

Niederschrift
über die Sitzung des Stadtentwicklungsausschusses
am 18.06.2024

Tagungsort: Else-Zimmermann-Saal, Technisches Rathaus
Beginn: 17:00 Uhr
Sitzungspause:
Ende: 21:15 Uhr

Anwesend:

CDU

Herr Martin Eggert
Herr Dr. Simon Lange
Herr André Langeworth
Frau Carla Steinkröger
Herr Frank Strothmann

SPD

Frau Dorothea Brinkmann
Frau Karin Schrader
Herr Frederik Suchla

Bündnis 90/Die Grünen

Frau Dr. Adele Gerdes
Herr Dominic Hallau
Herr Paul John
Herr Thomas Krause
Frau Dr. Astrid Lentz

AfD

Frau Heliane Ostwald (ab 17:47 Uhr)

Die Partei

Herr Alexander Schem

FDP

Herr Rainer Seifert (bis 20:40 Uhr)

Die Linke

Herr Bernd Vollmer

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

Herr Robert Alich
Frau Gordana Kathrin Rammert (17:49 – 18:14 Uhr)

Von der Verwaltung

Herr Martin Adamski	Beigeordneter Dezernat 3
Herr Gregor Moss	Beigeordneter Dezernat 4
Herr Olaf Lewald	Amt für Verkehr
Herr Lars Bielefeld	Bauamt

Herr Dodenhoff	Bauamt
Frau Meyer zu Bentrup	Umweltamt
Herr Gerd Herjürgen	Bauamt

Schriftführung

Frau Anita Lange

Vor Eintritt in die Tagesordnung

Herr Strothmann begrüßt die Anwesenden zur 46. Sitzung des Stadtentwicklungsausschusses in dieser Wahlperiode. Er stellt fest, dass form- und fristgerecht zur Sitzung eingeladen wurde und der Ausschuss beschlussfähig ist.

Die CDU-Fraktion und die SPD-Fraktion beschließen ein Pairing.

Herr Strothmann verpflichtet Herrn Martin Eggert von der CDU und Herrn Alexander Schem von der Partei. Herr Schem teilt mit, dass er für „Die Partei“ auftrete, hier aber nicht satirisch, sondern ausschließlich sachlich arbeiten werde.

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

- 4.2 Wirtschaftsverkehr: Mobilität ist das Rückgrat unserer heimischen Wirtschaft (Antrag der CDU-Fraktion vom 27.02.2024)
- 4.2.1 Wirtschaftsverkehr - Änderungsantrag zur Beschlussvorlage 7651/2020-2025 (Antrag der FDP-Fraktion vom 13.03.2024)
- 4.2.2 Wirtschaftsverkehr: Mobilität ist das Rückgrat unserer heimischen Wirtschaft
- 4.3 Quartiersparkhäuser für Bielefeld (Antrag der FDP-Fraktion vom 04.03.2024)
- 4.3.1 Quartiersparkhäuser in Bielefeld (Änderungsantrag der CDU-Fraktion vom 14.03.2024 zum Antrag der FDP-Fraktion, Drucksache 7659/2020-2025)
- 4.4 Umgestaltung Berliner Straße zwischen Stadtring und Hauptstraße
- 4.4.1 Umgestaltung Berliner Straße zwischen Stadtring und Hauptstraße
- 9.1 Priorisierung der Maßnahmen zur Umsetzung im altstadt.raum
- 16 Einrichtung von Schulstraßen
- 19 Radstation im Bunker am Hauptbahnhof Bielefeld
- 21 Grundzüge zur Gestaltung von Knotenpunkten im Sinne der Radverkehrsförderung
- 23 Bielefelder Leitbild einer zukunftsgerechten Stadtplanung
- 25.1 Erstaufstellung des Bebauungsplanes Nr. I/Q 28 „Urbaner Bereich Carl-Severing-Straße / Ecke Osnabrücker Straße“

Im Nachtrag wurden Unterlagen zu folgenden Punkten zugesandt:

- 3.2 Anfrage der CDU-Fraktion "Schlaglöcher im Bielefelder Straßennetz"
- 3.3 A Anfrage der CDU-Fraktion "Infrastruktur"
- 4.1 Verkehrsaufkommen Kurt-Schumacher/Jakob-Kaiser-Straße, Anfrage der Fraktion DIE LINKE vom 09.04.2024
- 4.4.1 Umgestaltung Berliner Straße zwischen Stadtring und Hauptstraße
- 7.1 Strategie „Bielefeld Klimaneutralität 2030“ - weiteres Vorgehen
- 9.1 Priorisierung der Maßnahmen zur Umsetzung im altstadt.raum
- 13 Bewerbung der Regiopolregion Bielefeld zur Ausrichtung der Fahrradkommunikonferenz 2025
- 15 Umsetzung Radverkehrskonzept hier: Planungsstart Am Pfarrholz und Tiesloh
- 16 Einrichtung von Schulstraßen
- 20 Schnellbusse Bielefeld - Enger - Spenge und Bielefeld – Verl

21 Grundzüge zur Gestaltung von Knotenpunkten im Sinne der Radverkehrsförderung

Auf Bitten von Herrn John erläutert Herr Moss den Grund für die Zurücknahme von TOP 23. Die Vorlage sei verwaltungsintern nicht final abgestimmt worden. Dies würde nachgeholt werden, und die Vorlage würde nach der Sommerpause auf die Tagesordnung kommen.

Herr Strothmann schlägt vor, dass der Termin für die Sondersitzung zu TOP 9.1 und 4.4 am Ende der öffentlichen Sitzung besprochen wird. Dort wird sich verständigt auf den 27.06.2024 – vor der Ratssitzung – um 15.30 Uhr.

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

Ohne Aussprache fasst der Stadtentwicklungsausschuss folgenden **Beschluss:**

Die Niederschrift der öffentlichen Sitzung vom 16.04.2024 (Nr. 44) wird nach Form und Inhalt genehmigt.

- bei einer Enthaltung einstimmig beschlossen -

-.-.-

Zu Punkt 2 Mitteilungen

Zu Punkt 2.1 Eckpunkte der verkehrlichen Umgestaltung des Heeper Ortskerns

Die Mitteilung ist als Anlage Bestandteil dieser Niederschrift.

Der Stadtentwicklungsausschuss nimmt Kenntnis.

-.-.-

Zu Punkt 2.2 Schröttinghauser Straße Lückenschluss

Herr John berichtet, ein längeres Gespräch mit dem Bürgermeister der Stadt Werther geführt zu haben und äußert für die BV Dornberg Freude darüber, dass der Radweg zwischen Schröttinghausen und Werther jetzt endlich auf den Weg gebracht sei, auch wenn es noch bis 2026 dauere.

Die Mitteilung ist als Anlage Bestandteil dieser Niederschrift.

Der Stadtentwicklungsausschuss nimmt Kenntnis.

-.-.-

Zu Punkt 2.3 E-Ladeinfrastruktur

Auf Nachfragen von Herrn Dr. Lange nach einem konkreten Datum für die Vorlage des Gutachtens verweist Herr Lewald auf die Mitteilung. Ein konkreteres Datum als Herbst 2024 könne nicht mitgeteilt werden. Herr Adamski ergänzt, dass auch die Verwaltung hofft, dass das so schnell wie möglich komme.

Die Mitteilung ist als Anlage Bestandteil dieser Niederschrift.

Der Stadtentwicklungsausschuss nimmt Kenntnis.

-.-.-

Zu Punkt 2.4

Stadtbahnverlängerung Linie 4

Herr Vollmer zeigt sich überrascht über die Antwort der Verwaltung. Er fragt nach, warum keine transparenten Photovoltaik-Module für die Dächer der Bushaltestellen von der Verwaltung bestimmt worden seien. Herr Adamski verweist auf die gemeinsame Entscheidung der Verwaltung mit den Stadtwerken. Hier habe man nach dem aktuellen Stand der Technik eine möglichst wirtschaftliche und leistungsfähige Lösung, die angeboten wird, ausgesucht. Er nimmt die Anregung bezüglich der Gestaltung der Dachhaut mit transparenten Modulen mit. Bei Bedarf könnten auch die technischen Details vorgestellt und diskutiert werden.

Herr John bittet, diese Mitteilung auf die Tagesordnung der nächsten Sitzung der Bezirksvertretung Dornberg zu setzen und dort zu berichten.

Herr Seifert merkt an, dass die transparenten Solarmodule auch teurer seien und bittet die Verwaltung, auf die Wirtschaftlichkeit zu achten.

Die Mitteilung ist als Anlage Bestandteil dieser Niederschrift.

Der Stadtentwicklungsausschuss nimmt Kenntnis.

-.-.-

Zu Punkt 2.5

Dialogveranstaltung Campus-Innenstadt

Herr Adamski erläutert, dass diese Veranstaltung gemäß dem Beschluss von BV Mitte stattfinden soll. Die Tagesordnung und der Ablauf werden mit den Bezirksbürgermeistern abgestimmt werden. Die BV Dornberg werde darüber auch informiert werden.

Herr John bedankt sich dafür und teilt mit, dass man das Thema auch in der Bezirksvertretung Dornberg begleiten werde.

Herr Dr. Lange weist darauf hin, dass die gefassten Beschlüsse auch dementsprechend umgesetzt werden sollten und keine gesteuerten Beteiligungsprozesse erfolgten.

Herr Adamski antwortet darauf, dass man hinsichtlich der Formalien nicht ganz konform war mit dem Beschluss von BV Mitte. Die aufgekommene Kritik, dass der Beschluss nicht eins zu eins umgesetzt worden ist, habe er angenommen und werde das mit den Kritikern besprechen. Hinsichtlich der Methodik des Beteiligungsprozesses habe man sich aber an die verabredeten Vorgaben gehalten.

Die Mitteilung ist als Anlage Bestandteil dieser Niederschrift.

Der Stadtentwicklungsausschuss nimmt Kenntnis.

-.-.-

Zu Punkt 3 Anfragen

**Zu Punkt 3.1 Anfrage von Frau Rammert (Einzelvertreterin Bürgernähe)
"Sachstand Grundschule Babenhausen – Tempo 30"**

Beratungsgrundlage:

Drucksachennummer: 8212/2020-2025

Herr John und Herr Strothmann erläutern gegenüber dem Publikum, dass die Antwort der Verwaltung einsehbar bzw. zur Information auch ausgelegt ist.

Die Anfrage und Antwort sind als Anlage Bestandteil dieser Niederschrift.

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

-.-.-

Zu Punkt 3.2 Anfrage der CDU-Fraktion "Schlaglöcher im Bielefelder Straßennetz"

Beratungsgrundlage:

Drucksachennummer: 8234/2020-2025

Herr Dr. Lange fragt, wie und in welchem Turnus die regelmäßigen Begehungen bzw. Feststellungen gemacht werden. Wie sehe der Zugriff auf die Sammelstöpsel aus und welche Schlaglöcher werden in absehbarer Zukunft beseitigt, oder müssten diese zusätzlich an die Verwaltung gemeldet werden?

Herr Lewald antwortet, dass es regelmäßige Begehungen und einen Plan dafür geben würde. Alle vier bis sechs Wochen würde das stattfinden. Dabei würde es nicht nur um Schlaglöcher, sondern auch um Gehwegschäden (z.B. Absenkungen) gehen. Weiter erläutert er die Funktion und die Untergliederung der Sammelstöpsel. Die für dieses Jahr aufgeführten und noch nicht sanierten Schlaglöcher würden ohne weitere Schadensmeldung in Ordnung gebracht werden.

Herr Adamski ergänzt, dass im ersten Halbjahr 90% der Schlaglöcher saniert worden seien und für die restlichen 10 % noch Zeit bis November wäre. Er erteilt insoweit dem UWB und dem Team von Herrn Lewald ein Lob.

Herr Seifert bezweifelt die Aussage von Herrn Adamski, zumindest für den Bereich Brackwede. Es müssten noch deutlich mehr als die mitgeteilten 175 Schlaglöcher bestehen. Er vermute, dass in die Zählung ältere, schon seit Jahren angemahnte und bisher nicht behobene Löcher, nicht mit aufgenommen worden seien.

Auf Nachfrage von Herrn Vollmer erläutert Herr Lewald, dass auch über die Mängelmelder regelmäßig Schlaglöcher angezeigt und dann in die Bearbeitung aufgenommen würden.

Bezogen auf den Beitrag von Herrn Seifert erläutert Herr Lewald, dass es verschiedene Schadensklassen gebe. Die schweren Schäden würden schnell saniert. Bei weniger gravierenden Schäden werde zum Teil gewartet, um sie dann später mit zu sanieren. Es sei eventuell manchmal eine subjektive Betrachtungsweise, wo die Schäden behoben werden müssten, die mit der fachlichen Beurteilung nicht deckungsgleich sei.

Herr Seifert hält seine Kritik am Beispiel der Kölner Straße in Brackwede aufrecht.

Die Anfrage und Antwort sind als Anlage Bestandteil dieser Niederschrift.

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

-.-.-

Zu Punkt 3.3

Anfrage der CDU-Fraktion "Infrastruktur"

Beratungsgrundlage:

Drucksachennummer: 8235/2020-2025

Herr Dr. Lange fragt nach der konkreten Umsetzung zum Monitoringverfahren und nach den konkreten verkehrlichen und technischen Maßnahmen.

Herr Lewald antwortet, dass es immer auf den Einzelfall ankomme. Eine Prognose zu geben, sei schwer. Es gebe immer eine Zusammenarbeit der beteiligten Akteure, insbesondere auch mit dem Rettungsdienst und dem Ordnungsamt. Die Kollegen vom Koordinierungsdienst müssten dann ad hoc reagieren. Je nach Schadensereignis bräuhete es angepasste Lösungen. Er erläutert die Antwort der Verwaltung zum Monitoring. Hier habe man aus den drei vergangenen Schadensereignissen viel gelernt und inzwischen auch zur Bodenbeschaffenheit Erkenntnisse gewonnen, um künftig besser agieren zu können.

Herr Dr. Lange fragt nach, in welchem Bereich die drei weiteren Störzonen identifiziert worden seien.

Herr Adamski erläutert, dass es um Bereiche mit Hanglage und höherem Grundwasserspiegel gehe. Hier würden auch die Kontrollen höher frequentiert stattfinden, um präventiv möglichen Gefahren entgegen wirken zu können.

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

Behandlung der unerledigten Punkte der letzten Tagesordnungen

Zu Punkt 4.1

**Verkehrsaufkommen Kurt-Schumacher/Jakob-Kaiser-Straße,
Anfrage der Fraktion DIE LINKE vom 09.04.2024**

Beratungsgrundlage:

Drucksachennummer: 7866/2020-2025

Herr Vollmer merkt an, die Antwort ergebe, dass man ein für eine Erschließungsstraße relativ niedriges Verkehrsaufkommen habe. Dies eröffne einem verschiedene Möglichkeiten, wenn man etwa über eine Fahrradstraße diskutiere. Ihm sei es wichtig gewesen, dass man für die Bürgerbeteiligung die Zahlen zur Verfügung habe.

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

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

Beratungsgrundlage:

Drucksachennummer: 7651/2020-2025

vertagt

(Die Vorlage wird auf die Sitzung nach der Sommerpause vertagt)

-.-.-

Zu Punkt 4.2.1

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

Beratungsgrundlage:

Drucksachennummer: 7723/2020-2025

vertagt

(Die Vorlage wird auf die Sitzung nach der Sommerpause vertagt)

-.-.-

Zu Punkt 4.2.2

Wirtschaftsverkehr: Mobilität ist das Rückgrat unserer heimischen Wirtschaft (Drucksache 7651/2020-2025), Änderungsantrag der Koalition

Beratungsgrundlage:

Drucksachennummer: 8041/2020-2025

vertagt

(Die Vorlage wird auf die Sitzung nach der Sommerpause vertagt)

-.-.-

Zu Punkt 4.3

Quartiersparkhäuser für Bielefeld (Antrag der FDP-Fraktion vom 04.03.2024)

Beratungsgrundlage:

Drucksachennummer: 7659/2020-2025

Herr Seifert erläutert den Antrag. Parkmöglichkeiten seien gerade für berufstätige Personen wesentlich. Arbeitsplätze unmittelbar am Wohnort würden immer seltener. Der Verlust einer Parkmöglichkeit am Wohnort sei für die pendelnde berufstätige Bevölkerung sehr schnell mit dem Verlust des Arbeitsplatzes verbunden. Ein Umstieg auf andere Verkehrsmöglichkeiten sei vielfach aufgrund der Entfernung oder der Arbeitszeiten nicht möglich. Es müsse daher, wenn Parkplätze wegfielen, mit der gleichen Vorlage auch Alternativen, etwa in Form von Quartiersparkhäusern, angeboten werden und gleichzeitig oder jedenfalls zeitnah umgesetzt werden. Der Antrag sei schon zweimal geschoben worden, weil die Verwaltung noch immer bei der Erarbeitung von Konzepten sei. Da ihm noch immer kein geeignetes Konzept bekannt sei, würde er die Entscheidung über diesen Antrag fordern. Der Erweiterung durch den Antrag der CDU würde seine Fraktion mitübernehmen wollen.

Frau Steinkröger spricht sich unterstützend für den Antrag aus. Quartiersparkhäuser seien eine Notwendigkeit.

Herr Hallau äußert seine Bedenken für eine Abstimmung über einen Antrag, ohne ein Konzept aus der Verwaltung zu kennen. Außerdem möchte er davor warnen, die Quartiersparkhäuser als „Allheilmittel“ zu sehen, und im Hinblick auf die Finanzierung und die dann zu erwartenden Gebühren werde es für die Menschen, die Herr Seifert eben beschrieben habe, auch nicht hilfreich sein. Ein wegfallender Parkplatz sei auch arbeitsrechtlich kein Kündigungsgrund seitens des Arbeitsgebers. Es sei unbestritten, dass es eine Herausforderung für die Betroffenen sei. Seine Fraktion würde eine weitere Lesung beantragen.

Herr Seifert widerspricht Herrn Hallau. Der Arbeitsplatzverlust erfolge, wenn der Arbeitnehmer aufgrund des wegfallenden Parkplatzes seinen Arbeitsplatz nicht mehr pünktlich erreichen könne und deswegen das Arbeitsverhältnis kündigen müsse. Auf eine Vorlage der Verwaltung würde seine Fraktion schon länger warten. Es sei nicht absehbar, wann diese von der Verwaltung nach der Sommerpause kommen würde.

Herr Schem pflichtet Herrn Hallau wegen der möglichen höheren Gebühren für ein Quartiersparkhaus bei und weist darauf hin, dass das Auto für das Voranbringen der Verkehrswende unattraktiver gemacht werden sollte. Erst das führe dann auch zur Förderung der Alternativen. Als Beispiel für die Förderung von Alternativen von wegfallenden Parkplätzen nennt er die Niederlande oder Paris.

Herr Vollmer bemerkt die fehlenden Flächen für die Errichtung von Quartiersparkhäusern in schon bestehenden Wohngebieten, auch unter Berücksichtigung von Nachbarrechten. Von daher gehe der Antrag an der Realität vorbei. Außerdem äußert er sich zur Finanzierung von Quartiersparkhäusern. Die Errichtung solcher Parkhausstellplätze koste die Stadt erhebliche Beträge, die dann irgendwie refinanziert werden müssten, so dass mit Beiträgen zu rechnen sei, die nicht attraktiv seien. Auch jetzt gebe es freie Parkhauskapazitäten, die wegen der Preise nicht genutzt würden.

Herr Dr. Lange erinnert an die vor 1,5 Jahren gestellte Anfrage seiner Fraktion, „wie es mit den Planungen für die Quartiersparkhäuser ausschaue“. Damals hätten sie ernüchternde Zahlen bekommen, und die Auskunft, dass keine freien Flächen zur Verfügung stünden. Gegenwärtig würde die Verwaltung ein Konzept erarbeiten wollen, aber Ergebnisse werden nicht vorgelegt. Es fehle an einer Zeitschiene. Zugleich würden restriktive Maßnahmen durch die Verwaltung umgesetzt, ohne Kompensation. Dabei seien Quartiersparkhäuser nur eine Option, die auch nicht immer funktioniere. Es sei aber an der Zeit, sie dort, wo es möglich ist, auch umzusetzen. Bei der Planung der Baugebiete würden die Parkflächen viel zu eng bemessen werden. Auch für den Wegfall von vielen Parkplätzen etwa an der Heeper Straße gäbe es keinen Ersatz oder Alternativen. Der Stellplatzschlüssel von 0,5 gehe an der Realität der Menschen vorbei. Deshalb sollte der Antrag in dieser Sitzung beschlossen werden, es sei denn, die Verwaltung würde für die Septembersitzung eine Vorstellung eines Konzepts zusichern.

Auf Nachfrage von Herrn Strothmann, wann Herr Adamski eine entsprechende Vorlage vorlegen könnte, antwortet Herr Adamski, dass er die Ungeduld verstehen könne, dass er aber anders als in anderen Bereichen hier kein Datum nennen könne. Ein Grund für die zeitliche Verzögerung sei, dass die zwischenzeitlich vorgelegten Entwürfe von der Verwaltung hinsichtlich Betreiberform und Kostenstruktur nicht anerkannt worden seien. Er vergleiche den Prozess mit der Komplexität und Länge von Bauleitplanverfahren, wo Raumwiderstände, die Raumverfügbarkeit, Bezahlbarkeit, Verfügbarkeit und die Untersuchung der entsprechenden Verkehrsmaßnahmen allesamt berücksichtigt werden müssten. Eine entsprechend erforderliche seriöse Planung könne man nicht innerhalb von wenigen Monaten aus dem Hut zaubern, auch nicht binnen eineinhalb Jahren.

Herr Dr. Lange und Herr Seifert bitten die Verwaltung um die Nennung eines verbindlichen Zeitfensters. Herr Seifert kann nicht erkennen, dass hier eine verbindliche Planung gewollt sei. Wenn es um Straßenumbauten und den Wegfall von Parkflächen gehe, dann würde das immer sehr schnell funktionieren. Die Schaffung von neuen Parkplätzen passe offenbar nicht ins Konzept.

Herr John fasst die Situation so zusammen, dass mit dem Antrag die Wichtigkeit von Quartiersparkhäusern nachdrücklich dokumentiert sei, dass aber selbst dann, wenn der Antrag eine Mehrheit fände, die Umsetzung nur gemeinsam mit der Verwaltung möglich sei. Insofern laufe der Antrag ins Leere und sollte zurückgenommen werden.

Frau Steinkröger erläutert daraufhin nochmal den Antrag. Der Antrag zielt nicht nur auf Quartiersparkhäuser, sondern darauf, Ersatzflächen zu schaffen für wegfallende Parkflächen.

Frau Ostwald äußert Ihre Unterstützung für den Antrag und erläutert, dass die von Herrn John erwähnte Gemengelage auf die Beseitigung der Parkplätze durch die einseitige Priorisierung der Fahrradstraßen zurückzuführen sei. Es seien und würden mehrere hundert Parkplätze entfallen und dabei würde die notwendige Schaffung von Ersatz nicht mitgedacht. Sie kritisiert den Umgang mit den elementaren Bedürfnissen der Bürger/innen und bittet um Unterstützung für den Antrag.

Herr Vollmer bittet Frau Ostwald um richtige Tatsachendarstellung. Es würden an der Kurt-Schumacher-Straße keine Parkflächen wegfallen, weil es dort keinen einzigen Parkplatz an der Straße gebe, und ein Beschluss zur Fahrradstraße sei nicht gefasst. Frau Ostwald antwortet darauf, dass es ihr um die beiden größeren Parkplätze gehe, die den Bültmannshof versorgten. Herr Strothmann bittet Frau Ostwald, der das Rederecht in diesem Moment nicht erteilt war, sich an die Vorgaben zu halten.

Herr Seifert erklärt, dass seine Fraktion bereit wäre, die Entscheidung über den Antrag auf die erste oder zweite Sitzung nach den Sommerferien zu verschieben. Sie würden aber darauf bestehen, dass dann von der Verwaltung konkret etwas zu den Quartiersparkhäusern komme.

Auf Frage Herrn John erklärt Herr Dr. Lange, dass auch die CDU-Fraktion für ihren Antrag mit dem Vorschlag von Herrn Seifert einverstanden ist.

Frau Schrader verweist auf die in den gemeinsam erarbeiteten Leitlinien für Stadtentwicklung genannten Quartiersparkhäuser. Sie verstehe daher die gegenwärtige Aufregung nicht.

1. Lesung -

-.-.-

Zu Punkt 4.3.1 Quartiersparkhäuser in Bielefeld (Änderungsantrag der CDU-Fraktion vom 14.03.2024 zum Antrag der FDP-Fraktion, Drucksache 7659/2020-2025)

Beratungsgrundlage:

Drucksachennummer: 7731/2020-2025

1. Lesung -

-.-.-

Zu Punkt 4.4

Umgestaltung Berliner Straße zwischen Stadtring und Hauptstraße

Beratungsgrundlage:

Drucksachennummer: 7014/2020-2025

Herr Vollmer erläutert, dass er sich die Gegebenheiten nochmal angeschaut habe und es für erforderlich hält, mehr Halteplätze sowie Kehrmöglichkeiten und andere Routen für die Busse zu schaffen. An Herrn Seifert gerichtet betont er, dass es auch wegen der angeblich fehlenden Alternativen für die entfallenden Parkplätze wichtig sei, auf den Nahverkehr zu schauen, um die Situation nicht zu verschlechtern.

Herr Seifert stimmt Herrn Vollmer zu, dass der Platz nicht überdimensioniert sei. Er sei jedoch für die Busse ausreichend. Er spricht sich dafür aus, dass die Verwaltung noch eine Lösung dafür erarbeitet, dass es Bushaltemöglichkeiten für Busse gibt, wenn sie etwa zu früh am Haltepunkt seien oder warten müssten.

Herr Vollmer merkt an, dass das Problem damit nicht gelöst sei. Von dem Mengenvolumen her handele es sich um sieben Buslinien für die Haltestelle „Brackwede Kirche“. Dafür reichten die bisherigen Haltepunkte nicht aus, da es eine Taktung geben müsse, die ein Umsteigen ermögliche. Es sei unzumutbar, die Buslinien nicht aufeinander abzustimmen. Bei der jetzigen Planung könne man den Nahverkehrsplan nicht umsetzen.

3. Lesung

-.-.-

Zu Punkt 4.4.1

Umgestaltung Berliner Straße zwischen Stadtring und Hauptstraße

Beratungsgrundlage:

Drucksachennummer: 7014/2020-2025/2

2. Lesung

-.-.-

Zu Punkt 4.5

Festlegung des Fernbusbahnhofstandortes

Beratungsgrundlage:

Drucksachennummer: 7534/2020-2025

Herr Langeworth erklärt, dass die BV Mitte die Vorlage der Verwaltung um vier Punkte ergänzt hätte, und seine Fraktion bittet und beantragt, dem zu folgen.

Herr Vollmer äußert sein Problem mit dem Standort vor dem Hintergrund, dass er nicht dauerhaft zur Verfügung stehen werde, da der Hauptbahnhof von der Deutschen Bahn noch umgebaut werden solle. Er weist außerdem noch darauf hin, dass der Ausbau vom fiktiven Gleis 9 nichts mit der geplanten ICE-Neubaustrecke zu tun habe. Es gebe bereits entsprechende Mittelanforderungen für den zusätzlichen Bahnsteig im Gesamtpaket mit Gütersloh und Isselhorst. Insofern könnten die Umbaumaßnahmen schneller kommen als gedacht. Außerdem weist er noch darauf hin, dass man für den Fall, dass der Standort nicht mehr an der Joseph-Massolle-Straße bleiben könne, rechtzeitig einen anderen Standort gefunden und reserviert werden müsse.

Herr Strothmann weist noch auf den abweichenden Beschluss der BV Brackwede hin, wonach die Forderung nach einer öffentlichen Toilette im Brackweder Bahnhof auch beim Wegfall der Fernbushalte bestehe. Auch diese abweichende Ergänzung solle mit beschlossen werden.

Herr Seifert bezieht Stellung zu dem Wortbeitrag von Herr Vollmer und bietet an, dass man das Konzept für einen Fernbusbahnhof in der Mindener Straße ggf. heranziehen könne. Er bekräftigt seine Zufriedenheit damit, jetzt erstmal einen innenstadtnahen Fernbusbahnhof zu haben.

Beschluss:

Auf Empfehlung der Bezirksvertretungen Mitte und Brackwede beschließt der Stadtentwicklungsausschuss:

- 1. Der Fernbusbahnhof soll von Brackwede Bahnhof an den Bielefelder Hauptbahnhof verlegt werden.**
- 2. Der Standort an der Joseph-Massolle-Straße soll weiterverfolgt und entsprechende Planungen ausgearbeitet werden.**
- 3. *Der Immobilienservicebetrieb wird gebeten, die öffentliche Toilettenanlage im Bahnhof Brackwede zügig wiederherzurichten.***
- 4. *Der Standort des Fernbusbahnhofs sollte möglichst nah zum vorhandenen Kreisverkehr in Höhe Ishara gelegen sein.***
- 5. *Es soll ein Konzept für den Hol- und Bringverkehr entwickelt werden.***
- 6. *Es sollen Ersatzhaltestellen für den ÖPNV und Reisebusse mitgeplant werden.***
- 7. *Bei der Schaffung einer Haltestelleninfrastruktur sollen Toiletten, die Müllentsorgung, Aufenthaltsmöglichkeiten für Wartende und auch die Kosten für die Säuberung berücksichtigt werden.***

- abweichend vom Beschlussvorschlag einstimmig beschlossen -

Zu Punkt 4.6 Baustellenmanagement in Bielefeld

Zu Punkt 4.6.1 Koordination von Baustellen in Bielefeld

Beratungsgrundlage:

Drucksachennummer: 7984/2020-2025

Der Stadtentwicklungsausschuss nimmt Kenntnis.

-.-.-

Zu Punkt 4.6.2 Optimierung des Baustellenmanagements in Bielefeld (Antrag der CDU-Fraktion vom 09.04.2024)

Beratungsgrundlage:

Drucksachennummer: 7859/2020-2025

Herr Dr. Lange stellt fest, dass eine Beratung schon in der letzten Sitzung erfolgt sei, so dass direkt abgestimmt werden könne.

Beschluss:

1. **Der Rat der Stadt Bielefeld beauftragt die Verwaltung das Baustellenmanagement in Bielefeld zu optimieren. Hierbei wird das bisherige Vorgehen der Baustellenkoordination evaluiert und auf dieser Grundlage verbessert. Insbesondere sind Abstimmungen zum zeitlichen Ablauf (z. B. Reduzierung der Verkehrsbeeinträchtigungen) sowie Durchführung von Baustellen mit den Akteuren zu überprüfen und neu zu koordinieren.**
2. **In der Analyse ist sicherzustellen, dass insbesondere zukünftige Baustellen optimaler aufeinander abgestimmt werden, Straßensperrungen berücksichtigt werden, die Erreichbarkeit gewährleistet ist und der Verkehrsfluss für den privaten sowie wirtschaftlichen Verkehr auf einem hohen Niveau erhalten bleibt. Zudem ist ein schlüssiges Verkehrslenkungskonzept bei Baustellen auf Hauptverkehrsachsen zur Vermeidung von Staus zu erarbeiten.**
3. **Die Verwaltung erarbeitet eine Vorlage mit Maßnahmen sowie Vorschlägen zur Beschleunigung von Baustellen für die politischen Gremien.**
4. **Das Baustellenmanagement mit den Nachbarkommunen und der zuständigen Straßenbehörde (Straßen NRW und Bund) ist deutlich zu verbessern. Insbesondere werden Maßnahmen aufeinander abgestimmt und die Kommunikation sowie Verkehrsführung optimiert.**

5. Durch den Fortschritt der Digitalisierung wird den Bürgerinnen und Bürgern ein modernes, transparentes und leicht verständliches Baustelleninformationssystem zur Verfügung gestellt. Hierbei sind sämtliche Baustellen, auch kurzfristige (sog. Tagesbaustellen) Baustellen, online mit der Smartphone-App jederzeit und in Echtzeit abrufbar.

- einstimmig beschlossen -

Zu Punkt 4.7

Entwurf Vierter Lärmaktionsplan

Beratungsgrundlage:

Drucksachennummer: 7831/2020-2025

Frau Meyer zu Bentrop erläutert den Entwurf und den Durchlauf durch die Bezirksvertretungen. Es habe zwei Eingaben gegeben, die eingearbeitet worden bzw. beantwortet worden seien. Grundsätzlich sei der Lärmaktionsplan eine EU-Pflichtaufgabe. Der Plan werde erarbeitet vom Umweltamt und enthalte empfehlende Maßnahmen innerhalb der kommunalen Planungshoheit. Die Maßnahmen würden dann von der Straßenverkehrsbehörde bzw. dem Amt für Verkehr geprüft und umgesetzt. Hierbei werden die Bezirksvertretungen dann nochmal beteiligt. Am 27.08. werde der überarbeitete Entwurf zunächst dem AfUK und am 26.09. dem Rat zur Beschlussfassung vorgelegt. Aufgrund des Vertragsverletzungsverfahrens bestehe ein gewisser zeitlicher Druck. Es sei seitens des Landes und der Bezirksregierung der Stadt Bielefeld nahegelegt worden, den Entwurf pünktlich zu beschließen.

Frau Ostwald fragt nach, warum in dem Entwurf die E-Mobilität überhaupt nicht erwähnt worden ist, obwohl diese doch eine tragende Rolle auch beim Verkehrslärm spielen würde.

Frau Meyer zu Bentrop antwortet, dass die E-Mobilität bei Geschwindigkeiten ab 30 km/h keine entscheidende Rolle mehr für den Lärmaktionsplan spiele, weil ab dieser Geschwindigkeit das Rollgeräusch für den Lärm entscheidend sei, bei dem es keine Unterschiede bei den Antrieben gebe.

Herr Seifert äußert, dass der Entwurf einseitig formuliert sei. Er würde sich auf Tempo 30 als Allheilmittel beschränken. Dabei würde die Tempobeschränkung vielfach, beispielsweise in Brackwede bei Gestamp, nur geringfügig helfen, denn die Eisenbahn und der Güterverkehr auf der Schiene sei dort der Hauptlärmauslöser für den Lärm und nicht der Autoverkehr. Der Lärm könnte da nicht mit Tempo 30 entfernt werden, sondern mit einer Lärmschutzwand. Herr Seifert stimme auch Frau Ostwald hinsichtlich der E-Mobilität zu, die im Entwurf des Lärmaktionsplanes ebenfalls fehlen würde. Das Einbringen der Vorlage in die Bezirksvertretungen hätte letztlich auch eher einen informativen Charakter, denn das Amt für Verkehr würde dort recht klar sagen, dass die Vorlage so beschlossen werden müsste. Er betont, dass seine Fraktion Tempo 30 auf den Hauptverkehrsstraßen ablehne, soweit nicht besondere Gründe auf

einzelnen Abschnitten ein besonders langsames Fahren erforderten. Seine Fraktion werde diesen Entwurf daher ablehnen.

Herr Adamski antwortet, dass Herr Seifert anerkannte Vorgehensweisen von Gutachtern in Frage stellen würde. Im Straßenraum seien Autos die wesentliche Lärmquelle, und darum würde es gehen. Außerdem betone Herr Seifert sonst regelmäßig die Wichtigkeit der Wirtschaftlichkeit von Maßnahmen. Das Austauschen von einem Verkehrsschild von 30 km/h auf 50 km/h koste wenig, habe aber eine wesentliche Wirkung. Er erläutere, dass für Anwohner der Lärmpegel dadurch wesentlich gesenkt werde und es deutlich günstiger sei als zum Beispiel eine Lärmdämmung an der Fassade. Es gehe um die Gesundheit und um gesunde Wohnverhältnisse für Bürgerinnen und Bürger. Der entworfene Lärmaktionsplan zeige einfach Maßnahmen auf, die kostengünstig seien und nicht nur in Bielefeld sehr gut wirkten.

Herr Vollmer hält es für einfach, dass dort, wo Menschen wohnen, nur 30 km/h gefahren werden dürfe. In vielen Gebieten sei das auch bereits umgesetzt worden, aber noch nicht in allen. Das sei eine Maßnahme des Gesundheitsschutzes. Dadurch würde auch mehr Akzeptanz dafür beim Autoverkehr stattfinden. Er widerspricht Frau Ostwald hinsichtlich der E-Mobilität. Aufgrund seines Gewichtes sei etwa der Tesla mit zunehmender Geschwindigkeit eines der lautesten Autos. Hinsichtlich des Bahnverkehrs bestünden für den Bereich Brackwede auch entsprechende Sanierungspläne der Deutschen Bahn. Dies betreffe aber nicht die Reduzierung des Lärms durch den Straßenverkehr.

Herr John erklärt, dass seine Fraktion hinter der Generellen Einführung von Tempo 30 in den Innenstädten stehe. Er verweist auf das von Herrn Schem genannte Beispiel der Stadt Paris, wo im gesamten Innenstadtbereich Tempo 30 gelte. Dies sei ein ganz wichtiger Aspekt nicht nur für den Lärm, sondern auch für die Umwelt, und zwar wegen der Schadstoffe aus den Autos, die dadurch auch verringert würden.

Herr Dr. Lange stellt fest, dass es viele Parameter gebe, mit denen man dem Lärm entgegen könne. Es könnten etwa auch passive Maßnahmen ergriffen werden. Manche Maßnahmen würden vielleicht nicht gewollt. Man müsse, wenn man das gern genommene Mittel der Temporeduzierung wähle, dann aber auch dessen Folgen berücksichtigen. Bei einer Temporeduzierung auf Hauptverkehrsstraßen komme es zu Verlagerungseffekten auf die Nebenstraßen. Dadurch würde es in den Wohnbereichen zu einer höheren Lärmbelastung kommen, gerade da, wo diese reduziert werden sollte. Der Antrag der CDU-Fraktion sei darauf gerichtet, dass diese Aspekte bei der Überarbeitung des Entwurfs des Lärmaktionsplan mitbedacht werden sollten. Man müsse auch mitbedenken, dass eine Temporeduzierung eine künstliche Verzögerung verursache und dann auch der ÖPNV im Stau stehen würde. Das Anfahren und Bremsen im Stau würde auch Emissionen produzieren. Handwerker würden höhere Rechnungen für Anfahrten ausstellen müssen aufgrund längerer Anfahrzeiten. Lärm habe verschiedene Ursachen und könne auf ganz unterschiedliche Weise reduziert werden. All das müsse mit in die Detailanalyse einfließen und mitgedacht werden.

Herr Adamski merkt an, dass der Antrag der CDU-Fraktion das beinhalte, was ohnehin gängige Praxis sei. Es spreche nichts dagegen, wenn das hier nochmal bekräftigt werde.

Herr Vollmer widerspricht Herrn Dr. Lange. Bei einer Reduzierung auf 30 Stundenkilometer würde der Verkehr verstetigt und man erhöhe aufgrund geringerer Abstände sogar die Kapazität einer Straße, so dass es weniger Staus gebe.

Herr John teilt mit, dass seine Fraktion dem Antrag der CDU-Fraktion folgen werde. Er erläutert in Erwiderung zu den Ausführungen von Herrn Dr. Lange, dass die von diesem aufgeführten Folgen, die eine Umstellung auf Tempo 30 mit sich brächten, empirisch widerlegt seien.

Herr Seifert bekräftigt nochmal, dass es mit der FDP keine Tempo 30 Regelung auf Hauptverkehrsstraßen geben werde, weil die kollateralen Schäden gegenüber dem Nutzen in keinem Verhältnis stehen würden.

Frau Dr. Gerdes ergänzt, dass eine Reduzierung auf Tempo 30 keine Leistungsverminderung, sondern eine Leistungssteigerung bewirke.

Frau Ostwald äußert sich zum Umfahren- und Vermeidungsverkehr. Dieser werde bei Tempo 30 kommen, weil es dann auf Nebenstraßen ohne Ampeln durch Wohngebiete schneller ginge. Sie fragt, wie die Maßnahmen zur Umsetzung der Vergrößerung des Abstandes zur Lärmquelle zu verstehen seien. Wenn die Autos die Hauptlärmquelle seien, solle dann etwa eine Fahrspur gestrichen werden, um den Abstand zu den Häusern zu vergrößern?

Herr Adamski und Frau Meyer zu Bentrop verweisen zur Beantwortung auf die Vorlage samt den Anlagen. Hierin seien alle empfohlenen Maßnahmen detailliert erläutert.

Frau Ostwald äußert, dass sie die Antwort gerne für die Öffentlichkeit hätte erläutern wollen, woraufhin Herr Adamski vorschlägt, die Antwort als Anlage zum Protokoll beizufügen.

Beschluss:

1. Der AfUK nimmt den Entwurf des „Vierten Bielefelder Lärmaktionsplans“ und das vorgesehene Verfahren zur Kenntnis und gibt den Planentwurf zur Information an die Bezirksvertretungen Jöllenbeck, Dornberg, Gadderbaum, Senne, Heepen, Sennestadt sowie zur Beratung an die Bezirksvertretungen Mitte, Schildesche, Stieghorst, Brackwede und den StEA.

2. Die Bezirksvertretungen Mitte, Schildesche, Stieghorst und Brackwede, die von den drei Handlungsräumen betroffen sind, empfehlen dem Rat

a) die Verwaltung zu beauftragen, die Umsetzung der Lärmminierungsmaßnahmen gemäß der Maßnahmen-Steckbriefe zu prüfen und vorbehaltlich der Personal- und Haushaltsressourcen (s. Kapitel 5) die Durchführung vorzubereiten,

b) die Verwaltung zu beauftragen, für die Prüfeempfehlungen zur Einführung von Tempo 30 an weiteren Straßenabschnitten aus dem „Vierten Lärmaktionsplan“ konkrete straßenverkehrsrechtliche Prüfungen durchzuführen,

c) den „Vierten Lärmaktionsplan“ in seiner abschließenden Fassung für die Fortschreibung der Lärminderung mit der 2022 beschlossenen „Auslöseschwelle“ von 65/55 dB(A) LDEN/LNight zu beschließen.

3. Die Detailprüfung für alle Maßnahmen im Stadtbezirk Stieghorst ist vor deren Umsetzung der Bezirksvertretung vorzustellen.

Die Verwaltung wird gebeten, die Lärmquellen im Stadtbezirk Heepen darzustellen und der Bezirksvertretung mögliche Vorschläge zur Lärminderung zu unterbreiten.

Vor der Umsetzung der Maßnahmen ist den politischen Gremien eine Detailprüfung (u.a. Verkehrsverlagerungen, Leistungsfähigkeit, Kosten) zur Beschlussfassung vorzulegen.

Über den Umsetzungsstand der Maßnahmen wird jährlich im Ausschuss für Umwelt- und Klimaschutz berichtet.

- abweichend vom Beschlussvorschlag mit großer Mehrheit beschlossen

-.-.-

Zu Punkt 4.7.1 zum Tagesordnungspunkt 4.7 „Entwurf Vierter Lärmaktionsplan“, Antrag CDU

Beratungsgrundlage:

Drucksachennummer: 8261/2020-2025

Beschluss:

Vor der Umsetzung der Maßnahmen ist den politischen Gremien eine Detailprüfung (u.a. Verkehrsverlagerungen, Leistungsfähigkeit, Kosten) zur Beschlussfassung vorzulegen.

- bei einer Enthaltung einstimmig beschlossen -

-.-.-

Zu Punkt 5 Anträge

Zu Punkt 6 Neubau von Kolumbarien auf dem Alten Friedhof am Jahnplatz

Beratungsgrundlage:

Drucksachennummer: 7751/2020-2025

Ohne Aussprache fasst der Stadtentwicklungsausschuss folgenden Beschluss

Beschluss:

Der Stadtentwicklungsausschuss empfiehlt, der Rat der Stadt Bielefeld beschließt:

- 1. Der Ratsbeschluss vom 10.03.2016 über den Verzicht des Baus weiterer Kolumbarien auf dem Alten Friedhof wird hiermit aufgehoben.**
- 2. Dem Neubau von Kolumbarien mit 456 zusätzlichen Grabstätten an der östlichen Grenze des Alten Friedhofs am Jahnplatz wird zugestimmt.**

- einstimmig beschlossen -

-.-.-

Zu Punkt 7

Strategie „Bielefeld Klimaneutralität 2030“ - weiteres Vorgehen

Beratungsgrundlage:

Drucksachennummer: 7982/2020-2025

Die Beschlussvorlage wird zusammen mit dem Änderungsantrag der FDP Fraktion betreten. Herr Strothmann begrüßt dazu Herrn Hübner vom Ingenieur-Büro GERTEC. Herr Hübner stellt die Kerninhalte der Konzeptstudie „Bielefeld - Klimaneutral 2030“ vor.

Ohne Aussprache fasst der Stadtentwicklungsausschuss folgenden

Beschluss:

Der Stadtentwicklungsausschuss empfiehlt dem Rat zu beschließen:

- 1. Die Konzeptstudie wird zur Kenntnis genommen.**
- 2. Es wird zur Kenntnis genommen, dass das Umsetzungsziel 2030 nur mit erheblichen Anstrengungen erreicht werden kann und die hierfür erforderlichen finanziellen und personellen Ressourcen derzeit nicht darstellbar sind.**
- 3. Die Verwaltung wird beauftragt, Maßnahmen nach „Klimarendite“ und Umsetzbarkeit zu priorisieren und ein erstes Bündel entsprechend den Möglichkeiten mit dem Haushalt 25/26 zur Entscheidung vorzulegen.**

- einstimmig beschlossen -

-.-.-

Zu Punkt 7.1

Strategie „Bielefeld Klimaneutralität 2030“ - weiteres Vorgehen

Beratungsgrundlage:

Beschluss:

Der Stadtentwicklungsausschuss erkennt an, dass der Klimawandel ein drängendes Problem ist, welches in dieser Dekade unter Berücksichtigung des „CO₂-Restbudgets“ mit höchster Priorität bekämpft werden muss.

- mit Mehrheit abgelehnt -

-.-.-

Zu Punkt 7.2

Klimaneutral 2030

Änderungsantrag der FDP-Fraktion zur Sitzung des Stadtentwicklungsausschusses 18.06.2024

Beratungsgrundlage:

Drucksachennummer: 8252/2020-2025

Beschluss:

Es werden folgende Sätze 2 und 3 angefügt:

„Die Maßnahmen zur kommunalen CO₂-Reduktion in Bielefeld dürfen nicht zu einer Erhöhung der kommunalen Verschuldung führen und müssen für jeden privaten Haushalt und jedes Unternehmen wirtschaftlich tragfähig sein.“

„Die Verwaltung wird beauftragt, eine mit den Stadtwerken Bielefeld abgestimmte und konsistente Klimastrategie zu entwickeln und den Ratsgremien vorzustellen.“

- mit Mehrheit abgelehnt -

-.-.-

Zu Punkt 8

Weiterbetrieb Eurobahn Lippe-Bielefeld

Beratungsgrundlage:

Drucksachennummer: 8032/2020-2025

Herr Lewald erläutern den aktuellen Hintergrund für die Vorlage. Seit dem 08.04.2024 habe die Eurobahn bekanntlich den Fahrplan massiv reduziert, was Auswirkungen auf die Region habe. Die Eurobahn hätte massive Probleme bei der Aufrechterhaltung des Fahrplans aufgrund des Fachkräftemangels. Leider sei noch keine Lösung in Sicht. Die Verwaltung hätte eine Mitteilung vom Zweckverband Nahverkehr Westfalen-Lippe bekommen, dass die Reduzierung des Fahrplanangebotes bis mindestens zum Fahrplanwechsel im Dezember 2024 bestehen bleiben werde. Es hätte auch eine Informationsveranstaltung gegeben mit einem

Ausblick, wie es weitergehen könnte, indem die Aufgabenträger dem Unternehmen zur Hilfe kommen könnten, d.h. mit einer Übernahme des Unternehmens. Dabei sei auch ein Schuldenbetrag genannt worden. Die Finanzierung würde bis zu zwei Jahre gesichert sein, und währenddessen würde versucht werden, das Unternehmen zu konsolidieren, um es dann an einen anderen Interessenten veräußern zu können.

Herr Vollmer regt an, den Zweckverband Nahverkehr Westfalen-Lippe zu beauftragen, sein eigentlich angedachtes Konzept für die Strecke, nämlich einen 30-Minuten-Takt und eine Splittung der Züge in Lage, von wo aus dann ein Zug nach Lemgo und der andere Teil nach Detmold fahren würde, umzusetzen. Die Umsetzung könnte mit dem Instrument der sog. Notvergabe erfolgen, womit der NWL befähigt wäre, die Leistung auf dem allgemeinen Markt einzuwerben, weil der bisherige Betreiber ausfalle. So könne die Zeit bis zur Neuausschreibung der Strecke in 2029 überbrückt werden. Er empfiehlt, eine entsprechende Resolution zu verfassen, diese ggf. dem Rat vorzulegen und den NWL dann zu beauftragen.

Herr Adamski erläutert, dass das erst der zweite Schritt wäre. Zunächst müsste der NWL legitimiert werden, Eurobahn temporär zu übernehmen, um dann die Konzession neu auszuschreiben. In den zwei Jahren, in denen die Finanzierung gesichert sei, könnte dann auch der Fahrzeugbestand und das Personal bei Eurobahn bleiben. Eine Resolution halte er noch für verfrüht.

Herr Hallau äußert, dass eine Notvergabe in der jetzigen Situation von niemanden zu leisten sei.

Herr Dr. Lange äußert ebenfalls seine Bedenken, ob im nächsten Jahr tatsächlich das fehlende Personal gefunden werden würde.

Herr Schem schließt sich dem Gedanken von Herrn Vollmer an, ggf. eine frühere Neuausschreibung zu erreichen. Es sollte auf jeden Fall versucht werden, den Betrieb auf der Strecke schnellstmöglich wieder hinzubekommen.

Herr Seifert äußert, dass die Notvergabe von den Fachleuten eher kritisch gesehen werde. Es werde jetzt Gespräche über die Übernahme geben. Man müsse sich im Klaren sein, dass Verbesserungen auf dieser Strecke voraussichtlich zu Verschlechterungen an anderer Stelle führten, da die personellen Kapazitäten begrenzt seien.

Herr Vollmer bringt den Änderungsvorschlag *„Die Verwaltung wird beauftragt, zügig mit dem Zweckverband Nahverkehr Westfalen-Lippe Gespräche über einen Weiterbetrieb bzw. die Wiederaufnahme dieser wichtigen Verbindungsstrecke aus Lippe über Ubbedissen in die Innenstadt aufzunehmen.“* ein. Er hätte ebenfalls Bedenken, dass das entsprechende Personal nicht rechtzeitig gefunden werden könne.

Herr Adamski stimmt dem zu.

Herr Strothmann lässt über die Beschlussvorlage mit den Änderungen abstimmen.

Beschluss:

Auf Empfehlung der Bezirksvertretung Stieghorst beschließt der Stadtentwicklungsausschuss:

Die Verwaltung wird beauftragt, zügig *mit dem Zweckverband Nahverkehr Westfalen-Lippe* Gespräche über einen Weiterbetrieb bzw. die Wiederaufnahme dieser wichtigen Verbindungsstrecke aus Lippe über Ubedissen in die Innenstadt aufzunehmen.

Zudem werden die Bielefelder Vertreter im Zweckverband Nahverkehr Westfalen-Lippe aufgefordert, sich ebenso für die rasche Wiederaufnahme einzusetzen.

Dem Zweckverband Nahverkehr Westfalen-Lippe wird aufgegeben, sich intensiv über Alternativen Gedanken zu machen, um die Situation insgesamt zu verbessern.

Das Gesprächsergebnis ist der Bezirksvertretung Stieghorst schnellstmöglich vorzustellen.

- abweichend vom Beschlussvorschlag einstimmig beschlossen -

-.-.-

Zu Punkt 9 altstadt.raum und Innenstadtstrategie

Zu Punkt 9.1 Priorisierung der Maßnahmen zur Umsetzung im altstadt.raum

Beratungsgrundlage:

Drucksachennummer: 8220/2020-2025

Vertagt

-.-.-

Zu Punkt 9.2 Innenstadtstrategie Bielefeld

Beratungsgrundlage:

Drucksachennummer: 8144/2020-2025

Herr Strothmann begrüßt Herrn Dodenhoff und das City-Team. Herr Dodenhoff berichtet über den aktuellen Stand der Dinge. Wie vom Gremium gewünscht gäbe es neben dem mündlichen Bericht auch eine Informationsvorlage. Außerdem sei auch das City-Team zur Auskunft dabei.

Herr Dodenhoff trägt aus dem Arbeitspapier vom Planungsbüro „Urbanista“ vor. In Bielefeld gebe es verglichen mit anderen Städten etwa des Ruhrgebiets eine sehr komfortable Ausgangslage. Hierauf basierend setze die Entwicklung an. Der Einzelhandel sei in der Innenstadt nach

wie vor dominierend, es gebe aber einen Wandel, etwa zum internetbasierten Handel. Es werde daher intensiv diskutiert, welche Nutzungen und Funktionen neben dem Einzelhandel entwickelt werden. Fünf Funktionen seien hier zu nennen, die sog. Fünf Ebenen des Innenstadtversprechens: Die Innenstadt sei als Zentrum Ort für Handel und Versorgung, sie sei Arbeitsort, zudem Ort für Bildung, Teilhabe und Repräsentation, weiter Ort für Kulturgemeinschaft und schließlich auch Wohnstandort. Er erläutert die drei Zielbilder, die die Verwaltung erreichen möchte, nämlich den „produktiven Kern“, bei dem es um den Ausbau der Wirtschaftsstruktur (Stärkung des Einzelhandels und Förderung einer größeren Vielfalt des Angebotes) gehe, die soziale Funktion als „lebendige Mitte“ (auch hier die Vergrößerung und Verbreiterung des Angebotes) und die Förderung der Klimaanpassung und Klimaneutralität (Schaffung von gesunder Aufenthaltsqualität etwa durch kühlende Elemente wie Begrünung, Wasser, Schatten). Hinsichtlich der Arbeitsstruktur sei es zunächst um das Bemühen um Fördergelder gegangen. Hierbei seien aus unterschiedlichen Fördertöpfen insgesamt 1,8 Millionen Euro eingeworben worden. Weitere Punkte der Arbeit beträfen die Förderung auch der Stadtteilzentren. Besonders sei bei der Innenstadtstrategie die personelle Aufstellung und Zusammensetzung. Dies habe auch in der Fachwelt eine erhöhte Aufmerksamkeit erzeugt. Die Verwaltung arbeite hier eng mit der Wirtschaftsförderung und mit Bielefeld Marketing zusammen. Dazu benennt er einige Beispiele, auch kurzfristige und bereits umgesetzte Maßnahmen zur Belebung der Innenstadt. Bei den längerfristigen Planungsaktivitäten sei das Bauamt zumeist intensiv beteiligt. Zu den längerfristigen Maßnahmen gehöre etwa auch das Projekt „altstadt.raum“. Auch die Umgestaltung des Bahnhofsvorplatzes sei ein längerfristiges Projekt. Dies würde vor allem in der Planung vorbereitet. Zum Teil würden die Maßnahmen der Innenstadtstrategie auch Privatimmobilien betreffen. Man sei im Gespräch mit den Eigentümern der Karstadt-Immobilie oder auch der Arcade über deren weitere Entwicklung im Sinne der Innenstadtstrategie. Zum Thema „INSEK“ sei die Verwaltung im Ausschreibungsverfahren. Dabei sei die Bahnhofsstraße ein Thema. Über das City-Team würden Gespräche mit den Eigentümern geführt. Er fasst nochmal zusammen, dass im Rahmen der Innenstadtstrategie sowohl kurzfristige als auch längerfristige Maßnahmen durchgeführt werden würden und man sich auf einem guten Weg befinde.

Auf Nachfragen von Herrn Strothmann erläutert Herrn Dodenhoff, dass im Rahmen der Machbarkeitsstudie und im Rahmen der Umsetzung der Maßnahmen auch intensive Gespräche mit dem Bahnhofsmanagement geführt werden.

Ergänzend erläutert Herr Moss, dass es sich bei der Innenstadtstrategie um ein sehr langfristiges Projekt handeln würde. Die eingeworbenen Fördergelder von 1,8 Millionen seien immens, würden aber bei der Umsetzung in einem überschaubaren Zeitraum verbraucht sein. Weil die Fördergelder endlich seien, appelliere er bereits jetzt, eine Querfinanzierung für die Innenstadtstrategie im Auge zu behalten. Der Appell richte sich an die Politik, richte sich aber auch an alle anderen, die in irgendeiner Form Nutznießer von den Maßnahmen sind, sich wirtschaftlich und finanziell dabei zu beteiligen, damit das Projekt nach Erschöpfung der Fördermittel weiterbetrieben werden kann, denn die Stadt würde davon profitieren.

Herr Moss erwähnt, dass er mit Frau Struck die Tagung „Lebendige Innenstadt“ besucht habe, die in Bielefeld stattgefunden habe. Die Teilnehmer der Tagung seien Stadtplaner aus ganz Deutschland gewesen. Diese hätten gestaunt, welche lebendige Innenstadt Bielefeld hätte. Die Stadt Bielefeld würde dabei keinem klassischen Schema folgen, sondern würde von der Pluralität, von dem großen Branchenmix, von einer vielfältigen Gastronomie leben. Mit dem Konzept würden die Bürgerinnen und Bürger der Stadt und aus dem Umland angesprochen. Es sollte daher sehr darauf geachtet werden, dass dieser Branchenmix erhalten bleibe und die Innenstadtstrategie auch nach Verbrauch der Fördergelder weiter finanziert werden könne.

Herr Suchla erinnert an den Antrag der FDP-Fraktion in der letzten Sitzung, wonach der Eindruck erweckt worden wäre, dass die Innenstadt kurz vor Untergang stehen würde, und äußert seine Verärgerung über diesen Antrag. Daher würde er sich sehr über die jetzige Vorstellung der vielfältigen Maßnahmen freuen, die ein gegenteiliges Bild von der Bielefelder Innenstadt zum Ausdruck brächten. Er bedankt sich bei allen Akteuren, sowohl etwa vom City-Team als auch aus der Verwaltung und wirbt für deren Unterstützung.

Herr Vollmer erinnert daran, dass die getroffenen Maßnahmen, was man auch bei der Umgestaltung des Altstadttraumes beobachten konnte, viele private Investitionen nach sich ziehen würden. Auch das sollte mitberücksichtigt werden, denn für die Entwicklung der Stadt sei das wichtig.

Herr Seifert bedankt sich ebenfalls für die ausführliche Präsentation. Er äußert seine Unterstützung für den Appell von Herrn Moss. Auch bei den Haushaltsberatungen ab dem 22.08.2024 dürfe man die vorhandenen Finanzmittel nicht nur oder überwiegend in verkehrliche Maßnahmen stecken, sondern es müsse auch die Innenstadtstrategie unterstützt werden.

Herr Dr. Lange stellt heraus, dass es klar sei, dass es Veränderungen gebe. Der Einzelhandel werde zurückgehen, aber es müssten gleichwohl die Interessen des Einzelhandels mitberücksichtigt werden. Dazu fragt er, inwiefern die Erreichbarkeit des Einzelhandels in der Innenstadt bei dem Prozess mitberücksichtigt werde. Weiter fragt er, wie die Bahnhofsstraße miteingebunden und mit Impulsen beflügelt werde und welche konkreten Projektimpulse aus der Urbanista-Studie verfolgt würden. Er erinnert an den in der Novembersitzung des Stadtentwicklungsausschusses gefassten Beschluss zum Thema Sicherheit und Sauberkeit und fragt, welche Aspekte für das „Tor zur Innenstadt“ vom Bahnhof herkommend hinsichtlich Sauberkeit und Sicherheit in den Fokus genommen werden.

Herr Moss antwortet auf die Wortbeiträge. Es würde auf die Tagesordnung der nächsten StEA-Sitzung eine Vorlage der Verwaltung kommen, worin anhand der vorliegenden Zahlen erläutert werde, welche Investitionen getätigt worden seien und welche weiteren Investitionen diese Investitionen nach sich zögen. Die Zahlen seien erstaunlich. Nachdem es jahrelang Förderung nur für den Stadtumbau Ost gegeben habe, könne jetzt über das Integrierte Stadtentwicklungskonzept in Bielefeld berichtet werden. Näheres dazu gebe es in der nächsten Sitzung.

Der Einzelhandel sei und würde der Anker der Innenstadt bleiben. Ohne Einzelhandel würde es keine Attraktivität der Innenstadt geben, er sei ein wichtiger Baustein zur Stabilität der Innenstadt. Der Einzelhandel werde

sich aber neu erfinden müssen. Offene Flächen seien dabei einfacher zu beleben, als Flächen in abgeschlossenen Zentren. Die Verwaltung hätte massiv darauf Einfluss genommen, dass in der Karstadt-Immobilie ins Erdgeschoss eine sehr schnelle Folgenutzung eingezogen sei. Zum Verkehr in der Innenstadt erläutert Herr Moss, dass die Verwaltung vermitteln würde zwischen den unterschiedlichen Parteien. Die Sauberkeit in der Innenstadt sei ein ganz wichtiges Thema. Das City-Team werde zu diesem Thema am häufigsten angerufen und man tue hier das bestmögliche. Grundsätzlich würden beim Thema Innenstadt alle Betroffenen eingebunden und angesprochen. Es werde ihm berichtet, dass die Immobilien in der Innenstadt gelitten hätten und Mieteinnahmen deutschlandweit um 25% zurückgegangen seien. Hier sei es Aufgabe der Innenstadtstrategie, diese Dinge zu kommunizieren und ggf. Leerstände durch Verzicht auf Mieterhöhungen zu vermeiden. Er gehe davon aus, dass der großflächige Einzelhandel sukzessiv zurückgehen werde. Er hoffe, dass die Innenstadt dann „von außen nach innen wegsterben würde“, so dass ein starker Innenstadtkern erhalten bleiben würde.

Herr Dodenhoff greift nochmal auf, welche Kernthemen von Urbanista vorrangig bearbeitet würden. Dazu zählten das Bahnhofsumfeld, der Altstadt-Raum, das Delius-Gelände in der Innenstadt, die Gestaltung des Emil-Groß-Platzes und die Weiterentwicklung des City-Teams. Auch die Erreichbarkeit der Innenstadt sei ein Thema, insbesondere die Entwicklung positiv besetzter sog. Ankommensorte, etwa der Parkhäuser. Als Beispiel nennt er das „Quelle-Parkhaus“, bei dem es in Zusammenarbeit mit den Eigentümern darum gehe, das negative Image abzulegen und es zu einem angenehmen Ort zu ertüchtigen. Hierbei gehe es auch darum, die Wege von den Ankommensorten, den Parkhäusern, in die Innenstadt so zu gestalten, dass die Parkhäuser auch gut und gerne genutzt werden können, durch Schaffung von mehr Beleuchtung und Sicherheit.

Herr Moss ergänzt, dass zum Sicherheitsgefühl auch die Präsenz von Ordnungskräften beitragen würde. Dazu solle, auch auf Bitten vom Oberbürgermeister, in der Bahnhofsstraße die Stadtwache gemeinsam mit einer Wache der Polizei verortet werden. Die Findung eines Ortes dafür sei trotz zahlreicher Leerstände nicht einfach, weil es bestimmte zu erfüllende Anforderungen gäbe. Man sei in Gesprächen mit Eigentümern und arbeite an einer Lösung.

Frau Ostwald merkt an, dass in der Niedernstraße der zweite Messerladen in der Innenstadt eröffnet hätte, was sie im Zusammenhang mit dem Thema Sicherheit nicht gut fände. Vor diesem Hintergrund bittet Sie Herrn Moss, sich intensiv mit dem Konzept Sicherheit auseinander zu setzen.

Der Stadtentwicklungsausschuss nimmt Kenntnis.

-.-.-

Amt für Verkehr

Zu Punkt 10

Verwendung der ÖPNV-Pauschale nach § 11 Abs. 2 ÖPNVG NRW für das Jahr 2024

Beratungsgrundlage:

Drucksachennummer: 7898/2020-2025

Ohne Aussprache beschließt der Stadtentwicklungsausschuss folgenden

Beschluss:

Der Stadtentwicklungsausschuss empfiehlt und der Rat beschließt folgende Verwendung der finanziellen Mittel aus der ÖPNV-Pauschale des Jahres 2024 (3.847.405,87 €) nach § 11 Abs. 2 ÖPNVG NRW:

- **Ca. 769.500 € werden als Aufgabenträgeranteil zur Verbesserung des ÖPNV eingesetzt**
- **Die an Verkehrsunternehmen weiterzuleitenden Mittel in Höhe von ca. 3.077.900 € werden zur Finanzierung öffentlicher Dienstleistungsaufträge verwendet**
- **Die Verwaltung wird beauftragt, die exakte Höhe der Mittelverteilung zwischen den Unternehmen nach Maßgabe der diesbezüglich bestehenden Finanzierungsverträge bzw. -regelungen festzulegen**
- **Sollte der Aufgabenträgeranteil nicht in voller Höhe bis 30.06.2025 verausgabt worden sein, erhält die moBiel GmbH die verbleibenden Restmittel als Betriebskostenzuschuss**

- einstimmig beschlossen -

-.-.-

Zu Punkt 11

Verwendung der Ausbildungsverkehr-Pauschale nach § 11 a ÖPNVG in 2024

Beratungsgrundlage:

Drucksachennummer: 7988/2020-2025

Ohne Aussprache beschließt der Stadtentwicklungsausschuss folgenden

Beschluss:

Der Stadtentwicklungsausschuss empfiehlt.

Der Rat beschließt folgende Verwendung der Ausbildungsverkehr-Pauschale nach § 11 a ÖPNVG NRW.

Das bereitgestellte Budget nach Ziffer 6.2 der „Allgemeinen Vorschrift“ wird für das Jahr 2024 auf 98,5 % der Landesmittel festgesetzt.

- einstimmig beschlossen -

-.-.-

Zu Punkt 12

Bericht zur Beratung der Unfallkommission 2024-I sowie der Sonderuntersuchung der Unfallkommission Baum/ Motorrad/ Kurve 2024

Beratungsgrundlage:

Drucksachennummer: 8011/2020-2025

Der Stadtentwicklungsausschuss nimmt Kenntnis.

-.-.-

Zu Punkt 13

Bewerbung der Regiopolregion Bielefeld zur Ausrichtung der Fahrradkommunalkonferenz 2025

Beratungsgrundlage:

Drucksachennummer: 8138/2020-2025

Auf Nachfrage von Herrn Dr. Lange, wie hoch die Kosten für das bereitgestellte Personal seien und wo sich diese in der Vorlage wiederfinden würden, verweist Herr Lewald auf die Ausführungen in der Vorlage. Es werde angestrebt, die Konferenz mit anderen Kommunen gemeinsam auszurichten und die Kosten dann zu verteilen. Nach einer positiven Beschlussfassung würde der Oberbürgermeister persönlich mit den Bürgermeistern der anderen Kommunen in Kontakt treten. Wie hoch der Anteil für Bielefeld dann sei, könne er noch nicht sagen, zumal das Prinzip der Regiopolregion bei der Kostentragung starre Verpflichtungen nicht vorsehe.

Herr Suchla äußert, dass das Projekt für Bielefeld in der Gesamtbetrachtung von Kosten und Nutzen eher einen Gewinn bringen würde.

Beschluss:

Die Verwaltung wird beauftragt die Bewerbung zur Mitveranstaltung der Fahrradkommunalkonferenz 2025 in der Regiopolregion Bielefeld federführend voranzutreiben. Dazu soll von den Verwaltungsspitzen der Mitgliedskommunen der Regiopolregion eine Willenserklärung eingeholt werden.

- einstimmig beschlossen -

-.-.-

Zu Punkt 14

Erhebung von Erschließungsbeiträgen nach §§ 127 ff. Baugesetzbuch (BauGB) im Wege der Kostenspaltung für die Erschließungsanlage Donauschwabenstraße zwischen Geislinger Straße und Heidenheimer Straße/Heilbronner Straße

Beratungsgrundlage:

Drucksachennummer: 7985/2020-2025

Auf Bitten von Frau Steinkröger erläutert Herr Lewald die Vorlage. Es würden dort zunächst jetzt die Erschließungsbeiträge von den Grundstückseigentümern für die genannten, schon seit langem ausgeführten Maßnahmen erhoben. Danach werde es dort voraussichtlich Grundstücksankäufe durch die Stadt geben.

Beschluss:

Gemäß § 6 der Satzung über die Erhebung von Erschließungsbeiträgen in der Stadt Bielefeld (Erschließungsbeitragssatzung) vom 14.06.2010 werden die Erschließungsbeiträge nach §§ 127 ff. BauGB für die Teileinrichtungen Gehwege und Beleuchtung in der Donauschwabenstraße im Wege der Kostenspaltung eigenständig erhoben.

- bei einer Enthaltung einstimmig beschlossen -

-.-.-

Zu Punkt 15

Umsetzung Radverkehrskonzept hier: Planungsstart Am Pfarrholz und Tiesloh

Beratungsgrundlage:

Drucksachennummer: 7990/2020-2025

Herr Lewald teilt mit, dass es lediglich um die Information über den Planungsstart gehe.

Herr Seifert äußert Kritik an der Vorgehensweise, insbesondere an dem im Mai 2021 getroffenen Globalbeschluss zum Radverkehrskonzept.

Der Stadtentwicklungsausschuss nimmt Kenntnis.

-.-.-

Zu Punkt 16

Einrichtung von Schulstraßen

Beratungsgrundlage:

Drucksachennummer: 8151/2020-2025

Abgesetzt

-.-.-

Zu Punkt 17

Carl-Severing-Straße zwischen Marienfelder Straße und Osnabrücker Straße, hier: Anlage einer Linksabbiegespur zur Erschließung des Bebauungsplanes I/Q 28 „Großflächiger Lebensmitteldiscounter“

Beratungsgrundlage:

Drucksachenummer: 7991/2020-2025

Herr Seifert bemängelt, dass hier die Umsetzung immer wieder verzögert wurde.

Herr Lewald ergänzt, dass die BV Brackwede um Prüfung gebeten habe, ob ein ausschließliches Rechtsabbiegen aus dem Grundstück eingeführt werden solle. Dies empfehle die Verwaltung nach erfolgter Prüfung nicht, da es keine Notwendigkeit gebe und ein etwaiges Wenden für LKW in dem vorgesehenen „Mini“-Kreisverkehr nach erfolgtem Rechtsabbiegen nicht möglich sei.

Beschluss:

Der Stadtentwicklungsausschuss beschließt:

Dem Umbau der Carl-Severing-Straße zur Anlage der Linksabbiegespur entsprechend der beigefügten Planung wird als Arbeitsgrundlage zugestimmt.

- einstimmig beschlossen -

-.-.-

Zu Punkt 18

Veloroute ehemalige B68, hier: Umgestaltung des Kreisverkehrsplatzes Carl-Severing-Straße / Marienfelder Straße

Beratungsgrundlage:

Drucksachenummer: 7992/2020-2025

Herr Dr. Lange teilt mit, dass seine Fraktion dem ablehnenden Votum der BV Brackwede insbesondere bezüglich der vorgesehenen Konstellation eines überfahrbaren Kreisels mit Nachteilen und unnötiger Lärmbelastung anschließen werde.

Herr Seifert äußert, dass er dem Verwaltungsvorschlag folgen werde, weil die alternative Lösung eines größeren Kreisverkehrs teurer und infolge der Bebauung einer Hanglage nach den Erfahrungen mit abrutischem Untergrund kritisch sei.

Beschluss:

Auf Empfehlung der Bezirksvertretung Brackwede beschließt der Stadtentwicklungsausschuss:

Dem Umbau des Kreisverkehrsplatzes Carl-Severing-Straße / Marienfelder Straße zu einem Mini-Kreisverkehrsplatz mit umlaufenden Radwegen entsprechend der beigefügten Planung wird als Arbeitsgrundlage zugestimmt.

- mit großer Mehrheit beschlossen -

-.--

Zu Punkt 19

Radstation im Bunker am Hauptbahnhof Bielefeld

Beratungsgrundlage:

Drucksachennummer: 7745/2020-2025

Abgesetzt

-.--

Zu Punkt 20

Schnellbusse Bielefeld - Enger - Spenge und Bielefeld - Verl

Beratungsgrundlage:

Drucksachennummer: 8113/2020-2025

Ohne Aussprache beschließt der Stadtentwicklungsausschuss folgenden

Beschluss:

Der Stadtentwicklungsausschuss beschließt:

1. Die Aufgabenträgerin Stadt Bielefeld wird beauftragt, zusammen mit der Minden-Herforder Verkehrsgesellschaft (mhv) als Aufgabenträgerin für den Kreis Herford die Betriebsfortsetzung der Schnellbusverbindung S15 zwischen Bielefeld, Enger und Spenge ab dem 01.01.2025 bis zur Beschlussreife vorzubereiten.
2. Darüber hinaus wird die Aufgabenträgerin Stadt Bielefeld beauftragt, zusammen mit dem Aufgabenträger VVOWL des Kreises Gütersloh die Planungen einer Schnellbuslinie Bielefeld – Verl voranzutreiben.
3. Die Detailpläne sind im Anschluss den betroffenen Bezirksvertretungen, dem Stadtentwicklungsausschuss und dem Finanz- und Personalausschuss zur Kenntnis zu geben und vom Rat zu beschließen.

- einstimmig beschlossen -

-.--

Zu Punkt 21 Grundzüge zur Gestaltung von Knotenpunkten im Sinne der Radverkehrsförderung

Beratungsgrundlage:

Drucksachennummer: 7725/2020-2025

Abgesetzt

-.-.-

Zu Punkt 22 Beschlüsse aus vorangegangenen Sitzungen - Bericht des Amtes für Verkehr zum Sachstand

Bauamt

Zu Punkt 23 Bielefelder Leitbild einer zukunftsgerichten Stadtplanung

Beratungsgrundlage:

Drucksachennummer: 8081/2020-2025

Zurückgezogen

-.-.-

Zu Punkt 24 INSEK Brackwede – Sachstand und Ablauf

Beratungsgrundlage:

Drucksachennummer: 7972/2020-2025

Der Stadtentwicklungsausschuss nimmt Kenntnis.

-.-.-

Bauamt/Bauleitpläne

Zu Punkt 25 Bauleitpläne Brackwede

Zu Punkt 25.1 Erstaufstellung des Bebauungsplanes Nr. I/Q 28 „Urbaner Bereich Carl-Severing-Straße / Ecke Osnabrücker Straße“ für das Gebiet südwestlich der Osnabrücker Straße und nördlich der

**Carl-Severing-Straße im beschleunigten Verfahren gemäß §
13a (1) BauGB**
- Stadtbezirk Brackwede -

- Entwurfs- und Veröffentlichungsbeschluss -

Beratungsgrundlage:

Drucksachennummer: 8059/2020-2025

Vertrag

- Zu Punkt 26 Bauleitpläne Dornberg**
- Zu Punkt 27 Bauleitpläne Gadderbaum**
- Zu Punkt 28 Bauleitpläne Heepen**
- Zu Punkt 29 Bauleitpläne Jöllenbeck**
- Zu Punkt 30 Bauleitpläne Mitte**
- Zu Punkt 31 Bauleitpläne Schildesche**
- Zu Punkt 32 Bauleitpläne Senne**
- Zu Punkt 33 Bauleitpläne Sennestadt**
- Zu Punkt 33.1 Bebauungsplan Nr. 68.1 „Einzelhandelssteuerung zwischen
der Paderborner Straße und der Henleinstraße / Sennestadt“**
- Stadtbezirk Sennestadt -**

Aufstellungsbeschluss

Entwurfs- und Veröffentlichungsbeschluss

Beratungsgrundlage:

Drucksachennummer: 8031/2020-2025

Beschluss:

**Auf Empfehlung der Bezirksvertretung Sennestadt beschließt der
Stadtentwicklungsausschuss:**

**Der Bebauungsplan Nr. 68.1 „Einzelhandelssteuerung zwischen der
Paderborner Straße und der Henleinstraße / Sennestadt“ für das Ge-
biet südlich der Henleinstraße, westlich der Lämershagener Straße
und nördlich der Paderborner Straße ist im vereinfachten Verfahren**

gemäß § 13 Baugesetzbuch (BauGB) i. V. m. § 9 (2a) BauGB aufzustellen. Für die genauen Grenzen des Plangebietes ist die im Entwurf des Bebauungsplans vorgenommene Abgrenzung verbindlich.

Der Aufstellungsbeschluss ist gemäß § 2 (1) BauGB öffentlich bekannt zu machen.

Der Bebauungsplan Nr. 68.1 „Einzelhandelssteuerung zwischen der Paderborner Straße und der Henleinstraße / Sennestadt“ für das Gebiet südlich der Henleinstraße, westlich der Lämershagener Straße und nördlich der Paderborner Straße wird mit dem Text und der Begründung als Entwurf beschlossen.

Der Entwurf des Bebauungsplans ist mit Text und Begründung für die Dauer eines Monats, mindestens jedoch für die Dauer von 30 Tagen, gemäß § 13 i. V. mit § 3 (2) BauGB im Internet zu veröffentlichen. Zusätzlich zur Veröffentlichung im Internet sind die Unterlagen 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. Weiterhin ist gemäß § 13 BauGB darauf hinzuweisen, dass von einer Umweltprüfung nach § 2 (4) BauGB abgesehen wird.

Gemäß § 13 BauGB i. V. mit § 4 (2) BauGB sind die Stellungnahmen der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange zu dem Entwurf des Bebauungsplans einzuholen.

- einstimmig beschlossen -

-.--

Zu Punkt 34 Bauleitpläne Stieghorst

Zu Punkt 35 Beschlüsse aus vorangegangenen Sitzungen - Bericht des Baumates zum Sachstand

Frank Strothmann (Vorsitzender)

Anita Lange (Schriftführung)