralen Bushaltestelle einerseits und die komplette Umgestaltung der zentralen Kreuzung Berliner Straße nach den Kriterien des Radentscheids andererseits, behandeln würde. Außerdem würde die Vorlage eine in den vorherigen Beratungen der Bezirksvertretung nicht enthaltene Bushaltestelle in der Bodelschwingstraße enthalten. Für die FDP-Fraktion wäre ganz klar gewesen, dass diese Bushaltestelle in die Hauptstraße kommen würde, wo diese sich auch ungefähr befunden hätte. Er würde sich sehr auf die Mobilitätsstation freuen, auch der Aufbau sei gut. Öffentliche Toiletten bleibe weiterhin eine Forderung, wenn es irgendwie möglich ist. Nicht einverstanden sei er jedoch mit der Verkehrsführung für die Radfahrer, die Fußgänger und die Autofahrer. Er pflichtet den Ausführungen von Herrn Dr. Bruder bei. Die Radwegführung gefährde den Fußgängerverkehr, und der Wegfall der PKW-Spuren auf der Berliner Straße reduziere die Leistungsfähigkeit, was dem Radentscheid geschuldet sei. Dem könne er nicht zustimmen. Im Namen der Bezirksvertretung Brackwede bittet er hinsichtlich der Bodelschwingstraße um die Aufnahme des Beschlusses der Bezirksvertretung Brackwede. Mit der Verlegung in die Hauptstraße sei die Bezirksvertretung mehrheitlich nicht einverstanden. Er spricht sich für eine heutige Entscheidung über die Vorlage aus, obwohl er sich enthalten würde.

Herr Adamski merkt an, dass zum Erhalt der Fördergelder spätestens in der nächsten Sitzung eine Entscheidung getroffen werden müsse.

2. Lesung

Zu Punkt 4.5.1 Umgestaltung Berliner Straße zwischen Stadtring und Hauptstraße

Beratungsgrundlage:

Drucksachennummer: 7014/2020-2025/2

1. Lesung -

Zu Punkt 4.6 Umsetzung Mobilitätsstrategie 2030 hier: Planung einer Mobilitätsstation Bahnhof Brackwede und Umplanung Eisenbahnstraße

Beratungsgrundlage:

Drucksachennummer: 7410/2020-2025

Herr Rörig führt aus, dass seine Fraktion der unter Punkt 11 aufgeführten Beschlussvorlage der Verwaltung zum Fernbusbahnhof folgen werde, so dass der Fernbusbahnhof in Brackwede wegfallen werde. Daher könne

und solle dort möglichst bald eine Mobilitätsstation entstehen mit einer - wie von der Bezirksvertretung Brackwede gewünschten - dauerhaften Toilette. Diesen ersten Teil des abweichenden Beschlusses der Bezirksvertretung Brackwede würde seine Fraktion gerne übernehmen, alles nachfolgende in dem abweichenden Beschluss nicht.

Herr Gugat spricht sich für eine Lösung mit einer Seilbahn aus.

Herr Vollmer regt an, dass die Mobilitätsstation anstelle des Fernbusbahnhofs ausgebaut wird zu einem qualitativ hochwertigen Knotenpunkt zwischen dem Bahnhofpunkt, der schon jetzt ein sehr gutes Angebot, künftig vielleicht sogar noch ein besseres Angebot biete, und dem Nahverkehr. Dazu sollten etwa auch die Buslinien über die Eisenbahnstraße direkt zum Bahnhofpunkt geleitet werden.

Herr Seifert begrüßt es ebenfalls, wenn der Fernbusbahnhof, wie von seiner Fraktion schon lange gefordert, von Brackwede in die Innenstadt verlegt wird. Unter dieser Prämisse sei auch die Mobilitätsstation zu sehen. Er greift den Wortbeitrag von Herrn Vollmer auf, dass der Brackweder Bahnhof ein vielgenutzter Bahnhof sei. Deswegen setzte er sich auch für die Mobilitätsstation ein, mit der geforderten öffentlichen Toilette. Er erläutert, warum die Bezirksvertretung Brackwede die P+R-Lösung und den Ausbau der Eisenbahnstraße zur Fahrradstraße kritisch sehen würde. Er spricht sich dafür aus, dass diese Bedenken entsprechend dem Beschluss der Bezirksvertretung hier ebenfalls zum Ausdruck gebracht werden.

Herr Hallau fragt hinsichtlich der Eisenbahnstraße nach einer möglichst baldigen Verbesserung der Situation für den Radverkehr, da es schon wiederholt Unfälle bzw. Stürze wegen der im Boden liegenden Gleise gegeben habe.

Herr Dr. Lange äußert, der Vorlage zuzustimmen, auch mit dem ersten Teil der Änderung durch die BV Brackwede, wie dies die SPD-Fraktion wünsche. Die weiter von der BV kritisch gesehenen Punkte würden im Protokoll enthalten sein und ohne expliziten Beschluss bei der weiteren Planung nicht verloren gehen, so dass man dies nicht extra beschließen bräuchte.

Herr Seifert bittet darum, dass auch über den zweiten Teil des abweichenden Beschlusses der BV Brackwede abgestimmt wird.

Herr Strothmann lässt zunächst über den zweiten Teil der Abweichung des Beschlusses der Bezirksvertretung Brackwede abstimmen. Der Stadtentwicklungsausschuss fasst folgenden

Beschluss:

Insbesondere kritisch werden gesehen: die P+R –Lösung westlich des Bahnhofs, die Umwandlung der Eisenbahnstraße als Fahrradstraße in Bezug auf andere Nutzungen (z.B. Schrotthändler, Fernbusverkehr, Linienbusse, Schienen)

- mit Mehrheit abgelehnt -

So dann lässt Herr Strothmann über den Beschlussvorschlag der Verwaltung mit dem ersten Teil der Abweichung der Bezirksvertretung Brackwede abstimmen.

Beschluss:

Der Stadtentwicklungsausschuss beschließt die Planung einer Mobilitätsstation in der Größe L am Bahnhof Brackwede.

Die Errichtung einer öffentlichen Toilettenanlage an der Mobilitätsstation Bahnhof Brackwede, die 24 Stunden an 7 Tagen/Woche geöffnet ist, wird von der Bezirksvertretung als Voraussetzung für die gesamte Mobilitätsstation beschlossen.

Der Stadtentwicklungsausschuss beschließt auf Empfehlung der Bezirksvertretung Brackwede:

- 1) Überprüfung der Nahverkehrskonzeption**
- 2) Die Durchführung einer Standortanalyse für einen zukünftigen Fernbusstandort**

Der Stadtentwicklungsausschuss nimmt den Planungsbeginn für die bereits beschlossenen Radverkehrsmaßnahmen Nr. 190 (Eisenbahnstraße) und Nr. 368 (Lönkert) gemäß dem Radverkehrskonzept zur Kenntnis.

- abweichend vom Beschlussvorschlag einstimmig beschlossen -

-.-.-

Zu Punkt 5

Anträge

Zu Punkt 5.1

Einkaufsstadt Bielefeld (Antrag der FDP-Fraktion vom 09.04.2024)

Beratungsgrundlage:

Drucksachennummer: 7857/2020-2025

Herr Seifert begründet den Antrag, den es auch schon im Rat gegeben habe. Die FDP sei in größter Sorge um die Innenstadt, konkret um die Qualität als Einkaufsstadt. Der Einzelhandel fühle sich regelmäßig vernachlässigt. Wichtige Punkte, die verbessert und beschleunigt werden müssten seien die Erreichbarkeit, der Ausbau von P+R, dezentrale Radabstellmöglichkeiten, Veranstaltungen (Abendmarkt etc.) attraktiver zu gestalten, Sicherheit und Sauberkeit, wozu eine Stadtwache in der Fußgängerzone gehöre.

Herr Suchla weist Herrn Seifert darauf hin, dass die FDP-Fraktion Sachen beschlossen hätte, an die sie sich jetzt nicht mehr erinnern wolle. Er kritisiert die Komplexität des Antrages. Das Meiste davon wäre schon an anderer Stelle beschlossen worden, etwa mit dem altstadt.raum oder der Innenstadtstrategie. Es habe kürzlich einen sog. Stadtbildpflegerundgang gegeben, mit sehr breiter Beteiligung. Die FDP allerdings habe dort gefehlt. Er fordert auf, den Antrag zurückzuziehen.

Herr Dr. Lange schlägt vor, den Antrag in 1. Lesung zu behandeln und sich gleichzeitig von der Verwaltung einen Sachstandsbericht geben zu lassen. Man habe viele Dinge in den letzten Sitzungen auf den Weg gebracht, einstimmig beschlossen. Die Zeit laufe, und es fehlten die Informationen über die Ergebnisse bzw. den Sachstand bei einigen Projekten. Er bittet darum, auch das City-Team wieder in den Stadtentwicklungsausschuss zur Berichterstattung einzuladen. Man müsse als Politik informiert werden, um ggf. auch gegensteuern zu können. Er betont, dass seine Fraktion Bielefeld als Oberzentrum fördere.

Herr Vollmer erläutert, dass Bielefeld nicht nur ein Oberzentrum, sondern auch eine Großstadt sei, eine Großstadt für Ostwestfalen-Lippe sei. Es sei völlig unrichtig, Bielefeld zu reduzieren auf eine Einkaufsstadt. Es gebe ein breites kulturelles Angebot, ein breites Freizeitangebot, auch die Gastronomie sei wesentlich für die Stadt. Von all diesen Zusatzangeboten lebe auch der Einzelhandel. Sich hier einen Teilaspekt herauszusuchen halte er für falsch. Zum immer wieder geforderten Ausbau des P+R-Angebotes müsse man sich die Situation einmal anschauen. Weder in Schildesche, noch in Babenhausen-Süd, noch in Sieker oder Stieghorst sei Platz für P+R-Plätze. Selbst bei den Bahnhöfen in Brake oder Oldentrup sehe das nicht viel anders aus. Wenn man P+R-Plätze haben wolle, dann müsste man an den Stadtrand gehen und auch die Straßenbahn bis dahin ausbauen.

Herr Rörig bittet um einen Sachstandsbericht der Verwaltung zur Innenstadtstrategie in einer der nächsten Sitzungen des StEA, in welchen die wesentlichen Punkte des Antrages eingearbeitet werden könnten. Dann bräuhete es keine 1. Lesung und ein neues Aufrufen des Antrages in der nächsten Sitzung.

Herr Dr. Lange konkretisiert, dass die Verwaltung diesen Antrag als Grundlage für den Bericht nehmen könnte. Nach dem Sachstandsbericht könnte man sich wieder zusammensetzen und schauen, wie die Initiative für die Allianz für die Innenstadt zusätzlich mit einem Antrag nochmal unterstützt werden könne.

Frau Ostwald bedankt sich für den Wortbeitrag bei Herrn Vollmer, denn deutlicher als Herr Vollmer hätte keiner anhand der Beispiele für die fehlenden P+R-Plätze das Scheitern der Verkehrswende ausdrücken können. Sie fragt, wie die Pendler von außerhalb in die Innenstadt reinkommen sollen. Freizeit, Kultur oder Konsumieren sei ohne P+R nicht möglich. Sie sehe auch kein Quartiersparkhaus entstehen. Das Rausdrängen von Autofahrern werde nicht zugunsten von Bielefeld sein. Bielefeld würde nicht nur von Studenten und Rentnern, die in ihrer Mobilität eingeschränkt sind, leben, sondern sei darauf angewiesen, dass das Umland nach Bielefeld reinkommt.

Herr Seifert widerspricht Herrn Vollmer hinsichtlich des fehlenden Platzes für P+R. Wenn man bemüht sei, den Platz zu finden, dann gäbe es auch welchen. Dass der Antrag den Fokus auf Bielefeld als Einkaufsstadt richte, bedeute zudem nicht, dass auch nach Auffassung der FDP die Stadt weit mehr als lediglich eine Einkaufsstadt ist. Er begrüßt den Vorschlag, dass die Verwaltung zur nächsten Sitzung eine Informationsvorlage erstelle, werde den Antrag aber nicht zurückziehen, sondern bittet

um eine getrennte Abstimmung des Antrages. Es soll eine Abstimmung über Punkt 1 und dann über den restlichen Antrag stattfinden.

Herr Hallau antwortet darauf, dass Anträge zu Bekenntnissen in der Politik keinen Platz hätten. Seine Fraktion würde einen Bericht der Verwaltung zur Innenstadtentwicklung unterstützen.

Herr Gugat findet Bekenntnisse in der Politik nicht zwingend immer für unpassend, die Frage sei nur, wozu man sich bekenne. Das Bekenntnis zu Bielefeld als Einkaufsstadt halte er für ein unnötiges Theater.

Herr Dr. Bruder weist Frau Ostwald darauf hin, dass sie sich vorhin nicht diskriminierungsfrei geäußert hätte, indem sie die Menschen, die Rente beziehen, verknüpft habe mit Menschen, die mobilitätseingeschränkt sind. Er fände dies für ein derartiges Gremium nicht würdig.

Herr Strothmann lässt über den Auftrag an die Verwaltung, einen Sachstandsbericht über die Innenstadtstrategie auf der Grundlage des vorliegenden FDP-Antrages abstimmen:

Beschluss:

Die Verwaltung wird gebeten, einen Sachstandsbericht über die in dem Antrag der FDP-Fraktion, Drucksachen-Nummer 7857/2020-2025, enthaltenen Punkte zu erstellen und dem Stadtentwicklungsausschuss zu berichten.

Zur Stärkung Bielefelds als Einkaufsstadt und zur Sicherung der mit dem privaten Konsum verbundenen Arbeitsplätze in unserer Stadt beschließt der Rat der Stadt Bielefeld:

- 1. Der Rat der Stadt Bielefeld bekennt sich zur Funktion der Bielefelder Innenstadt als Einkaufszentrum der Region und der Funktion des Handels als Hauptanziehungspunkt.**
- 2. Die Erreichbarkeit für Kunden aus Bielefeld und der Region mit allen Verkehrsmitteln ist oberstes Ziel der innenstadtbezogenen Verkehrspolitik.**
- 3. Bielefeld erhöht spürbar den Ausbau komfortabler Park & Ride Parkplätze, vor allem an den Endhaltestellen der Stadtbahn. Die Verwaltung wird gebeten zu prüfen, ob die Wendeschleifen bei den aktuellen Stadtbahntypen noch notwendig sind und durch den Wegfall der Schleifen ggf. Parkraum entstehen kann. Wo immer möglich sollten Park & Ride Plätze in Parkhäusern entstehen, die im Systembau errichtet werden.**
- 4. Der Rat der Stadt Bielefeld bittet moBiel, mit den Handelsverbänden Kooperationsmöglichkeiten zu besprechen, die einen Innenstadtbesuch mit dem ÖPNV für Innenstadtbesucherinnen und -besucher attraktiver macht.**
- 5. Zur Stärkung des Parkraums in der Innenstadt wird auf öffentlichen Parkplätzen an Parkuhren eine Taste für 15-minütiges freies Parken („Brötchen-Taste“) eingeführt. Die Verwaltung**

prüft die Freistellung der ersten Stunde Parkdauer im Parkhaus Rathaus.

6. Da die Attraktivität des Fahrrads als Verkehrsmittel auch in einer direkten Erreichbarkeit eines Geschäftes, eines Lokals oder einer Praxis besteht, werden auf bislang nicht genutzten Flächen mehr dezentrale Fahrradbügel installiert. Die Verwaltung wird gebeten, in Absprache mit den Einzelhändlern hierfür Vorschläge zur Beratung vorzulegen.
7. Zur Stärkung des Abendmarktes in der City werden die Marktgebühren in der gesamten Stadt um 1/3 gesenkt.
8. Zur Stärkung der Innenstadt als Standort auch für freie Berufe wird das City-Management gebeten, ein Konzept zu entwickeln, dass die spezifischen Standortanforderungen u.a. von Arztpraxen, Rechtsanwalts- oder Steuerberaterkanzleien sammelt, zusammenstellt und bei Entscheidungen zur Innenstadt berücksichtigt.
9. Die Stadt nutzt alle rechtlichen Möglichkeiten, verkaufsoffene Sonntage zu realisieren. Die Verwaltung wird gebeten zu prüfen, welche Angebote wie z.B. Bürgerberatung, Kfz-Anmeldung oder andere Beratungsleistungen auch an verkaufsoffenen Sonntagen angeboten werden können.
10. Verwaltung und City-Management werden gebeten, Maßnahmen zur Innenstadtverschönerung durch Begrünung und Beleuchtung schneller voranzutreiben. Jahnplatz und Neustadt weisen einen besonderen Bedarf an mehr Grün auf. Sofern sogenannte Citymöbel aufgestellt werden, ist auf eine professionelle Optik, lange Haltbarkeit und leichte Pflege zu achten. Angsträume werden zeitnah stärker ausgeleuchtet.
11. Um die Sauberkeit der Innenstadt zu erhöhen, wird der Umweltbetrieb beauftragt, die Zahl der Mülleimer in den Fußgängerzonen mindestens zu verdoppeln sowie eine ausreichende Anzahl Hundekotbeutelspender im Innenstadtraum zu installieren. Die Taubenpopulation ist zeitnah zu reduzieren.
12. Der Rat der Stadt Bielefeld befürwortet die Einrichtung einer Stadtwache des Ordnungsamtes in der Fußgängerzone. Ein entschiedener Kampf gegen die zunehmende Kriminalität ist unabdingbar für das Sicherheitsgefühl auch in der Innenstadt.

- abweichend vom Beschlussvorschlag bei einigen Enthaltungen einstimmig beschlossen -

-.-.-

Zu Punkt 5.2

Baustellenmanagement in Bielefeld

Die Punkte 5.2, 5.2.1 und 5.2.2 werden zusammen beraten. Herr Strothmann weist darauf hin, dass verabredet sei, die Punkte als weitere Lesung zu behandeln, aber trotzdem aufzurufen.

Zu Punkt 5.2.1 Koordination von Baustellen in Bielefeld

Beratungsgrundlage:

Drucksachennummer: 7984/2020-2025

Herr Vahrson erläutert, dass die Verwaltung sich ausgelöst durch verschiedene Fragenstellungen aufgrund der Komplexität dazu entschlossen hätte, das Thema in einer Vorlage darzustellen. Bei den Baumaßnahmen gehe es um den Erhalt und den Ausbau der Infrastruktur. Er erläutert die Vorlage, insbesondere die Vorgehensweise der Verwaltung bei der Koordination der Baumaßnahmen. Es gebe etwa 1000 Baustellen pro Jahr, bei 220 Arbeitstagen bedeutete dies, dass pro Tag 5 neue Baustellen einzuplanen sind. Grundsätzlich sei man bemüht, alle Baumaßnahmen trotz der Budgetierung und vielfacher Beschränkungen zu ermöglichen. Die Umbaumaßnahmen zur Verkehrswende inklusive Stadtbahnweiterbau würden künftig zusätzliche Belastungen im Verkehrsraum darstellen. Mit 20% mehr Baustellen im Stadtgebiet werde dabei gerechnet. Zu den weiteren Baumaßnahmen, zu denen er sodann weitere Ausführungen macht, gehörten etwa die Erweiterung des Stromnetzes infolge der Energie- wende, auch die Erneuerung und der Ausbau der Fernwärmeleitungen. Die Verwaltung hätte sich überlegt, künftig quartiersweise bei den Bau- maßnahmen vorzugehen. Er erläutert dieses Vorgehen. Auch die Kom- munikation möchte die Verwaltung verbessern, indem die Notwendigkeit, die Auswahl der Umleitungsstrecken und die Begründung der Reihen- folge mitgeteilt werden. Was bei der Arbeit zusätzlich zu Herausforderun- gen führe seien immer wieder auftretende Änderungen, oder das Auftre- ten von Hindernissen oder von personellen Engpässen. Man könne aber Baumaßnahmen nicht einfach ablehnen, da sie dem Erhalt und der Funk- tionsfähigkeit der Stadt dienen, und eher noch zunehmen werden.

Herr Adamski ergänzt, dass das Bauen von zukunftsgerichteter Infra- struktur wie etwa Glasfaser, Fernwärme oder Stromleitungsausbau für die Entwicklung der Stadt, für den Wissens- und Bildungsstandort, für den Gewerbestandort ein ganz wichtiger Faktor sei, von dem alle Bürger profitierten. Die Beeinträchtigungen seien dabei durchaus hoch, wie etwa an der Hauptstraße in Brackwede für eine lange Zeit. Er erläutert, dass das Ziel von quartiersweiser Vorgehensweise die Komprimierung der Emissionsbelastung sei mit anschließender Ruhephase über eine längere Zeit, im besten Fall von 10 bis 15 Jahren. Der Satz: „Wer baut, der glaubt an die Zukunft“ treffe die Sache ganz gut, deshalb werde es Baustellen geben. Er verspricht, die im Antrag geäußerte Kritik aufzunehmen und Vorgänge weiter zu optimieren. Dazu gehöre auch die geplante App zur Information über Baustellen und Umleitungsmöglichkeiten.

Herr Rörig äußert, dass seine Fraktion den Antrag der CDU-Fraktion in großen Teilen nachvollziehen kann, und würde diesen gerne in 1. Lesung nehmen. Er würde einen gemeinsamen Antrag anstreben. Ein wichtiger Aspekt sei dabei die Verbesserung der Kommunikation.

Herr Hallau erinnert an die Zeiten, als Bielefeld die freundliche Baustelle am Teutoburger Wald genannt wurde, und lobt, dass die Verwaltung versucht, das Vorgehen stetig zu verbessern, etwa beim digitalen Baustellenplan. Er kann sich auch einen gemeinsamen Antrag vorstellen.

Herr Vollmer lobt, dass in den Sitzungen der Bezirksvertretung Dornberg über anstehende Baustellen informiert wird. Er fragt, wieviel Einfluss die Stadt Bielefeld auf nichtstädtische Baustellen hat, ab welchem Betrag eine Ausschreibung EU-weit sein müsste und wie die Digitalisierung weiterentwickelt werde, insbesondere ob bereits nutzbare Daten zur Verfügung stünden.

Herr Dr. Lange bezieht Stellung zu dem Antrag seiner Fraktion. Es gebe viele Baustellen, es kämen noch weitere hinzu, und die Koordination sei dabei ganz wichtig und verbesserungswürdig. Er regt an, dass auf besondere Herausforderungen, wie etwa bei der Bodelschwingstraße oder der Selhausenstraße ggf. flexibler reagiert werde. Er bittet um weitere Erläuterung der quartiersweisen Vorgehensweise, etwa die Abgrenzung oder Beschreibung des Quartiers. Außerdem gehe es um Maßnahmen zur Beschleunigung. Hier dürfe in alle Richtungen gedacht werden. Oder sonst Maßnahmen, um weniger Beeinträchtigung zu erreichen, beispielsweise das Verlegen des Abbaus einer Baustelle in die Abendstunden.

Herr Seifert lobt die umfangreiche Information von Herrn Vahrson. Er befürwortet die auch von der Verwaltung gesehenen Optimierungspotentiale, auch angesichts der steigenden Baustellenzahlen. Wichtig sei, die Belastungen möglichst zu reduzieren. Ein Aspekt dabei sei die Beschleunigung. Etwas problematisch findet er das Quartiersbauen. Wichtig sei natürlich, dass man nicht dieselbe Straße mehrmals nacheinander aufreißt. Eine komplette Quartiersabriegelung bzw. -lahmlegung für mehrere Jahre fände er problematisch.

Herr Gugat weist darauf hin, dass Baustellen ein klassisches Oppositionsthema seien, weil man wie bei anderen klassischen Oppositionsthemen, etwa der Sicherheit, immer eine Optimierungsmöglichkeit hat. Eine ultimative Zufriedenheit werde es dabei nicht geben. Er begrüßt und unterstützt, dass die Verwaltung an der Optimierung weiterarbeitet.

Herr Vollmer bringt ein Beispiel aus der Schweiz, wo es bei vorzeitiger Fertigstellung eine Prämie gebe.

Herr Vahrson antwortet auf die Fragen. Beim Netzausbau sei der Wettbewerb grundsätzlich gewünscht, weshalb Absprachen nicht zulässig seien. Jeder Netzanbieter sei für seine eignen Baustellen eigenständig verantwortlich. Teilweise gebe es in einer Straße unterschiedliche Anbieter. Natürlich versuche die Stadt, mit Gesprächen und Hinweisen dafür zu sorgen, dass eine Koordinierung und Bündelung erfolge, eine Reglementierung einer Bündelung sei aber nicht möglich. Bei Baumaßnahmen sei EU-weit auszuschreiben ab 4,5 Millionen Euro. Man habe gemeinsam mit den anderen Hauptbeteiligten ein Programm, das „Verkehrs-Management-System“. Dort würden alle Baumaßnahmen und deren Verlauf eingetragen, ebenso wie alle Änderungen, so dass eine aktuelle gegenseitige Information gegeben sei. Neben dem Erfassungsprogramm gebe es auch Programme mit der Möglichkeit, Umleitungen und die Auswirkungen auf andere Straßen zu simulieren. Zu dem Hinweis, dass manchmal doch

von oben nach unten gebaut wird, sei zu sagen, dass es vorkommen kann, dass einzelne Bauherren oder Investoren konkrete Anträge dann stellen, wenn ein Vorhaben gerade abgeschlossen ist. Man versuche, vor einem Vorhaben alle Maßnahmen zu bündeln und auch anzufragen, ob dort noch etwas Weiteres erfolgen soll. Wenn später einzelne Anträge kämen, könne man das aber nicht verhindern. Manchmal stellt sich auch eine vorab getroffene Einschätzung über den Zustand etwa eines Kanals im Nachhinein als nicht richtig da, weil es doch Schwachstellen bzw. tiefbauspezifische Unwägbarkeiten gebe, die trotz korrekter Prüfung nicht zu erkennen waren und die dann ein früheres Eingreifen erfordern. Beschleunigtes Bauen sei natürlich ein Thema. Die Möglichkeit einer Prämie werde beim Rechtsamt kritisch gesehen. Ein sorgfältiges Planen sei wichtig und die Grundlage für schnelles Bauen. Das Arbeiten bis in die Abendstunden würde auch zu Beeinträchtigungen führen, die geduldet werden müssten. Auch sei die Personallage für einen Zweischichtbetrieb vermutlich schwierig.

Herr Adamski weist in Erwiderung auf Herrn Seifert darauf hin, dass natürlich jedes Grundstück schon für die Feuerwehr stets anfahrbar sein müsse, so dass es keine Verriegelung geben könne. Er erläutert, wie das Modell „Quartiersbauen“ entstanden sei. Die Idee stamme aus Überlegungen zur Umsetzung der kommunalen Wärmeplanung. Für den Fernwärmeausbau würden Quartiere ausgewählt, bei denen ein entsprechender zusammenhängender Wärmebedarf bestehe. Wenn die Entscheidung für die Verlegung einer Fernwärmeleitung getroffen sei, dann würde die Straße 3 Meter tief aufgegraben und es solle dann erreicht werden, dass hier alle Infrastruktur innerhalb dieser Baumaßnahme auch verlegt bzw. auf Stand gebracht wird, etwa ein eher archaisches Mischsystem durch ein Trennsystem ersetzt wird. Es werden Gespräche mit den Netzanbietern geführt, wobei man unterschiedlich großen Einfluss habe. Die Idee ist, dass alle Betroffenen informiert werden. Es werde bald ein beispielhaftes Quartier vorgestellt werden, worüber dann natürlich auch im hiesigen Ausschuss berichtet werde.

1. Lesung -

-.-.-

Zu Punkt 5.2.2 Optimierung des Baustellenmanagements in Bielefeld (Antrag der CDU-Fraktion vom 09.04.2024)

Beratungsgrundlage:

Drucksachennummer: 7859/2020-2025

2. Lesung

-.-.-

Zu Punkt 6 Entwurf Vierter Lärmaktionsplan

Beratungsgrundlage:

Drucksachennummer: 7831/2020-2025

zurückgezogen

-.-.-

Zu Punkt 7

altstadt.raum und Innenstadtstrategie

Herr Adamski berichtet über den altstadt.raum, dass das Kernteam am 04.06. tagen wird. Es sollen dort Steckbriefe vorgestellt werden, erstellt von den Architekten, die den Wettbewerb gewonnen haben, auf deren Grundlage dann weitergearbeitet werden soll.

Herr Bielefeld berichtet zur Innenstadtstrategie, dass in der nächsten Sitzung der vom StEA erbetene, umfassendere Bericht erfolgen werde. Aktuell gebe es keine nennenswerten Aspekte. Er würde sich manchmal eine positivere Wahrnehmung wünschen. Die Bielefelder Nachtansichten etwa seien ein Erfolg gewesen und zeigten die Vielfalt und Lebendigkeit der Stadt. Auch Baustellen seien Ausdruck einer funktionierenden und lebenden Stadt, hierüber müsse man sich zwar nicht freuen, aber vielleicht auch nicht so sehr ärgern.

Der Stadtentwicklungsausschuss nimmt Kenntnis.

-.-.-

Amt für Verkehr

Zu Punkt 8

Verkehrskonzept Baumheide und Rabenhof: Umsetzung der baulichen Maßnahmen aus dem städtebaulichen Wettbewerb der „Neuen Mitte Baumheide“ und Planungsbeginn

Beratungsgrundlage:

Drucksachenummer: 7724/2020-2025

Auf Empfehlung der Bezirksvertretung Heepen beschließt der Stadtentwicklungsausschuss:

Auf Grundlage des Wettbewerbsergebnisses der „Neuen Mitte Baumheide“ werden im Rabenhof zwei Kreisverkehre an den Kreuzungen mit der Stauferstraße und mit der Siebenbürger Straße geplant, die Entwurfs- und Ausführungsplanung wird erarbeitet. Der Stadtentwicklungsausschuss nimmt den Planungsbeginn der Umgestaltung des Rabenhofs zwischen Herforder Straße und Eckendorfer Straße, unter Berücksichtigung der Vorgaben aus dem Nahverkehrsplan, des Radverkehrskonzeptes und der Fußverkehrsstrategie, zur Kenntnis.

Der Stadtentwicklungsausschuss stimmt dem abweichenden Beschluss der Bezirksvertretung Heepen zur Erstellung eines Verkehrskonzeptes für Baumheide zu.

- abweichend vom Beschlussvorschlag bei einer Enthaltung einstimmig beschlossen -

-.-.-

Zu Punkt 9

Festlegung des Ausbaustandards für die Straße L 778 "Am Stadtholz" im Bereich der Gebäude Hausnummern 37/38

Beratungsgrundlage:

Drucksachennummer: 7756/2020-2025

Beschluss:

Auf Empfehlung der Bezirksvertretung Mitte beschließt der Stadtentwicklungsausschuss:

Dem Bau einer Linksabbiegespur von der Straße Am Stadtholz in die Zufahrt zu Haus Nr. 37 (aktuell: Seidensticker Outlet) entsprechend der vorgelegten Planung (Anlage 1) wird zugestimmt.

- einstimmig beschlossen -

-.-.-

Zu Punkt 10

Umsetzung Radverkehrskonzept - hier: Umgestaltung Schloßstraße zwischen Schröttinghauser Straße und Stadtgrenze

Beratungsgrundlage:

Drucksachennummer: 7760/2020-2025

Der Stadtentwicklungsausschuss nimmt Kenntnis.

-.-.-

Zu Punkt 11

Festlegung des Fernbusbahnhofstandortes

Beratungsgrundlage:

Drucksachennummer: 7534/2020-2025

Herr Strothmann erläutert, dass der Tagesordnungspunkt aufgerufen werden soll, dass aber verabredet sei, ihn heute in erster Lesung zu behandeln. Auch die Bezirksvertretung befindet sich noch in erster Lesung.

Herr Rörig begrüßt die Entscheidung, den Fernbusbahnhof in die Innenstadt zu holen. Seine Fraktion könne der Verwaltungsvorlage grundsätzlich folgen. Anders als in Brackwede sei am Bahnhof ein einfacheres und direktes Umsteigen aus sämtlichem Regionalverkehr möglich. Zudem seien die Busse schnell auf dem OWD, so dass kein weiterer unnötiger Verkehr entstehe. Für den vorgesehenen Standort an der Joseph-Massolle-Straße müsste allerdings eine Lösung gefunden werden, wie die Fernbusse verkehrssicher von beiden Seiten beladen werden können. Auch der Punkt Schienenersatzverkehr müsse gelöst werden. Er würde es begrüßen, wenn die Verwaltung bis zur nächsten Sitzung eine grobe Skizze anfertigen könne, um eine bessere Vorstellung zu bekommen.

Herr Adamski erläutert, dass Gespräche mit der Bahn ergeben haben, dass der Umbau des Hauptbahnhofes voraussichtlich in 10 bis 15 Jahren vorgesehen sei. Die Überlegung gehe daher dahin, eine Lösung zu schaffen, die das nicht abwarte, sondern so gestaltet ist, dass sie kostengünstig ist und ggf. nach 10 bis 15 Jahren kostengünstig wieder zurückgebaut bzw. geändert werden könne. Es würden weitere Gespräche zu führen sein mit dem Boulevard, mit der Handwerkskammer, mit dem Betreiber des Parkplatzes. Es gehe jetzt zunächst im Wege des Begrüßungsbeschlusses darum, der Verwaltung den Auftrag zu erteilen, mit der Planung der beiden Standorte zu beginnen, primär mit der Joseph-Massolle-Straße, und wenn dies nicht zu einer Lösung gebracht werden könne, mit dem Standort Nahariyastraße, der ebenfalls ein guter Standort sei.

Herr Vollmer begrüßt die Vorlage. An der Joseph-Massolle-Straße könne eine kostengünstige Planung und Umsetzung erfolgen. Zu bedenken sei, dass eventuell schon früher als in 10 Jahren im Regionalverkehr eine Veränderung erfolge, wenn der NWL das Vorhaben Gleis 9 realisiere. Langfristig halte er die Nahariyastraße für den besseren Standort, weil dort weit mehr Fläche verfügbar sei. Allerdings sei die Realisierung dort deutlich kostenaufwändiger und der Weg zum Bahnhof etwas länger.

Herr Dr. Lange listet einige Punkte auf, die für die Planung an der Joseph-Massolle-Straße für seine Fraktion von Interesse sei: Es müsste eine Lösung für die Situation bei Arminia-Spielen geben, von Interesse sei auch die Frage der Aufteilung der genannten ca. 80 Busse in Fernbusse und oder sonstige Busse. Er fragt zudem nach dem vorgesehenen zeitlichen Ablauf bezüglich Planung und Umsiedlung der Busse. Auch der Hol- und Bringverkehr müsse berücksichtigt werden, außerdem stelle sich die Frage, wo genau die Haltepunkte vorgesehen sind, und schließlich auch die Frage nach den Kosten bzw. der Kostentragung, ggf. auch nach Verträgen mit den Busbetreibern, auch hinsichtlich Ordnung und Sauberkeit.

Herr Adamski weist darauf hin, dass alle diese Punkte berücksichtigt werden müssten, dass aber zunächst der Planungsauftrag an die Verwaltung zu erfolgen habe, bevor all diese Aspekte abgearbeitet werden könnten.

Herr Seifert begrüßt die Vorlage der Verwaltung. Seit Jahren kämpfe seine Fraktion für einen Fernbusbahnhof in Bahnhofsnähe. Der von seiner Fraktion gestellte Antrag sei mit der jetzigen Vorlage der Verwaltung obsolet und werde zurückgezogen. Allerdings sei der Standort an der

Mindener Straße, den die FDP seit langem präferiert habe, weil er bahnhofsnahe sei und man dort mit entsprechenden Umbaumaßnahmen einen Busbahnhof mit eigener Infrastruktur schaffen könne, nicht vollständig hinfällig, sondern sei ggf., wenn in 10 Jahren der Bahnhof umgebaut werde und die bis dahin gute Übergangslösung an der Joseph-Massolle-Straße wieder aufgegeben werden müsse, als der dann ideale Standort in die Überlegungen einzubeziehen.

Frau Ostwald hält die beiden vorgeschlagenen Standorte für suboptimal. An der Joseph-Massolle-Straße gebe es bereits jetzt ein sehr hohes Verkehrsaufkommen, insbesondere durch den Hol- und Bringverkehr zum Bahnhof und zum Boulevard. An der Nahariyastraße sei die Situation wiederum so, dass man sich dort nicht wirklich gerne aufhalte. Sie hätte insofern gerne dem Antrag der FDP zugestimmt, der jetzt bedauerlicherweise zurückgezogen sei.

1. Lesung -

-.-.-

Zu Punkt 11.1 Antrag der FDP-Fraktion, "Fernbusbahnhof"

Beratungsgrundlage:

Drucksachennummer: 7628/2020-2025

zurückgezogen

-.-.-

Zu Punkt 12 Beschlüsse aus vorangegangenen Sitzungen - Bericht des Amtes für Verkehr zum Sachstand

Bauamt

Zu Punkt 13 Benennung von Bebauungsplänen

Beratungsgrundlage:

Drucksachennummer: 7717/2020-2025

Herr Bielefeld erläutert die Informationsvorlage. Es sollen für die Bebauungspläne Bezeichnungen verwendet werden, die einfacher sind und unmittelbar erkennen lassen, wo sich das jeweilige Planungsgebiet befindet.

Der Stadtentwicklungsausschuss nimmt Kenntnis.

-.-.-

Zu Punkt 14

„Stadtteilzentren als lernende Räume“ – Analyse und Bewertung der 20 Stadtteilzentren

Beratungsgrundlage:

Drucksachennummer: 7832/2020-2025

Herr Bielefeld erläutert das Ergebnis der Analyse, aus dem sich die Erarbeitung von Vertiefungskonzepten für die drei Bereiche Jöllenbeck, Hillegossen und Ummeln ergeben hätten. Die BV Heepen hatte vorgeschlagen, auch für Brake ein Vertiefungskonzept zu erarbeiten. Die Analyse habe aber ergeben, dass die Situation in Brake ein solches Konzept weniger benötige als die ausgewählten Bereiche, selbst wenn der Bereich Schule defizitär sei.

Beschluss:

1. Der Stadtentwicklungsausschuss nimmt die als Anlage beigefügte Analyse zu den 20 Stadtteilzentren als Grundlage für die weitere Erarbeitung von Empfehlungen zur Kenntnis.
2. Auf Empfehlung der Bezirksvertretungen beschließt der Stadtentwicklungsausschuss die Erarbeitung von Vertiefungskonzepten für die Stadtteilzentren Jöllenbeck, Hillegossen und Ummeln.

- bei einer Enthaltung einstimmig beschlossen -

-.-.-

Zu Punkt 15

Bielefelder Leitbild einer zukunftsgerechten Stadtentwicklung

Beratungsgrundlage:

Drucksachennummer: 7968/2020-2025

zurückgezogen

-.-.-

Zu Punkt 16

Bauleitpläne Brackwede

Zu Punkt 17

Bauleitpläne Dornberg

Zu Punkt 18

Bauleitpläne Gadderbaum

Zu Punkt 19

Bauleitpläne Heepen

Zu Punkt 20

Bauleitpläne Jöllenbeck

Zu Punkt 21

Bauleitpläne Mitte

Zu Punkt 22

Bauleitpläne Schildesche

- Zu Punkt 23 Bauleitpläne Senne**
- Zu Punkt 24 Bauleitpläne Sennestadt**
- Zu Punkt 25 Bauleitpläne Stieghorst**
- Zu Punkt 26 Beschlüsse aus vorangegangenen Sitzungen - Bericht des Bauamtes zum Sachstand**

Frank Strothmann (Vorsitzender)

Anita Lange (Schriftführung)