

Niederschrift
über die Sitzung des Stadtentwicklungsausschusses
am 10.12.2024

Tagungsort: Else-Zimmermann-Saal, Technisches Rathaus
Beginn: 17:00 Uhr
Sitzungspause:
Ende: 21:10 Uhr

Anwesend:

CDU

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

SPD

Frau Dorothea Brinkmann
Herr Stefan Fleth
Herr Sven Rörig
Herr Frederik Suchla (bis 18:53 Uhr)

Bündnis 90/Die Grünen

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

AfD

Frau Heliane Ostwald

Die PARTEI

Herr Alexander Schem

FDP

Herr Rainer Seifert

Die Linke

Herr Bernd Vollmer

Beratende Mitglieder

Herr Murat Aykanat
Herr Dr. Andreas Bruder (bis 20:40 Uhr)

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

Herr Robert Alich
Herr Michael Gugat
Herr Dietmar Krämer (bis 19:21 Uhr)
Frau Gordana Kathrin Rammert

Stellvertretende beratende Mitglieder

Herr Franz-Peter Diekmann (bis 20:42 Uhr)

Von der Verwaltung

Herr Martin Adamski	Beigeordneter Dezernat 3
Herr Olaf Lewald	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 52. Sitzung des Stadtentwicklungsausschusses in dieser Wahlperiode. Er stellt fest, dass form- und fristgerecht zur Sitzung eingeladen wurde und der Ausschuss beschlussfähig ist.

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

- 1 Genehmigung des öffentlichen Teils der Niederschriften
- 5.3 Tagedickets (DIE LINKE-Ratsfraktion vom 17.10.2024)
- 5.7 Quartiersparkhäuser für Bielefeld (Antrag der FDP-Fraktion vom 04.03.2024)
- 5.7.1 Quartiersparkhäuser in Bielefeld (Änderungsantrag der CDU-Fraktion vom 14.03.2024 zum Antrag der FDP-Fraktion, Drucksache 7659/2020-2025)
- 5.12 „Alm-Parkplatz“ (Antrag CDU Fraktion vom 09.09.2024)
- 5.12.1 Änderungsantrag "Alm-Parkplatz mit Quartiersparkhaus - Konzept erwünscht"
- 5.14 Umsetzung Mobilitätsstrategie 2030 hier: Baustein Quartiersgaragen
- 5.16 Mobiles Grün auf dem Jahnplatz
- 5.19 Bielefelder Leitbild einer zukunftsgerechten Bauleitplanung
- 5.19.1 Ergänzungsantrag der Koalition zum Bielefelder Leitbild einer zukunftsgerechten Bauleitplanung
- 10 Neuordnung der Parkraumbewirtschaftungszonen
- 13 Machbarkeitsstudie Radverbindung zwischen Innenstadt und Campus
- 15 Mobilitätsstrategie 2030; hier: Konzeptionierung und Dimensionierung von Park+Ride-Anlagen
- 19 Anpassung Busnetz Brackwede
- 22 Neue Stellplatzsatzung für die Stadt Bielefeld; Aufteilung des Stadtgebiets in Zonen
- 28.1 Bebauungsplan Nr. III/O 17 „Wohnen westlich des Ostrings, beidseits des Bentruerheider Weges“ sowie 263. Änderung des Flächennutzungsplanes der Stadt Bielefeld „Wohnen westlich des Ostrings, beidseits des Bentruerheider Weges“ - Stadtbezirk Heepen -Entwurfs- und Veröffentlichungsbeschlüsse

Folgende Punkte wurden zurückgezogen:

- 5.13 Standortkonzept Photovoltaik-Freiflächenanlagen in Bielefeld
- 5.15 Umsetzung von Maßnahmen des 3. Nahverkehrsplans: Frühverkehrsnetz am Wochenende
- 5.21 Aufstellung der Innenbereichssatzung „Idunastraße“ gemäß § 34 Absatz 4 Nummer 1 und 3 BauGB für das Gebiet zwischen der Osnabrücker Straße, der Fortunastraße und der Idunastraße - Stadtbezirk Brackwede - Einleitungs- und Entwurfsbeschluss
- 9. Finanzierung der Sozialtickets in Bielefeld ab 2025

Öffentliche Sitzung:

Zu Punkt 1 Genehmigung des öffentlichen Teils der Niederschriften

vertagt

-.-.-

Zu Punkt 2 Mitteilungen

Zu Punkt 2.1 Geh-/Radwegbrücke Wertherstraße (Radweg) / Johannisbach

Herr Strothmann verweist auf die im System bereitgestellte Information der Verwaltung.

Der Stadtentwicklungsausschuss nimmt Kenntnis.

-.-.-

Zu Punkt 2.2 Mitteilung zur Berliner Straße zwischen Stadtring und Hauptstraße

Herr Strothmann verweist auf die im System bereitgestellte Information der Verwaltung.

Herr Vollmer bedankt sich für die Mitteilung. Damit hätten sich die aus der Sondersitzung verbliebenen Unklarheiten erledigt.

Herr Seifert merkt an, dass er sich für den ÖPNV eine etwas höhere Priorisierung gegenüber dem Radverkehr gewünscht hätte.

Der Stadtentwicklungsausschuss nimmt Kenntnis.

-.-.-

Zu Punkt 2.3 Carsharing im öffentlichen Verkehrsraum

Herr Strothmann verweist auf die im System bereitgestellte Information der Verwaltung.

Der Stadtentwicklungsausschuss nimmt Kenntnis.

-.-.-

Zu Punkt 3

Amt für Verkehr: Umsetzung Mobilitätsstrategie 2030; hier: Ausbaukonzept für E-Ladeinfrastruktur auf Flächen der Stadt Bielefeld

Beratungsgrundlage:

Drucksachennummer: 8756/2020-2025

Herr Magg vom Institut Stadtmobilität Energie stellt sich vor und berichtet über die Planungen zum zukünftigen E-Ladeinfrastrukturkonzept in Bielefeld. Er erläutert die Relevanz der E-Energie für die geplante Verkehrswende und spricht über zukünftige gesetzliche Regelungen auf nationaler und internationaler Ebene. Er verweist auf die Schätzung der nationalen Leitstelle für Ladeinfrastruktur, die davon ausgehe, dass 12%-24% der Ladevorgänge im öffentlichen Raum, dabei unterteilt in einen öffentlichen und halböffentlichen Raum, stattfinden. Aufgrund geringerer Kosten und praktischerer Anwendungsmöglichkeiten hätten vor allem die AC-Modelle eine hohe Bedeutung im öffentlichen Raum, welche das normale Laden ermöglichen. Herr Magg geht auch auf andere Ladesäulenmodelle ein und beschreibt ihre Nachteile und Vorzüge.

Er erläutert den Ladebedarf in Bielefeld und äußert die Empfehlung, den bestehenden Bedarf im öffentlichen Raum mit AC-Modellen abzudecken. Er stellt einen Ladebedarf der Stadt in Höhe von 35.000.000 kWh fest. Ein Ladebedarf in Höhe von 21.000.000 kWh sei schon durch bestehende Infrastruktur abgedeckt. Dies bedeute, dass zur Deckung des Bedarfs 826 Ladepunkte mittels AC-Säulen durch die Stadt errichtet werden müssten.

Herr Magg stellt hierzu zwei verschiedene Strategien vor, welche die Stadt verfolgen könne. Zum einen könne eine Sondernutzungsrichtlinie erarbeitet werden. Diese Strategie hätte zu Beginn einen geringen Arbeitsaufwand. Nach der Veröffentlichung der Richtlinie könne der Arbeitsaufwand allerdings steigen, da unklar bliebe, wie viele Anfragen gestellt werden würden. Demgegenüber stehe die Strategie der Vergabe, welche zu Beginn zwar einen erhöhten Arbeitsaufwand mit sich bringen, allerdings später durch ein standardisiertes Verfahren einen geringeren Arbeitsaufwand sicherstellen würde. Die Verwaltung tendiere dazu, der aktiven Strategie der Vergabe zu folgen, da technische und verkehrsrechtliche Kriterien so vorgegeben und ein Standard etabliert werden könne. Im nächsten Schritt sei entschieden worden, dass im Rahmen der ersten Vergabe zwei Drittel der Ladepunkte nach dem Kriterium der Attraktivität der Standorte realisiert werden könnten (275 Ladesäulen bei zwei Ladepunkten je Säule). Diese Standorte sollen zu Beginn den Bezirksvertretungen vorgestellt werden, wobei eine Nachverdichtungsklausel für die Vergabe erarbeitet werden solle. Herr Magg präsentiert abschließend die Standorte, bei welchem ein Ladebedarf bestehe.

Frau Rammert bedankt sich für die Vorstellung und betont den Punkt, dass sie ebenfalls der Ansicht sei, dass APC-Säulen bevorzugt auf den Autobahnen installiert werden sollten, da dort Bedarf für eine schnelle Ladung bestehe. Der Bedarf für APC-Säulen werde innerhalb der Stadt bereits durch zahlreiche Anbieter sichergestellt, womit ein Bedarf für AC-Säulen weiterhin bestünde. Dabei geht sie auf das Lademodell ein, welches in der Stadt Gütersloh verfolgt werde, und betont den Vorteil, der daraus entstehe, dass Private während der Nacht laden. Sie stellt die Frage, ob die

Erreichbarkeit bei Störfällen sichergestellt wäre und welche Frist bei einer Störungsbehebung gelten würde. Dabei betont sie die Relevanz einer schnellen Störungsbeseitigung, welche nach ihrer Ansicht maximal eine Zeitspanne von 24 oder 48 Stunden betragen könne. Sie regt an, bei Einbahnstraßen darauf zu achten, dass die Ladeinfrastruktur so vorgesehen werde, dass die Ladeanschlüsse nicht straßenseitig verlaufen; dies sei etwa an der Gerichtsstraße zum Teil ungünstig gelöst. Darüber hinaus regt sie an, Beteiligungen der Bürger zu ermöglichen, damit Bürger in den Standortprozess miteinbezogen werden und Vorschläge äußern können, so wie dies etwa die Stadt Oerlinghausen gemacht habe. Ebenfalls müssten Falschparker, welche unbefugt auf E-Ladeflächen parken, konsequent verfolgt werden.

Herr Schem merkt an, dass das Auto momentan vor großen Problemen stehe und man das übergeordnete Ziel nicht ausblenden dürfe, von dem Auto Abstand zu nehmen. Nichtsdestotrotz habe der Umbau auf E-Mobilität eine hohe Relevanz. Zudem stellt er die Frage, ob bei der Berechnung der Datengrundlage die aktuellen PKW-Zahlen einbezogen worden seien.

Herr Rörig bedankt sich für die Vorlage und die Präsentation. Er fragt nach den Erfahrungen in anderen Städten. Zudem fragt er, welche Auswirkungen die gewählte Strategie auf die Rechnungen der Nutzer habe. Ebenfalls fragt er, wie bei der Vergabe sichergestellt werden könne, dass trotz verschiedener Anbieter der Konsument nur eine Nutzerkarte für den Ladevorgang benötige. Er betont dabei die Relevanz einer einheitlichen Nutzung der Ladesäulen.

Herr Magg antwortet auf die Frage der Störungsfälle, das Regeln zur Beseitigung von diesen in die Vergaberichtlinien aufgenommen werden könnten. Zu Falschparkern könne er nichts sagen. Ein Beteiligungskonzept von Bürgern sehe die Strategie nicht vor. Auf die Frage von Herrn Schem antwortet er, dass in die Datengrundlage die Elektrifizierungsquote der NLL und die aktuelle PKW-Anzahl aus 2024 eingeflossen seien. Bezogen auf Herrn Rörig antwortet Herr Magg, dass er glaube, dass durch das Ausschreibungsverfahren die Preise für Konsumenten nicht erhöht werden. Es sei durch die Vergaberichtlinien eine Vereinheitlichung der Nutzungserfahrung möglich, womit die Möglichkeit zur Nutzung einer Karte bestehe.

Herr Dr. Lange bedankt sich für die Präsentation und beschreibt, dass die erste Herangehensweise an die Vorlage eine technische sei. Allerdings stelle sich die Frage, ob die Berechnungsgrundlage, mit welcher eine konkrete Zahl herausgearbeitet wurde, in diesem Fall richtig sei, da die Entwicklung der E-Autozahlen einem Wandel unterliege. Er fragt, welche konkrete PKW-Anzahl einbezogen worden sei. Zudem wird die Frage aufgeworfen, welche Situation entstehen würde, wenn die technische Umsetzung an den konkreten Standorten nicht möglich sei. Er fragt nach Erfahrungsberichten in ähnlichen Kommunen und danach, ob eine hinreichende Interessentenzahl bestehe. Ebenfalls wird die Frage aufgeworfen, ob eine Relevanz dafür bestehe, in Zentrumsnähe Schnellladesäulen zu installieren.

Herr Seifert wundert sich über die Tatsache in dem Gutachten, dass für die Innenstadt ausschließlich AC-Säulen vorgesehen seien. Vor allem seien Personen auf die Säulen angewiesen, die aufgrund der Wohnsituation

keine Möglichkeiten hätten, eine eigene Ladebox zu installieren. Aus diesem Grund erscheint es für Herrn Seifert fraglich, warum solche Personen keine Möglichkeit haben sollen, mit DC-Säulen zu laden. Daraus ergebe sich eine schlechtere Behandlung der betroffenen Bevölkerungsgruppe. Zudem hinterfragt Herr Seifert die Tatsache, dass innerhalb der ersten sechs Jahre nur zwei Drittel des Vorhabens realisiert werden sollen, was nach seiner Ansicht zu gering sei. Zudem hinterfragt er, warum lediglich die Vergabe-Strategie gewählt worden sei. Der Markt habe bessere Möglichkeiten zur Regelung, da er sich an der Nachfrage orientiere. Eine zentralisierte Steuerung sei nach seiner Ansicht nicht zielführend. Zudem kritisiert er die Angaben in der Vorlage, dass die generierten Einnahmen für die Mobilitätsstrategie benutzt werden sollen. Er stellt den Ergänzungsantrag, dass der letzte Satz um „im Bereich der Elektromobilität, um diese Ziele früher zu erreichen“ erweitert werde, womit das eingenommene Geld für Elektromobilität gezielt genutzt werden könne.

Herr Vollmer bedankt sich für die Studie und bezeichnet diese als nachvollziehbar. Er betont, dass auf die genauen Kosten geschaut werden müsse, sofern die Standorte festgelegt seien. Er äußert, dass es relevant sei, die aktuellen technischen Entwicklungen zu verfolgen und diese stets zu berücksichtigen. Er geht auf die Äußerungen von Herrn Seifern ein und betont den Vorteil von Vergabeverfahren, welche auch dann einen Nutzen entfalten würden, wenn in einem Bereich kein wirtschaftliches Potential bestehe. Herr Vollmer nennt dafür den Glasfaserausbau als Beispiel und betont, dass das Vergabeverfahren wirtschaftlich sinnvoll und für potentielle Kunden unter dem Aspekt der Versorgung notwendig sei.

Frau Rammert geht auf die Äußerungen von Herrn Seifern ein und betont, dass bereits zwölf DC-Säulen in Bielefeld bekannt seien, wogegen der Anteil der AC-Säulen deutlich höher wäre. Dieses lasse sich damit begründen, dass eine Nachfrage für die DC-Säulen nicht bestünde. HPC-Säulen gebe es in der Innenstadt bereits an einigen Stellen, etwa bei Supermarkt- und Fastfood-Restaurantketten. Sie halte es nicht für angebracht, zusätzliche HPC-Säulen, die auch lärmintensiv seien, am Straßenrand zu etablieren.

Herr Magg beantwortet die gestellten Fragen. Bei der Berechnungsgrundlage sei davon ausgegangen worden, dass der PKW-Bestand konstant bleibe. Zudem sei die technische Umsetzbarkeit geprüft worden und auch mit den Netzen abgestimmt worden. Zudem werde gesagt, dass AC-Säulen ab 12 kWh pro Tag rentabel seien, wobei eine Ladesäule 44 kWh pro Tag abdecke. Herr Magg betont, dass auch Besucher der Stadt längere Standzeiten haben, womit langsamere Ladezeiten auch hinsichtlich einer Blockiergebühr grundsätzlich attraktiver wären. AC-Säulen seien für eine längere Standdauer in der Innenstadt und an Gebäuden mit touristischer Nutzung berücksichtigt worden. DC-Säulen hätten für Einwohner der Innenstadt eine geringere Bedeutung. Zudem bleibe es nicht bei einer Zweidrittel-Auslastung, da die Betreiber zu einer Nachverdichtung verpflichtet werden können. Auf die Frage von Herrn Vollmer antwortet er, dass ein Monitoring erfolge und auch bei der Nachverdichtung eine Rolle spielen werde.

Herr Rörig reagiert auf die Äußerung von Herrn Seifert und bestärkt den Punkt, dass eine höhere Anzahl an DC-Standorte zu einer höheren Belastung des Stromnetzes führe, womit das Stromnetz ausgebaut werden

müsste. Diese Kosten für den Ausbau würden sodann auf die kWh-Preise umgelegt, was zu dem Ergebnis führte, dass vor allem die Personen belastet werden, die die DC-Standorte nicht nutzten. Herr Rörig spricht sich für das Vergabeverfahren aus, da es eine gerechte Standort-Verteilung auf dem gesamten Gebiet der Stadt ermögliche.

Herr Dr. Lange spricht erneut die Frage an, ob es bereits Erfahrungsberichte aus ähnlichen Kommunen gebe. Er geht auf den Punkt ein, dass sofern AC-Säulen installiert werden, das Netz in Bielefeld dafür ausreiche. Sofern man aber mit HPC und DC Säulen arbeiten wolle, müsse man in das Netz investieren. Es bliebe allerdings noch die Frage, wie man mit der potentiellen Installation von Ladeboxen im dicht besiedelten Raum umgehe und ob und wie der ÖPNV und Taxen eingebunden werden können.

Herr Adamski betont auf den Beitrag von Herrn Dr. Lange, dass man mit den Stadtwerken Kontakt habe und diese hinsichtlich der langsamen E-Ladestruktur keine Bedenken geäußert hätten. Konkrete Kosten müssten noch im weiteren Verlauf geklärt werden.

Herr Magg antwortet, dass ÖPNV und Taxi nicht mit in das Konzept einbezogen wurden.

Herr Seifert geht auf die Äußerungen von Herrn Vollmer ein und betont, dass man weiterhin offen hinsichtlich neuer Entwicklungen und Technologien sein müsse. Aus diesem Grund sehe er das Vergabeverfahren kritisch, da dort Vergaben über Mengen und Produktionen gemacht werden, die man nicht vollständig abschätzen könne. Aus diesem Grund sei es die richtige Lösung, Ladesäulen entsprechend dem Bedarf zu erbauen und nicht über ein Vergabeverfahren.

Frau Rammert erwidert auf Herrn Seifern, dass seine Ausführungen die Realität nicht vollständig auffingen. Sie betont, dass die AC-Säulen deutlich weniger Platz verbrauchen würden.

Herr Adamski erläutert, wie die Stadtwerke und der Umweltbetrieb hinsichtlich E-Mobilität aufgestellt sind. Bei den Bussen komme auch Wasserstoff zum Tragen. Bei den Taxis dürfte es so sein, dass die Unternehmen auf Anbieter zurückgreifen werden, die ein schnelles Laden anbieten, damit die Fahrzeuge möglichst wenig Standzeit hätten.

Herr Magg geht auf die Frage von Herrn Dr. Lange ein und benennt Hamburg und Münster als Beispiel für Vergabeverfahren, wo es gut funktioniert.

Herr Dr. Lange beantragt eine getrennte Abstimmung. Punkt 1 und 2 würde seine Fraktion zustimmen, Punkt 3 nicht. Ein zusätzlicher Punkt 4 solle stattdessen aufgenommen werden.

Herr Strothmann ergänzt, dass die Beteiligungsidee von Frau Rammert ebenfalls aufgenommen werden solle. Auch der Wunsch von Herrn Vollmer, einen regelmäßigen Bericht zu bekommen, solle berücksichtigt werden.

Der Stadtentwicklungsausschuss lehnt den Ergänzungsantrag der FDP-Fraktion zur Erweiterung des Punktes 3) des Beschlussvorschlags **„Die mit der Vergabe und dem Betrieb der E-Ladeinfrastruktur mittels**

Dienstleistungskonzessionen generierten Einnahmen werden von der Verwaltung für die Umsetzung der Mobilitätsstrategie 2030 im Bereich der Elektromobilität, um diese Ziele früher zu erreichen, eingesetzt.“ mit Mehrheit ab.

Der Stadtentwicklungsausschuss stimmt über den Beschlussvorschlag getrennt ab und fasst folgenden

Beschluss:

- 1) Der weitere Ausbau von E-Ladeinfrastruktur im öffentlichen Raum erfolgt durch die Verwaltung mittels eines aktiven Vergabeverfahrens auf Basis des vorgestellten Konzepts als Arbeitsgrundlage.**
- 2) Mit der Vergabe werden zunächst zwei Drittel des bis 2030 für den öffentlichen Raum identifizierten Ladebedarfs ausgeschrieben (ca. 550 Ladepunkte). Der weitere Ausbau wird über eine Nachverdichtungsklausel realisiert.**
 - mit großer Mehrheit beschlossen
- 3) Die mit der Vergabe und dem Betrieb der E-Ladeinfrastruktur mittels Dienstleistungskonzessionen generierten Einnahmen werden von der Verwaltung für die Umsetzung der Mobilitätsstrategie 2030 eingesetzt.**
 - bei einer Enthaltung mit Mehrheit beschlossen
- 4) Die offenen Punkte aus dem gemeinsamen Antrag aus der Sitzung vom 29.11.2022 werden von der Verwaltung im 1. Quartal 2025 nochmals vorgestellt, bevor die Ausschreibungen der Vergaben ausgearbeitet werden.**
 - bei einer Enthaltung einstimmig beschlossen

getrennte Abstimmung einzelner Punkte

Zu Punkt 4 Anfragen

Herr Strothmann verweist auf die im Ratsinformationssystem eingestellten Anfragen und Antworten der Verwaltung.

Zu Punkt 4.1 Mittel für den geförderten Wohnungsbau (Bündnis 90/DIE GRÜNEN, Anfrage vom 26.11.2024)

Beratungsgrundlage:

Drucksachennummer: 9176/2020-2025

Herr John bittet um Auskunft, ob es zutrifft, dass im Baugebiet Blackenfeld, in welchem jetzt mehr Wohneinheiten entstehen würden als ursprünglich vorgesehen, der geförderte Wohnungsbau aber nicht anteilig aufgestockt worden sei, fehlende Mittel für den geförderten Wohnungsbau der Grund für die Nicht-Aufstockung seien.

Herr Bielefeld antwortet, dass dies nicht der Grund sei, da es eine große Summe verfügbarer Mittel gebe. Der Grund dürfte in der Bonitätsprüfung der NRW-Bank liegen.

Der Stadtentwicklungsausschuss nimmt Kenntnis.

-.-.-

Zu Punkt 4.2 Bevorstehende Beseitigung der baulichen Anlage „Anavarza“ (Anfrage Bündnis 90/DIE GRÜNEN Ratsfraktion vom 02.12.2024)

Beratungsgrundlage:

Drucksachennummer: 9225/2020-2025

Die Anfrage wird in dem nichtöffentlichen Teil beantwortet.

-.-.-

Zu Punkt 4.3 Kriterien von Spielplätzen im B-Plan (Anfrage der SPD-Fraktion vom 03.12.2024)

Beratungsgrundlage:

Drucksachennummer: 9223/2020-2025

Der Stadtentwicklungsausschuss nimmt Kenntnis.

-.-.-

Zu Punkt 5 Behandlung der unerledigten Punkte der letzten Tagesordnungen

Zu Punkt 5.1 Fehlende Fuß- bzw. Fuß/Radwege entlang von Kreis- und Landesstraßen (Anfrage DIE LINKE Ratsfraktion vom 08.08.2024)

Beratungsgrundlage:

Drucksachennummer: 8383/2020-2025

Herr Strothmann verweist auf die im Ratsinformationssystem eingestellte Anfragen samt der Antwort der Verwaltung.

Herr Vollmer bittet darum, die Antwort auch in die Bezirke weiterzugeben.

Herr Seifert regt an, dass das Kartenmaterial etwas detaillierter ausgearbeitet wird, erst recht, wenn es in die Bezirke weitergeleitet wird.

Der Stadtentwicklungsausschuss nimmt Kenntnis.

-.-.-

Zu Punkt 5.2 Abbau von Umlaufsperrern und Pollern (Anfrage DIE LINKE Ratsfraktion vom 08.08.2024)

Beratungsgrundlage:

Drucksachennummer: 8384/2020-2025

Herr Strothmann verweist auf die im Ratsinformationssystem eingestellte Anfragen samt der Antwort der Verwaltung.

Der Stadtentwicklungsausschuss nimmt Kenntnis.

-.-.-

Zu Punkt 5.3 Tagestickets, (DIE LINKE-Ratsfraktion vom 17.10.2024)

Beratungsgrundlage:

Drucksachennummer: 8880/2020-2025

vertagt

-.-.-

Zu Punkt 5.4 Nahverkehrsplan - neues Bündel (DIE LINKE Ratsfraktion vom 26.10.2024)

Beratungsgrundlage:

Drucksachennummer: 8956/2020-2025

Herr Strothmann verweist auf die im Ratsinformationssystem eingestellte Anfragen samt der Antwort der Verwaltung.

Herr Vollmer merkt an, dass er die Antwort zwar ein bisschen kurz findet, dass der Punkt aber in Ruhe im nächsten Jahr behandelt werden könne.

Der Stadtentwicklungsausschuss nimmt Kenntnis.

Zu Punkt 5.5 Wie viele Anträge zur Nutzungsänderung eines Wohngebäudes sind in den letzten fünf Jahren gestellt und genehmigt bzw. abgelehnt worden (detaillierte Auflistung pro Jahr und Stadtbezirk)? (CDU-Ratsfraktion vom 28.10.2024)

Beratungsgrundlage:

Drucksachennummer: 8957/2020-2025

Herr Strothmann verweist auf die im Ratsinformationssystem eingestellte Anfragen samt der Antwort der Verwaltung.

Herr Langeworth dankt für die Antwort, wendet aber ein, dass die zur Verfügung gestellten Daten nicht ausreichend seien, um die Kernfrage nach der Dynamik der Entwicklung in den letzten 4 oder 5 Jahren und für das gesamte Stadtgebiet beantworten zu können. Rechne man allerdings die für den Stadtbezirk Mitte für das noch nicht abgeschlossene Jahr 2024 einmal hoch auf 5 Jahre und 10 Stadtbezirke, dann ergebe sich schon eine erhebliche Zahl, bei der angesichts der Wohnungsnot und der Fragen aus der Bevölkerung das Thema Zweckentfremdungssatzung nicht vom Tisch sei. Er bittet, auch wenn die Erhebung aufwändig sei, um die erbetenen Zahlen für alle Stadtbezirke und für die letzten Jahre.

Frau Rammert stimmt den Ausführungen von Herrn Langeworth zu, verweist auf aktuelle Beispiele in der Heinrichstraße und der August-Bebel-Str. und regt an, nicht nur die Zahlen der legalen Umnutzung in den Blick zu nehmen, sondern auch das zusätzliche Problem der illegalen Umnutzungen.

Herr Vollmer hält auch die Zweckentfremdungssatzung, die es in anderen insbesondere größeren Städten gebe, weiter für diskussionswürdig.

Dem stimmt Herr John nachdrücklich zu und erinnert an den an die Verwaltung bereits erteilten Prüfauftrag, dessen Antwort bislang ausstehe. Gegebenenfalls sollte man, wenn die Verwaltung das Thema nicht aufgreifen wolle, es gemeinsam politisch durchsetzen. Selbst beim Mieterbund sei die Thematik präsent.

Herr Seifert entgegnet, dass bis auf die illegale Nutzung, die es zu beobachten gelte, bei legalen Umnutzungen kein regelungsbedürftiges Problem bestehe. Die Zahlen seien gering und der bürokratische Aufwand, den manche hier treiben wollten, sei nicht gerechtfertigt. Letztlich würden auch Ferienwohnungen und entsprechende -gäste Einnahmen für die Stadt generieren. Der richtige Ansatz, um das Problem der Wohnknappheit zu lösen, sei der Bau weiterer Wohnungen.

Herr Langeworth schildert nochmals, dass die Entwicklung beobachtet werde, dass gerade im innenstadtnahen Altbaubestand, wo nur geringe Mieten verlangt werden könnten, vermehrt ganze Häuser gekauft und dann in Ferienwohnungen umgewandelt würden. Das Problem könne

nicht als klein abgetan werden. Er bittet daher nochmal um Bereitstellung des angefragten Datenmaterials.

Frau Ostwald ergänzt, dass sie Beispiele kenne, in denen umgenutzte Wohnungen zu erheblichen Beeinträchtigungen für die anderen Hausbewohner geführt hätten, etwa durch Beschädigungen, Verschmutzungen oder einen Bordellbetrieb.

Der Stadtentwicklungsausschuss nimmt Kenntnis.

-.-.-

Zu Punkt 5.6 Welche Maßnahmen ergreift die Verwaltung, um auf dem Wohnmobil-Stellplatz am Johannisberg das Dauerparken von Wohnmobilen zu unterbinden? (CDU-Ratsfraktion vom 28.10.2024)

Beratungsgrundlage:

Drucksachennummer: 8958/2020-2025

Herr Strothmann verweist auf die im Ratsinformationssystem eingestellte Anfragen samt der Antwort der Verwaltung.

Herr Dr. Lange bittet um ergänzende Ausführungen dazu, welche weiteren Schritte nach den lediglich als ersten Schritt dargestellten Maßnahmen geplant seien, um die Problematik in den Griff zu bekommen.

Herr Lewald und Herr Hartwig teilen mit, die Fragestellung an den ISB weiterzuleiten.

Der Stadtentwicklungsausschuss nimmt Kenntnis.

-.-.-

Zu Punkt 5.7 Quartiersparkhäuser für Bielefeld (Antrag der FDP-Fraktion vom 04.03.2024)

Beratungsgrundlage:

Drucksachennummer: 7659/2020-2025

4. Lesung

-.-.-

Zu Punkt 5.7.1 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

4. Lesung

-.-.-

Zu Punkt 5.8 ÖPNV - Busspur zwischen Vilsendorf und Schildesche in Fahrtrichtung stadteinwärts einrichten

Beratungsgrundlage:

Drucksachennummer: 8745/2020-2025

Herr Strothmann teilt mit, dass in der Vorbesprechung verabredet worden sei, die Punkte 5.8 bis 5.11 als Prüfauftrag gemeinsam zu beschließen.

Herr Rörig ergänzt, dass bei der Prüfung auch die Aspekte aus der kürzlich durchgeführten Sondersitzung ganzheitlich mitberücksichtigt werden sollten.

Beschluss:

Die Verwaltung wird aufgefordert, *zu prüfen, ob* in Zusammenarbeit mit Straßen.NRW und moBiel zwischen Vilsendorf und Schildesche Fahrtrichtung stadteinwärts eine Bevorrechtigung der Linienbusse durch eine separate Busspur und eine anforderungsabhängige Lichtzeichenanlage *eingerrichtet werden kann*.

- abweichend vom Beschlussvorschlag einstimmig beschlossen -

-.-.-

Zu Punkt 5.9 ÖPNV - Anschluss nach Jöllenbeck werktags und am Sonntag mit der letzten Bahn abstimmen

Beratungsgrundlage:

Drucksachennummer: 8743/2020-2025

Beschluss:

Die Verwaltung wird aufgefordert, *zu prüfen, ob* in Zusammenarbeit mit moBiel einen Anschlussverkehr in Richtung Jöllenbeck/Spenge nach Ankunft der letzten Stadtbahn in Babenhausen-Süd *sichergestellt werden kann*.

- abweichend vom Beschlussvorschlag einstimmig beschlossen -

-.--

Zu Punkt 5.10 Auslastung der Schulbusse im Stadtbezirk Jöllenbeck

Beratungsgrundlage:

Drucksachennummer: 8748/2020-2025

Beschluss:

Die Verwaltung wird aufgefordert, zu prüfen, indem es sich mit moBiel ins Benehmen setzt, um das Platzangebot für den Schülerverkehr in den Bussen den tatsächlichen Erfordernissen anzupassen. Dies sollte kurzfristig erfolgen, das neue Schuljahr beginnt gerade.

- abweichend vom Beschlussvorschlag bei einer Enthaltung einstimmig beschlossen -

-.--

Zu Punkt 5.11 Taktung ÖPNV am Wochenende und abends verdichten

Beratungsgrundlage:

Drucksachennummer: 8746/2020-2025

Beschluss:

Die Verwaltung wird beauftragt, zu prüfen, ob die Taktung des Busverkehrs von Jöllenbeck nach Schildesche über Vilsendorf und nach Babenhausen Süd über Theesen am Wochenende unter Einbeziehung von meinAnton attraktiver gestaltet werden könnte.

Der Übergang von Bus zur Stadtbahn müsste so gestaltet werden, dass der Anschluss gesichert sei. Entweder müsste dafür die Bustaktung so angepasst werden, dass Verspätungen besser vorgebeugt werden könnten oder zur Not die Zeit für den Umstieg erhöht werden könnte.

- abweichend vom Beschlussvorschlag bei einer Enthaltung einstimmig beschlossen -

-.--

Zu Punkt 5.12 „Alm-Parkplatz“ (Antrag CDU Fraktion vom 09.09.2024)

Beratungsgrundlage:

Drucksachennummer: 8673/2020-2025

3. Lesung

-.-.-

Zu Punkt 5.12.1 Änderungsantrag "Alm-Parkplatz mit Quartiersparkhaus - Konzept erwünscht"

Beratungsgrundlage:

Drucksachennummer: 8717/2020-2025

3. Lesung

-.-.-

Zu Punkt 5.13 Standortkonzept Photovoltaik-Freiflächenanlagen in Bielefeld

Beratungsgrundlage:

Drucksachennummer: 7814/2020-2025

zurückgezogen

-.-.-

Zu Punkt 5.14 Umsetzung Mobilitätsstrategie 2030 hier: Baustein Quartiersgaragen

Beratungsgrundlage:

Drucksachennummer: 8940/2020-2025

2. Lesung

-.-.-

Zu Punkt 5.15 Umsetzung von Maßnahmen des 3. Nahverkehrsplans: Frühverkehrsnetz am Wochenende

Beratungsgrundlage:

Drucksachennummer: 8080/2020-2025

zurückgezogen

-.-.-

Zu Punkt 5.16 Mobiles Grün auf dem Jahnplatz

Beratungsgrundlage:

Drucksachennummer: 8388/2020-2025

2. Lesung

-.-.-

Zu Punkt 5.17 Umsetzung Mobilitätsstrategie 2030, hier: Bildungscampus Seidensticker und Umsetzung 5. Kanton

Beratungsgrundlage:

Drucksachennummer: 8488/2020-2025

Herr Langeworth teilt mit, dass eine Zustimmung heute möglich sei. Auch der Beteiligung der Öffentlichkeit werde natürlich zugestimmt. Er regt an, dass eine Beteiligung in der Form ablaufen sollte, dass die Bürger durch die Verwaltung selbst, in Abstimmung mit der Bezirksvertretung, informiert werden, wobei die Beteiligung von externen Dritten ausgeschlossen werden solle, um die Kosten gering zu halten.

Herr Adamski betont, dass sich das Dezernat 3 für die Kosten der Öffentlichkeitsbeteiligung rechtfertigen müsse, wobei der Hinweis erfolgt, dass die Partizipation explizit gewollt sei. Die Verwaltung wird zukünftig abstimmen, welche Form der Beteiligung in diesem Fall zu empfehlen sei und welche Kosten diese dann mit sich bringen.

Herr Suchla merkt an, dass Bezirksvertretung den Wunsch geäußert habe die kurzfristigen Maßnahmen im ersten Quartal vorgestellt zu bekommen, um diese im Weiteren besprechen zu können.

Beschluss:

Auf Empfehlungen der Bezirksvertretungen Mitte und Schildesche beschließt der Stadtentwicklungsausschuss:

- 1) Das Gesamtprojekt zur verkehrlichen Erschließung des Bildungscampus Seidensticker und zur Umsetzung des Verkehrskonzeptes 5. Kanton wird in insgesamt sechs Teilprojekte aufgeteilt.**
- 2) Zu jedem Teilprojekt ist in Abstimmung mit dem Presseamt und dem Team für Dialog und Beteiligung neben bewährten Kommunikationsmaßnahmen eine Öffentlichkeitsbeteiligung vorzubereiten und durchzuführen. Die voraussichtlichen Kosten hierfür sind vorab jeweils den zu beteiligenden politischen**

Gremien vorzulegen.

- einstimmig beschlossen -

Zu Punkt 5.18 Ausbaustandard der Fahrradstraße Ehlenruper Weg / Rohrteichstraße: Übernahme der Beschlüsse vom 16.04.2024

Beratungsgrundlage:

Drucksachennummer: 8536/2020-2025

Herr Hallau merkt an, dass die Koalition hier der Vorlage der Verwaltung und nicht der Empfehlung der Bezirksvertretung Mitte folgen werde. Diese Entscheidung beruhe darauf, dass man sich stets auf die Aussagen der Experten der Stadt Bielefeld, unter anderem der Polizei und Rettungsdienste, verlassen könne.

Herr Langeworth empfiehlt, die Verwaltungsvorlage abzulehnen und der Empfehlung der Bezirksvertretung Mitte zu folgen. Begründet wird dieses damit, dass die Sperrungen zu vielen Umwegen von Betroffenen führen und somit nicht Bürger-freundlich seien. Darüber hinaus verweist er darauf, dass eine vollständige Stellungnahme der Polizei nicht vorgelegt worden sei.

Herr Lewald erklärt, dass er die vollständige Stellungnahme erneut bereitstellen werde.

Herr Seifert stimmt Herrn Langeworth zu und verweist darauf, dass die Stellungnahmen häufig unvollständig seien, wobei lediglich das Ergebnis ohne eine Begründung preisgegeben werde. Dabei sei die Begründung für die Meinungsbildung und Entscheidungsfindung notwendig. Darüber hinaus müsse man im Sinne der Bürger handeln und auch die Empfehlungen der Bezirksregierungen bei Entscheidungen berücksichtigen.

Herr Dr. Lange kritisiert, dass die Verwaltung hier mit hohem Engagement handele, um einen Beschluss der Bezirksregierung Mitte zu verhindern. Zudem wirft er dem Amt für Verkehr vor, eine klare verkehrspolitische Taktik zu verfolgen.

Herr Adamski rechtfertigt das Vorgehen und verweist darauf, dass im Sinne der Verkehrswende gehandelt worden sei.

Herr Hallau verteidigt die Entscheidung der Verwaltung. Diese sei, wie auch die Ansicht der Polizei, auf politischer Ebene zu respektieren. Für eine Stellungnahme genüge sodann eine Kenntnisnahme, welches dann politisch bewertet werden könne.

Herr Langeworth ergänzt den Redebeitrag. Der Bereich zwischen dem Hartlager Weg und der Otto-Brenner-Straße sei von dem Verkehr ausgeschlossen, wobei eine Umleitung auf umliegenden Straßen erfolgt. Eine Vervielfachung des Verkehrs erfolge auch auf Spielstraßen, welches zu

einer Belastung der Einwohner führe. Dagegen bleiben andere Bereiche der Straße, wo keine Bewohner wohnen, von der Umleitung verschont. Den Berufsverkehr in dem Spielstraßenbereich bezeichnet er als unverantwortlich und für den Bürger auch nicht zumutbar.

Beschluss:

Auf Empfehlung der Bezirksvertretung Mitte beschließt der Stadtentwicklungsausschuss:

1. Die Rücknahme des Beschlusses zum Ausbaustandard der Fahrradstraße Ehlenruper Weg/ Rohrteichstraße: Anpassung an die Ergebnisse der zwei Testphasen (Drs. Nr. 7070/2020-2025) hinsichtlich Punkt 1, Unterpunkt 5:
„die zwei Diagonalsperren im Ehlenruper Weg zwischen Hartlager Weg und Harrogate Allee sollen nicht eingerichtet werden, dafür soll eine Diagonalsperre an der Ecke Wilbrandstraße und Ehlenruper Weg eingerichtet werden, mit der Möglichkeit links in die Wilbrandstraße Richtung Oldentruper Straße einzubiegen“
2. Die Beibehaltung der zwei Diagonalsperren im Ehlenruper Weg zwischen Hartlager Weg und Harrogate Allee analog zur zweiten Testphase.

- mit Mehrheit beschlossen -

-.-.-

Zu Punkt 5.19 Bielefelder Leitbild einer zukunftsgerichteten Bauleitplanung

Beratungsgrundlage:

Drucksachennummer: 8081/2020-2025

3. Lesung

-.-.-

Zu Punkt 5.19.1 Ergänzungsantrag der Koalition zum Bielefelder Leitbild einer zukunftsgerichteten Bauleitplanung

Beratungsgrundlage:

Drucksachennummer: 9018/2020-2025

2. Lesung

-.-.-

Zu Punkt 5.20 Gestaltungssatzung gemäß § 89 Absatz 1 Nummer 1 BauO NRW

Werbeanlagensatzung Altstadt
- Stadtbezirk Mitte -

Satzungsbeschluss

Beratungsgrundlage:

Drucksachennummer: 8385/2020-2025

Beschluss:

Der Stadtentwicklungsausschuss empfiehlt / Der Rat der Stadt Bielefeld beschließt:

- 1. Die Gestaltungssatzung über besondere Anforderungen an Werbeanlagen im Bereich der Bielefelder Altstadt (Werbeanlagensatzung Altstadt) wird entsprechend der Anlage 1 beschlossen.**
- 2. Die Gestaltungssatzung ist öffentlich bekannt zu machen. Die Satzung ist mit ihrer Begründung zu jedermanns Einsicht bereit zu halten.**

- bei einer Enthaltung einstimmig beschlossen -

-.--

Zu Punkt 5.21 Aufstellung der Innenbereichssatzung „Idunastraße“ gemäß § 34 Absatz 4 Nummer 1 und 3 BauGB für das Gebiet zwischen der Osnabrücker Straße, der Fortunastraße und der Idunastraße

- Stadtbezirk Brackwede -

Einleitungs- und Entwurfsbeschluss

Beratungsgrundlage:

Drucksachennummer: 8439/2020-2025

zurückgezogen

-.--

Zu Punkt 5.22 Bebauungsplan Nr. III/3/85.01 „Lebensmitteleinzelhandel Stadtheider Straße“

- Stadtbezirk Mitte -

Entwurfs- und Veröffentlichungsbeschluss

Beratungsgrundlage:

Drucksachenummer: 8844/2020-2025

Beschluss:

Auf Empfehlung der Bezirksvertretung Mitte beschließt der Stadtentwicklungsausschuss:

1. Der Bebauungsplan Nr. III/3/85.01 „Lebensmitteleinzelhandel Stadtheider Straße“ für das Gebiet südöstlich der Bahntrasse und westlich der Stadtheider Straße wird mit dem Text und der Begründung als Entwurf beschlossen.
2. Der Entwurf des Bebauungsplans mit der Begründung und den wesentlichen umweltbezogenen Stellungnahmen ist für die Dauer eines Monats, mindestens jedoch für die Dauer von 30 Tagen, gemäß § 13a in Verbindung mit § 3 Absatz 2 Satz 1 Baugesetzbuch (BauGB) im Internet zu veröffentlichen. Zusätzlich zur Veröffentlichung im Internet ist der Entwurf des Bebauungsplans mit der Begründung gemäß § 3 Absatz 2 Satz 2 BauGB öffentlich auszulegen. Die Internetadresse und die Dauer der Veröffentlichungsfrist sind gemäß § 3 Absatz 2 Satz 4 Halbsatz 1 BauGB mit den weiteren Hinweisen nach Halbsatz 2 vor Beginn der Veröffentlichungsfrist ortsüblich bekannt zu machen.
3. Parallel zur Veröffentlichung im Internet sind die Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange, deren Aufgabenbereich durch die Planung berührt werden kann, gemäß § 4 Absatz 2 BauGB zu beteiligen.
4. Der Flächennutzungsplan wird gemäß § 13a Absatz 2 Nummer 2 BauGB im Wege der Berichtigung angepasst.

- einstimmig beschlossen -

-.-.-

Zu Punkt 5.22.1 Ergänzungsantrag der Koalition zu TOP 5.22 "Herforder Str. - Schillerstraße"

Beratungsgrundlage:

Drucksachenummer: 9251/2020-2025

Herr Vollmer erklärt, dass der Ergänzungsantrag auf Überlegungen des Beirates für Stadtentwicklung zurückgehe, dem Gebiet eine gewisse Struktur zu geben und Wohnungen mit dem Gewerbe zu verknüpfen. Er bedauert, dass bei dem Bebauungsplan für den Einzelhandel keine weiteren Wohngeschosse als das jetzt vorgesehene Geschoss festgelegt worden sind. Man hätte den Lärmschutz schon gewährleisten können, technisch

sei das möglich gewesen. Er würde dem Bebauungsplan aber zustimmen, wenn parallel dazu das umliegende Gebiet entwickelt würde, worauf der Ergänzungsantrag abziele. Es könne dort eine Menge Wohnraum geschaffen werden, speziell auch Wohnungen für Azubis, mit dem Vorteil einer sehr guten Anbindung an den ÖPNV und zugleich dem nahegelegenen Veranstaltungsort für die Freizeit.

Dr. Lange betont, dass es der Ergänzungsantrag ein schwieriger Antrag sei, da zum einen das bestehende Gewerbegebiet auf der einen und die Wohnbebauung auf der anderen Seite stehe. Das führe zu Konflikten, welche sich durch die neuen Planungen nicht lösen würden. Er schlägt vor, den Antrag als Prüfauftrag an die Verwaltung zu formulieren, damit diese einmal darstellen kann, was hier aus Verwaltungssicht überhaupt machbar und möglich ist.

Frau Rammert betont, dass sie einen Bebauungsplan innerhalb des vorliegenden Gebietes begrüße, da es zu mehr Ordnung führe. Sie regt an, dass der Lidl sich ein Beispiel an dem Lidl in Brackwede nehme, wo der Lidl in einer oberen Etage angesiedelt ist und darunter Platz geschaffen ist für anderen Nutzungen, etwa Parkflächen. Der Bau von Wohnungen sei dagegen an diesem Standort schwierig, da zahlreiche störende Lärmimmissionen vorlägen, vom Lidl ebenso wie von der Bahnstrecke. Das gelte für Auszubildende genauso wie für andere, da sie genauso ein Anrecht auf ruhiges Wohnen hätten.

Herr Bielefeld merkt zu dem Bebauungsplan an, dass er die Errichtung zweier Stockwerke zwingend vorschreibe. Damit werde das Gebäude anders als die klassischen Einzelhandelsgebäude, wie sie zahlreich in den letzten Jahren entstanden seien. Zudem sei die Festsetzung eines Sondergebietes vorgesehen, welches neben dem Gewerbegebiet bestehen solle. Das führe zu einer Gemengelage mit hohen Immissionen, bei welchem das Wohnen grundsätzlich nicht vorgesehen sei. Hier solle somit ein Nahversorgungsstandort anstelle eines Wohnstandortes entstehen. Man dürfe insbesondere auch den Lärm, der von der Bahnstrecke ausgehe, nicht außer Acht lassen. Das Gebiet lasse sich etwa auch mit der Carl-Severing-Straße, wo man ein wesentlich urbaneres Umfeld habe, nicht vergleichen.

Beschluss:

Die Verwaltung wird beauftragt, zu prüfen, ob für das umgrenzte Gebiet ein Rahmenplan erarbeitet werden kann, der folgenden Punkte erfüllen sollte:

- Das heutige Gewerbegebiet wird weiterentwickelt zu einem urbanen Stadtgebiet, das Wohnen und Arbeiten verbindet
- Wegen seiner Lage entlang einer Hauptverkehrsstraße werden Mischnutzung mit größeren Bauhöhen umgesetzt (z.B. 5 Stockwerke)
- Die Herforder Straße stellt eine der Haupt-ÖPNV-Achsen dar. Deshalb ist das Gebiet weiter in Richtung Wohnnutzung zu entwickeln, vorrangig Erdgeschoss und 1. Geschoss gewerblich (auch für Dienstleistungen), die oberen Geschosse als Wohnraum.

- abweichend vom Beschlussvorschlag mit großer Mehrheit bei einer Enthaltung und einer Gegenstimme beschlossen -

Zu Punkt 5.23 Vorhabenbezogener Bebauungsplan Nr. 24.1 „Forschungs- und Bürogebäude Kurt-Schumacher-Straße Ecke Voltmannstraße / Universität“

- Stadtbezirk Schildesche -

Einleitungsbeschluss
Beschluss zur frühzeitigen Beteiligung der Öffentlichkeit und der Behörden

Beratungsgrundlage:

Drucksachennummer: 7769/2020-2025

Beschluss:

1. Auf Antrag des Vorhabenträgers wird das Verfahren zur Aufstellung des vorhabenbezogenen Bebauungsplans Nr. 24.1 „Forschungs- und Bürogebäude Kurt-Schumacher-Straße Ecke Voltmannstraße / Universität“ eingeleitet.
2. Der vorhabenbezogene Bebauungsplan Nr. 24.1 „Forschungs- und Bürogebäude Kurt-Schumacher-Straße Ecke Voltmannstraße / Universität“ für das Gebiet nördlich der Kurt-Schumacher-Straße, östlich der Voltmannstraße, südlich und westlich der Graf-von-Galen-Straße ist im Sinne des § 30 Baugesetzbuch (BauGB) aufzustellen. Für die genauen Grenzen des Plangebiets ist die im Vorentwurf des Vorhaben- und Erschließungsplans eingetragene „Grenze des räumlichen Geltungsbereiches“ verbindlich.
3. Die Aufstellung des Bebauungsplans soll als beschleunigtes Verfahren gemäß § 13a (1) BauGB („Bebauungspläne der Innenentwicklung“) durchgeführt werden.
4. Für die Neuaufstellung des Bebauungsplans ist die frühzeitige Öffentlichkeitsbeteiligung gemäß § 3 (1) BauGB und die frühzeitige Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange gemäß § 4 (1) BauGB auf der Grundlage der in der Vorlage dargestellten allgemeinen Ziele und Zwecke der Planung durchzuführen.
5. Der Aufstellungsbeschluss ist gemäß § 2 (1) BauGB öffentlich bekannt zu machen. Dabei ist gemäß § 13a (3) BauGB darauf hinzuweisen, dass die Neuaufstellung im beschleunigten Verfahren ohne Durchführung einer Umweltprüfung nach § 2 (4) BauGB erfolgt.

- einstimmig beschlossen -

-.-.-

Zu Punkt 5.23.1 Vorhabenbezogener Bebauungsplan Nr. 24.1 „Forschungs- und Bürogebäude Kurt-Schumacher-Straße Ecke Voltmannstraße / Universität“

- Stadtbezirk Schildesche -

Ergänzungen zum Einleitungsbeschluss

Beratungsgrundlage:

Drucksachennummer: 7769/2020-2025/1

Beschluss:

Auf Empfehlung der Bezirksvertretung Schildesche beschließt der Stadtentwicklungsausschuss:

Einleitende Bemerkung: Der Höhenbezugspunkt sollte vor das Gelände Graf-von-Galen-Straße 3b verschoben werden. Alle weiteren Planungen der Kubaturen sind aus Sicht der direkten Anwohner vorzunehmen.

1. Die Verwaltung wird beauftragt, im Rahmen des Aufstellungsverfahrens zum vorhabenbezogenen Bebauungsplan Nr. 24.1 „Forschungs- und Bürogebäude Kurt-Schumacher-Straße Ecke Voltmannstraße / Universität“ zu prüfen,
 - a. inwieweit der Blick aus dem Wohnhaus bzw. im Bereich des Außenwohnbereichs (Freisitz) auf dem Grundstück Graf-von-Galen-Straße 3b durch die Errichtung des Vorhabens beeinträchtigt wird,
 - b. welche Kubatur des Vorhabens zu einem Minimum an Verschattung der Fenster der Aufenthaltsräume des Wohnhauses auf dem Grundstück Graf-von-Galen-Straße 3b führen würde,
***und zu prüfen, den Mittelteil 2-geschossig zu planen; dies ergäbe an anderer Stelle – hier an der Straßenkreuzung Voltmannstraße / Ecke Kurt-Schumacher-Straße - eine Reduzierung der Gebäudehöhe;
zu prüfen wäre weiterhin, mit dem Gebäude weiter in die Tiefe zu gehen, damit die Geschosshöhe reduziert werden kann,***
 - c. in welchem Umfang der Baukörper des Vorhabens näher an die öffentliche Verkehrsfläche der Kurt-Schumacher-Straße und der Voltmannstraße heranrücken kann, um im gleichen Maße weiter von privaten Grundstücksgrenzen abzurücken ***und ob die Fassade begrünt werden kann; die Begrünung soll Schall schlucken und verbessert das Mikroklima der Kreuzung,***

- d. ob die Zuwegung auf das Vorhabengrundstück auch von der Voltmannstraße aus erfolgen kann *und ob die Zuwegung zur Tiefgarage auch über die Voltmannstraße erfolgen kann,*
 - e. welche Vorgaben der vorhabenbezogene Bebauungsplan für den Nachweis der für das Vorhaben notwendigen Pkw-Einstellplätze treffen muss, um die Beeinträchtigungen der unmittelbar an das Vorhabengrundstück angrenzenden Nachbarschaft durch den zu erwartenden Zu- und Abfahrtsverkehr so gering wie möglich zu halten *und*
 - f. *ob Nebeneingänge von der Voltmannstraße und Graf-von-Galen-Straße in Höhe der Hausnummer 2 eingerichtet werden können und dafür auf den Nebeneingang von der Gebäuderückseite verzichtet werden kann.*
2. *Die Bezirksvertretung Schildesche erbittet darüber hinaus weitere Verschattungs-Simulationen der jetzigen 3. Variante und auch der Varianten, die sich durch die o.a. Prüfaufträge ergeben können*
 3. Die Verwaltung wird beauftragt, vor der Erarbeitung einer Beschlussvorlage für die politischen Gremien zum Entwurf des vorhabenbezogenen Bebauungsplans Nr. 24.1 eine nochmalige Beteiligung der Nachbarschaft des Vorhabengrundstücks durchzuführen, um die Ergebnisse der unter 6. genannten Prüfung vorzustellen.

- abweichend vom Beschlussvorschlag einstimmig beschlossen -

-.-.-

Zu Punkt 5.23.2 Zusatzinformation zur Beschlussvorlage zum Einleitungsbeschluss zum vorhabenbezogenen Bebauungsplan Nr. 24.1 (Drucksachen-Nr. 7769/2020-2025)

Herr Strothmann verweist auf die im System bereitgestellte Information der Verwaltung.

Der Stadtentwicklungsausschuss nimmt Kenntnis.

-.-.-

Zu Punkt 6 Anträge

Zu Punkt 6.1 Adenauerplatz benötigt regelkonforme Spurbreiten (FDP-Fraktion Antrag vom 05.12.2024)

Beratungsgrundlage:

Drucksachennummer: 9233/2020-2025

Herr Seifert begründet den Antrag. Er kritisiert den Umbau des Adenauerplatzes. Es seien die vorgeschriebenen Mindestspurbreiten von 3,00m mit 2,65m bzw. 2,75m nicht eingehalten worden. Dieses führe zu Störungen im Straßenverkehr. Er betont, dass es vor dem Umbau keinerlei Probleme gegeben habe. Selbst wenn die Spurbreiten auch vor dem Umbau nicht die erforderliche Breite gehabt hätten, bleibe die Frage, wie der Umbau trotz der Nichtbeachtung der geltenden Regelungen in der Form überhaupt durchgeführt werden konnte. Der Umbau des Adenauerplatzes sei von Herrn Adamski fälschlicherweise als Geschäft der laufenden Verwaltung eingestuft worden, womit eine Einbeziehung der Politik hier ausgeblieben sei. Das dies falsch war, habe die Bezirksregierung bestätigt. Wäre der Umbau stattdessen als Vorlage ausgestaltet worden, so wäre im Ausschuss eventuell anders entschieden worden. Mit dem Antrag solle jetzt die notwendige Korrektur des begangenen Fehlers auf den Weg gebracht werden. Es dürfte möglich sein, die erforderlichen Spurbreiten etwa durch Verkleinerung des Grünstreifens hinzubekommen. Keinesfalls solle der ganze Adenauerplatz jetzt nochmal komplett umgebaut werden. Wenn die Verwaltung zunächst mögliche Lösungen prüfen wolle, könne man den Antrag auch zunächst als Prüfauftrag beschließen.

Herr Hallau entgegnet, dass sich die Maße der Fahrspuren durch den Umbau nicht geändert hätten, was man durch das Onlinekartenmaterial von vor und nach dem Umbau exakt erkennen könne. Vorher sei lediglich der ehemals im Straßenraum liegende Radweg möglicherweise vom übrigen Verkehr überfahren worden. Er bezweifle, dass die Einbeziehung des Grünstreifens wegen des zu wahrenen Abstandes zu den Gleisen möglich sei. Da aus den Verkehrsunfallberichten bisher keine Meldungen über den Adenauerplatz hervorgingen, bestünde auch kein Handlungsbedarf. Der Antrag werde daher abgelehnt.

Herr Schem weist darauf hin, dass Herr Seifert noch vor einigen Sitzungen das Vorhaben damit kritisiert habe, dass durch die Fahrradwege mehr Fläche versiegelt werden würde. Dem würde der Wunsch nach der Versiegelung einer neuen Grünfläche widersprechen.

Herr Vollmer merkt an, dass alte Regelungen geringere Spurbreiten ermöglichten, welche beim Adenauerplatz einschlägig waren. Er kritisiert Herrn Seifert, dass die beantragte Maßnahme keine Maßnahme sei, welche kurzfristig umgesetzt werden könne, da von einem erneuten Umbau die Stadtbahn wegen der Sicherheitsabstände betroffen wäre. Bei Nichteinhaltung der Maße wäre eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h eine mögliche Konsequenz. Der Adenauerplatz sollte vorerst mit seinem Zustand bestehen bleiben.

Frau Rammert merkt an, dass vor dem Umbau zahlreiche Autofahrer die Spuren nicht richtig befahren hätten, wodurch ein Nachteil für die Fahrradfahrer entstanden wäre. Die Reduzierung des Abstandes zur Straßenbahn würde zu keiner Verbesserung der Fahrleistung der Autofahrer führen. Sie merkt an, dass die Stelle auch früher konfliktträchtig gewesen sei.

Herr Dr. Lange merkt an, dass Optimierung in diesem Bereich, und auch an der Kreuzung, zwingend notwendig sei, um die bestehende Situation zu

beseitigen. Aufgrund des Rückstaus, geringer Leistungsfähigkeit, unsicherer Führungsweise der PKWs und nicht ausreichender Spurbreite sei ein Handlungsbedarf gegeben. Er stimme dem Antrag zu und betont die Möglichkeit, diesen in einen Prüfantrag umzuformulieren. Die Leistungsfähigkeit des Adenauerplatzes müsse sichergestellt werden, um den Verkehr zukünftig für alle Verkehrsteilnehmer sicher zu gestalten.

Herr Seifert entgegnet Herrn Schem, dass er seinerzeit etwas Anderes in der Sitzung gesagt habe. Er stimmt der Aussage von Herrn Vollmer zu und bekräftigt, dass früher ein anderes Regelwerk gegolten habe, welches jedoch in der heutigen Zeit abweichend sei. Beim Bau einer neuen Straße müsse sich an die aktuell geltenden Regelungen gehalten werden, welche in diesem Fall nicht beachtet worden seien. Frau Rammert entgegnet er, dass die früheren Unfälle lediglich an Zufahrten entstanden seien. Er formuliert einen Prüfauftrag an die Verwaltung, nach geeigneten Lösungen des Problems zu suchen.

Herr Gugat merkt an, dass an der Straße nichts geändert worden wäre, womit die Aussagen seitens der CDU und FDP nicht richtig seien. Der Antrag sei somit abzulehnen.

Herr Schem entschuldigt sich bei Herrn Seifert für das falsche Zitat, verweist aber weiterhin auf die bestehende inhaltliche Kritik. Die Bezeichnung des früher bestehenden Fahrradweges als nicht unfallträchtig sei nach seiner Ansicht nicht richtig. Bezogen auf die Aussage von Herrn Dr. Lange merkt er an, dass sich eine allumfassende Leistungsfähigkeit der Kreuzung dadurch erreichen ließe, dass die Fahrradwege und der ÖPNV verbessert werden würden, da die Leistungsfähigkeit durch die Anzahl der transportierten Personen bestimmt werde.

Herr Vollmer schließt sich der Aussage von Herr Gugat an und bekräftigt die Aussage, dass die Straßenführung unverändert sei, womit kein Fehler gegeben sei. Die Situation bestehe schon seit dreißig Jahren und entspreche dem alten Regelwerk. Darüber hinaus verstehe er nicht, warum die Autofahrer mit den Spuren Probleme hätten. Das Problem liege vielmehr an den immer breiter werdenden Autos.

Herr Eggert schildert die gegenwärtige Verkehrssituation und betont, dass der alte Fahrradweg unsicher gewesen sei. Die Einrichtung des Fahrradweges habe damals zu einer Verkleinerung der bestehenden Spuren geführt. Durch Heranziehung einer bestehenden Fahrspur zur Fahrradspur hätten sich die Fahrspuren verkleinert. Herrn Schem entgegnet er, dass die Leistungsfähigkeit der Kreuzung durch die Anzahl der PKWs, welche die Kreuzung passieren und Personen transportieren, hauptsächlich bestimmt werde. Die Leistung der Kreuzung sei durch die bestehenden Staus eingeschränkt, welches zudem dem Umweltschutz widerspreche.

Frau Rammert entgegnet, dass nicht jeder PKW Abgase abgebe. Zudem erklärt sie die gegenwärtige Verkehrssituation damit, dass zahlreiche Baustellen, etwa auf der Osningstraße, zu einem erhöhten Verkehr und damit zur Entstehung der Staus führten.

Beschluss

Die Verwaltung wird aufgefordert, schnellstmöglich die zu schmalen

Fahrspuren stadtauswärts am Adenauerplatz zu verbreitern. Dies könnte mit relativ wenig Aufwand durch die Nutzung des mittigen Grünstreifens geschehen.

- mit Mehrheit abgelehnt -

-.--

Zu Punkt 7 altstadt.raum und Innenstadtstrategie

Zu Punkt 7.1 Evaluation City-Entwicklungsprozess

Beratungsgrundlage:

Drucksachennummer: 8489/2020-2025

Herr Strothmann verweist auf die im System bereitgestellte Information der Verwaltung.

Herr Dr. Lange bittet um Auskunft, welche konkreten weiteren Maßnahmen für die nächste 12 Monate geplant seien.

Der Stadtentwicklungsausschuss nimmt Kenntnis.

-.--

Zu Punkt 7.2 Einkaufsstadt Bielefeld

Beratungsgrundlage:

Drucksachennummer: 8783/2020-2025

Herr Strothmann verweist auf die im System bereitgestellte Information der Verwaltung.

Herr Seifert bedankt sich für die Antworten, bemängelt sie allerdings in der Sache. Wie durch eine Steigerung des Radverkehrs die Situation des PKW-Verkehrs verbessert werde, bleibe ein Rätsel. Dass das nicht funktioniere, habe man ja gerade bei der vorangegangenen Diskussion gesehen. Die Antworten zum Parkraumkonzept seien ebenso dürftig wie die zur Sonntagsöffnung, die die Verwaltung offenbar nicht wolle. Die Antwort zur Stadtwache in der Fußgängerzone verhalte sich oberlehrerhaft und nicht hilfreich.

Frau Rammert erwidert, dass eine Ausweitung des Radverkehrs eine Verringerung des PKW-Verkehrs bewirke, in dessen Folge die verbliebenen PKW eine staufreie und damit schnellere Erreichung der Ziele erlangten.

Der Stadtentwicklungsausschuss nimmt Kenntnis.

-.-.-

**Zu Punkt 7.3 Umsetzung im altstadt.raum, hier: Verkehrsführung Quartier
Ritterstraße**

Beratungsgrundlage:

Drucksachennummer: 8386/2020-2025/1

Herr Langeworth weist auf die Empfehlung der Bezirksvertretung Mitte hin und betont, dieser folgen zu wollen. Er begründet das damit, dass nach Absprache mit den Bürgern sich herausgestellt habe, dass die Reduzierung auf eine Ausfahrtmöglichkeit für diese nicht genüge. Somit müsse die Variante 1a zu Beginn innerhalb eines Verkehrsversuches erprobt werden, wonach eine Evaluierung und eine endgültige Lösung gesucht werden solle.

Beschluss:

Auf Empfehlung der Bezirksvertretung Mitte beschließt der Stadtentwicklungsausschuss:

- 1. Für das Quartier Ritterstraße wird die Verkehrsführung der Planungsvariante 1a umgesetzt.**
- 2. Die Einbahnstraßenrichtung in der Mauerstraße wird umgedreht.**
- 3. Die Verwaltung erprobt das neue Verkehrskonzept und stellt die Evaluierung zur *Beschlussfassung* in den politischen Gremien vor.**
- 4. Die im Zuge des Runden Tisches gefassten ergänzenden Beschlüsse werden von der Verwaltung für ihre Umsetzung vorbereitet.**

- abweichend vom Beschlussvorschlag einstimmig beschlossen -

-.-.-

**Zu Punkt 7.4 Neu-Priorisierung der Maßnahmen zur Umsetzung im alt-
stadt.raum**

Beratungsgrundlage:

Drucksachennummer: 9097/2020-2025

Beschluss:

Auf Empfehlung der Bezirksvertretung Mitte beschließt der Stadtentwicklungsausschuss:

1. Die politisch beschlossene Priorisierung gem. Vorlage 8220/2020-2025 wird als Konsequenz der Umbauarbeiten im Bereich des Süsterplatzes nicht weiterverfolgt
2. Der Vorschlag des Kernteams zur Neu-Priorisierung wird unter Berücksichtigung der ursprünglichen Projektziele umgesetzt. Mit der Neu-Priorisierung versehene Projekte sind:
 - a. Notpfortenstraße (Nr. 3)
 - b. Goldstraße (Nr. 7)
 - c. Welle/Steinstraße (Nr. 17)
 - d. Gehrenberg Süd (Nr. 18)
 - e. Goldstraße Süd (Nr. A2)
 - f. Neustädter Straße (Nr. A5)
 - g. Gehrenberg Nord (Nr. A6)Der Finanzierungsumfang entspricht weitgehend dem Fördergeld-Budget (Kostenschätzung netto Baukosten 3.000.000 €)
3. Die Verwaltung wird mit der Ausschreibung der weiteren Planungsleistungen beauftragt.
4. Sollten sich im Rahmen der weiteren Bearbeitung zusätzliche finanzielle Spielräume ergeben, so wird die Verwaltung das Kernteam erneut einberufen und weitere Priorisierungsvorschläge erarbeiten.

- einstimmig beschlossen -

-.--

Zu Punkt 8

Smart City für die Jöllennecker Straße zwischen Jöllenneck Dorf und Babenhausen Süd

Beratungsgrundlage:

Drucksachennummer: 8960/2020-2025

Herr Vollmer verweist darauf, dass dieses Thema bereits Inhalt des Digitalisierungsausschusses gewesen ist. Er regt an, dass das Thema genau wie die Frage des smarten Ampelkonzeptes zunächst nach dorthin abgegeben werde. Nach einer Befassung dort könne man die Sache dann jederzeit erneut im Stadtentwicklungsausschuss aufrufen.

Herr Strothmann weist darauf hin, dass der Punkt 8 ein Antrag der Bezirksvertretung Jöllenneck sei, bei welchem es um KI-gesteuerte Ampelanlagen gehe. Für diese gebe es Fördermittel seitens des Landes. Er bitte den Ausschuss um Zustimmung.

Herr Dr. Lange weist darauf hin, dass es sich hier um einen Beschluss handele, wodurch die Verwaltung diese Thematik aufarbeiten könne. Er wünsche sich bei der nächsten Sitzung einen aktuellen Sachstand seitens der Verwaltung.

Herr Gugat fragt nach den Kosten und danach, ob hier eine konkrete Beauftragung beschlossen werden soll. Denn wenn bereits ein Auftrag erteilt werden soll und nicht lediglich ein Prüfauftrag, dann müssten die zu tragenden Kosten hier geklärt sein.

Herr Strothmann antwortet, dass zunächst ein Konzept entwickelt werden solle, bei welchem die Kosten noch nicht bestimmbar seien.

Herr Gugat fordert daraufhin, dass der Stadtentwicklungsausschuss einen Prüfungsauftrag beschließe.

Herr Rörig merkt an, dass es grundsätzlich eine gute Idee sei, jedoch ein KI-Konzept nicht nur auf einzelne Ampeln, sondern auf einen flächendeckenden Ausbau angewendet werden sollte, bei dem die erreichbaren Effekte deutlich größer ausfielen. Die in Betracht gezogene Strecke sei eher zu kurz bzw. zu klein. Nach seiner Ansicht sei der Antrag nicht weit genug gedacht, da ein großflächiger Ausbau berücksichtigt werden sollte.

Frau Steinkröger lädt alle Beteiligten in die Senne ein und merkt an, dass dort eine Kreuzung an der Buschkampstraße bestehe, bei welcher eine smarte Schaltung gegeben sei.

Herr Seifert betont, dass dieses Thema bereits im Digitalisierungsausschuss behandelt worden ist, woraus ein Auftrag zur Untersuchung an die Verwaltung vergeben worden sei. Er stimme Herr Gugat zu, dass der Stadtentwicklungsausschuss einen Prüfauftrag beschließen solle.

Herr Lewald gibt an, dass die Verwaltung bereits mit der Erarbeitung eines Verkehrslenkungskonzepts befasst sei. Er schlage vor, dass man die Ausarbeitung der Bezirksvertretung Jöllenbeck mit in die Planung des Konzepts integriere.

Herr Vollmer stimmt dem Gesagten grundsätzlich zu, merkt aber weiterhin an, dass ihm auf der hier vorgeschlagenen Strecke nur eine Ampel, nämlich die an der Kreuzung Jöllenbecker Straße/Westerfeldstraße ein falle, bei welchem man die KI sinnvoll einsetzen könnte, wobei hier auch noch einfachere Programmierungen ausreichen könnten. Stattdessen wäre es sinnvoller, diese Technologie etwa bei der Herforder Straße oder beim Adenauerplatz zu verwenden, bei welchen eine höhere Verkehrsdichte bestehe und das zu optimierende Konfliktpotenzial deutlich größer sei.

Herr Hallau schließt sich den Äußerungen an und ist einverstanden mit einer Einbindung in die Erarbeitung des digitalen Verkehrslenkungskonzeptes. Zu bedenken gibt er, dass die KI-Systeme, die es gebe, durchaus unterschiedlich seien und man sie jeweils kritisch bewerten müsse.

Beschluss:

Der Stadtentwicklungsausschuss beschließt, die Entwicklung einer intelligenten Verkehrslösung (Smart City) für die Jöllenbecker Straße zwischen Jöllenbeck Dorf und Babenhausen Süd, die durch eine datenbasierte, situative Verkehrssteuerung die Nutzung der Bus-Shuttle-Dienste für Pendler nach und aus Bielefeld in den Stoßzeiten durch verkürzte Fahrtzeiten attraktiver macht, in das Projekt eines all-

gemeinen digitalisierten Verkehrslenkungskonzepts der Stadt Bielefeld aufzunehmen.

Die Verkehrssteuerung könnte in den Hochfrequenz-Zeiten z.B. durch eine situationsabhängige, technologiebasierte LZA-Steuerung (KI) in Echtzeit erfolgen. In einigen Kommunen, z. B. Hamburg, gibt es bereits derartige Lösungen und gute Erfahrungen damit. Ziel ist, Personen für den Umstieg auf den ÖPNV zu gewinnen, dadurch den MIV zu reduzieren, die Verkehrssituation zu entlasten und die Mobilitätswende voranzubringen.

- abweichend vom Beschlussvorschlag bei einer Enthaltung einstimmig beschlossen -

Zu Punkt 9

Finanzierung der Sozialtickets in Bielefeld ab 2025

Beratungsgrundlage:

Drucksachennummer: 9148/2020-2025

zurückgezogen

Amt für Verkehr

Zu Punkt 10

Neuordnung der Parkraumbewirtschaftungszonen

Beratungsgrundlage:

Drucksachennummer: 4129/2020-2025

1. Lesung -

Zu Punkt 11

Mobilitätlinie - Grundsätze für die Entwurfsplanung

Beratungsgrundlage:

Drucksachennummer: 8023/2020-2025

Beschluss:

Der Stadtentwicklungsausschuss empfiehlt, dem Rat der Stadt Bielefeld zu beschließen:

1. Das Amt für Verkehr und moBiel legen für die weiteren Schritte in der laufenden Entwurfsplanung die Vorzugsvariante Endhaltepunkt Württemberger Allee mit straßenbündiger Führung auf dem Senner Hellweg zugrunde und entwickeln diese weiter.
2. Das Amt für Verkehr wird beauftragt, auszuloten, welche Rahmenbedingungen zur Übernahme der Straßenbaulast für die Brackweder Straße und die Paderborner Straße (L 756) mindestens in den Ortslagen Senne und Sennestadt möglich wären, um den gesamten Planungsprozess zu beschleunigen.

- mit großer Mehrheit bei einigen Enthaltungen beschlossen -

Zu Punkt 11.1 Antrag der CDU-Fraktion zu TOP 11 "Mobilitätslinie - Grundsätze für die Entwurfsplanung"

Beratungsgrundlage:

Drucksachennummer: 9250/2020-2025

Herr Dr. Lange betont, dass die Debatte bereits vor einem Jahr geführt worden sei. Der Änderungsantrag sei selbsterklärend.

Herr Schem fragt, worauf sich die Leistungsfähigkeit, die in dem Antrag bezeichnet werde, beziehe.

Beschluss:

Punkt 1 der Drucksache 8023 /2020-2025 wird wie folgt ergänzt: Der Mehrwert des Endhaltepunktes ist im weiteren Verfahren detailliert darzustellen.

Punkt 2 wird wie folgt ergänzt: In der Prüfung sind insbesondere, die Kosten für die Baulastübernahme, Folgekosten und Leistungsfähigkeit darzustellen

- mit Mehrheit abgelehnt -

Zu Punkt 12 Umsetzung Mobilitätsstrategie hier: Erstellung einer Machbarkeitsstudie für Stadtbahnverlängerungen Bielefelder Norden

Beratungsgrundlage:

Drucksachennummer: 8765/2020-2025

Herr Lewald bittet den Stadtentwicklungsausschuss, die Vorlage am heutigen Tage zu beschließen, damit die Machbarkeitsstudie und die Planung noch im Jahr 2024 beginnen und somit Fördergelder des Jahres 2024 noch gebunden werden können.

Herr Vollmer plädiert ebenfalls für einen Beschluss, damit eine Machbarkeitsstudie eingeleitet werden könne.

Beschluss:

Vorbehaltlich der Empfehlung der Bezirksvertretung Schildesche beschließt der Stadtentwicklungsausschuss:

1. Die Verwaltung wird beauftragt, eine Machbarkeitsuntersuchung zur Erweiterung des Stadtbahnnetzes in Richtung Norden in Zusammenarbeit mit moBiel und einem externen Gutachter zu erarbeiten.
2. Die Verwaltung wird beauftragt, im Rahmen der Erstellung der Machbarkeitsstudie ein Partizipationsverfahren in Anlehnung an die Beteiligungsformate der Machbarkeitsuntersuchung zur Stadtbahnverlängerung in Richtung Hillegossen zu konzipieren und durchzuführen.

- einstimmig beschlossen -

-.-.-

Zu Punkt 13

Machbarkeitsstudie Radverbindung zwischen Innenstadt und Campus

Beratungsgrundlage:

Drucksachennummer: 8445/2020-2025

1. Lesung -

-.-.-

Zu Punkt 14

Betriebsfortsetzung der Schnellbuslinie S15 (Bielefeld – Enger – Spenge)

Beratungsgrundlage:

Drucksachennummer: 8841/2020-2025

Herr Vollmer merkt an, dass es noch weitere Punkte gebe, die insbesondere aus Brake und Heepen stammten, die man aber künftig nochmal separat aufgreifen werde.

Beschluss:

Der Stadtentwicklungsausschuss empfiehlt, dem Rat folgende Betriebsfortsetzung zu beschließen:

1. Es wird ein Förderantrag für die Weiterführung des Schnellbusses S15 beim Zweckverband Nahverkehr Westfalen-Lippe (NWL) über einen Förderzeitraum von drei Jahren (01.01.2025-31.12.2027) für die Stadt Bielefeld gestellt.
2. Die Aufgabenträgerin Stadt Bielefeld wird beauftragt, vorbehaltlich einer Förderzusage 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 mit der bereits bestehenden Linienführung und Haltestellenkapazität sowie einer Erweiterung der Schnellbusverbindung an Sonntagen zwischen den Monaten April bis Oktober zu veranlassen.

- einstimmig beschlossen -

-.-.-

Zu Punkt 14.1 Betriebsfortsetzung der Schnellbuslinie S15 (Bielefeld - Enger - Spenge)

Beratungsgrundlage:

Drucksachennummer: 8841/2020-2025/1

Beschluss:

Der Stadtentwicklungsausschuss empfiehlt dem Rat folgende Betriebsfortsetzung zu beschließen:

3. Es wird ein Förderantrag für die Weiterführung des Schnellbusses S15 beim Zweckverband Nahverkehr Westfalen-Lippe (NWL) über einen Förderzeitraum von drei Jahren (01.01.2025-31.12.2027) für die Stadt Bielefeld gestellt.
4. Die Aufgabenträgerin Stadt Bielefeld wird beauftragt, vorbehaltlich einer Förderzusage 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 mit der bereits bestehenden Linienführung und Haltestellenkapazität sowie einer Erweiterung der Schnellbusverbindung an Sonntagen zwischen den Monaten April bis Oktober zu veranlassen.

- einstimmig beschlossen -

-.--

Zu Punkt 15

Mobilitätsstrategie 2030; hier: Konzeptionierung und Dimensionierung von Park+Ride- Anlagen

Beratungsgrundlage:

Drucksachennummer: 8845/2020-2025

Herr Rörig äußert die Bitte, die Vorlage an alle Bezirksvertretungen weiterzuleiten und nicht nur an die Bezirksvertretungen, bei welchen ein Standort geplant sei. Er begründet die Bitte damit, dass die Vorlage eine weitreichende Tragweite haben könnte und somit auch Bürger betreffen könne, die aus anderen Stadtteilen anreisen.

Herr Strothmann schließt sich der Aussage von Herrn Rörig an und erklärt, dass der Punkt innerhalb der ersten Lesung behandelt werde.

1. Lesung -

-.--

Zu Punkt 16

Johannistal zw. Uhlandstraße und Auf-/Abfahrt OWD, Herstellung einer Radverkehrsführung hier: Prüfauftrag „Erhalt der Fußgänger-Ampel am OWD“

Beratungsgrundlage:

Drucksachennummer: 9027/2020-2025

Herr Rörig plädiert an der Ampel einen zusätzlichen Hinweis zu installieren, der darauf hinweist, dass dort die Geschwindigkeit reduziert werden solle.

Herr Adamski vergewissert sich, ob ein zusätzliches optisches Hilfsmittel installiert werden solle, welches verkehrsrechtlich genehmigungsfähig sei und Aufmerksamkeit erzeuge.

Frau Rammert fragt nach, ob die Möglichkeit bestehe ein spezielles Schild, welches grundsätzlich nach der StVO nicht zulässig wäre, innerhalb eines Projektraumes auszuschreiben und dieses als Verkehrsversuch laufen zu lassen.

Herr Strothmann beantwortet die Frage und zitiert Herrn Lewald, dass es an der Straßenstelle nicht möglich sei, da es sich um eine Landesstraße handele.

Herr Vollmer merkt an, dass die Einwohner neben einer Ampel, auch eine erhöhte Verkehrssicherheit gewünscht haben. Er folgt dem Vorschlag von Herrn Adamski.

Herr Seifert stimmt der Vorlage zu und begründet es damit, dass die Belange der Bürger berücksichtigt werden sollen. Er gebe aber zu Protokoll, dass er dem gesamten Umbau vom Johannistal nicht zustimme.

Herr Dr. Lange schließt sich der Aussage von Herrn Seifert an.

Beschluss:

Die Planungen zum Umbau des Johannistals werden angepasst. Die vorhandene Ampel in Höhe der Zufahrt zum Johannisfriedhof an der OWD-Auf-/Abfahrt bleibt anstelle des derzeit geplanten Zebrastreifens erhalten. Auf die Anlage einer Fahrbahnanhebung wird verzichtet. Die Verwaltung wird gebeten zu prüfen, ob zusätzlich zu der Ampel ein größtmögliches, zulässiges Hilfsmittel zur optischen Wahrnehmung, etwa durch Beschilderung oder Piktogramm auf der Fahrbahn an der Stelle angebracht werden kann.

- abweichend vom Beschlussvorschlag einstimmig beschlossen -

-.-.-

Zu Punkt 17

Straßenschäden nach Starkregen - Bodelschwinghstraße Vereinfachter Sanierungsvorschlag

Beratungsgrundlage:

Drucksachennummer: 9095/2020-2025

Herr Vahrson merkt an, dass es sich bei der Straße um eine der drei havarierten Straßen handele, die infolge der Starkregenereignisse so beschädigt wurden, dass eine Nutzung durch Straßenverkehrsteilnehmer ausgeschlossen war. Er präsentiert den konkreten Aufbau der Straße vor dem schädigenden Ereignis. Zum konkreten Schaden hätten hier gleich drei Faktoren geführt: starke Niederschläge, das Vorhandensein einer tektonischen Störungszone, bei der die Erdschichten nicht horizontal aufeinander liegen, sondern erdgeschichtlich vertikal aufgeschoben seien, sowie das Vorliegen einer Muschelkalkbank. Die Hohlräume hätten sich im Verlauf des starken Regens gefüllt, was eine Verschiebung des Hanges ausgelöst habe und auch Masseverluste im Erdreich. Das Problem reiche wegen der vertikalen Schichten auch in tiefere Ebenen viele Meter weit unter der Straße. Im Verlauf der Schadensbehebung habe man zunächst die fast 100 Jahre alte Gashochdruckleitung, die unter der Straße verlaufe, freigelegt und durch eine Spundwand von seitlichem Druck, der durch die Erdverschiebung entstanden ist, entlastet. In einem nächsten Schritt wurde geplant, böschungsseitig eine weitere Spundwand einzubringen, um die

Situation zu stabilisieren. Da sich bei den Vorarbeiten herausstellte, dass die ebenfalls in der Straße liegende 110-KV-Leitung nicht an der eingezeichneten Stelle verläuft, konnte diese Maßnahme in Ermangelung des notwendigen Abstandes nicht ausgeführt werden. Anstelle der Spundwand sollte dann zum Zwecke der Stabilisierung eine selbsttragende massive Bohrfallwand aus 12 bis 15 Meter tiefen Betonsäulen mit jeweils 1,20 Meter Durchmesser auf einer Länge von 70 Metern errichtet werden. Für die Errichtung dieser Wand wäre allerdings ein schweres Bohrgerät mit einem Gewicht von 120 Tonnen erforderlich gewesen, dessen Verwendung vom Betreiber der Gasleitung als zu riskant eingeschätzt worden ist, so dass man hier vorher die alte Gasleitung durch eine neue Leitung hätte austauschen müssen, wobei dies erst nach Abschluss der Heizperiode, wenn der Gasdurchfluss geringer ist, möglich gewesen wäre. Daraufhin habe man nach zeitsparenden Alternativen gesucht und sich nun dafür entschieden, massive Drainagen unter der Straße einzubauen, um das Wasser zu fassen und bei den Regenereignissen entsprechend abzuleiten, so dass auf diese Weise die Ursache für die Erdverschiebungen abgestellt werde. Nach den Drainagen würde dann der Baugrund auf klassischem Wege lagenweise, unter Einsatz von Kunststoffbewehrungen wiederaufgebaut. Die Arbeiten könnten von derselben Firma durchgeführt werden, die bereits mit der Errichtung der Bohrfallwand befasst war. Die Arbeiten könnten bereits im Januar beginnen und eine Fertigstellung der Straße werde für Ende März 2025 in Aussicht gestellt. Diese Variante stelle eine alternative Lösung dar, die geringe Kosten verursachen und zur einer frühzeitigen Beendigung der Sanierung führen würde. Zukünftig solle die Straße sodann anhand mehrerer Messstellen regelmäßig kontrolliert werden, so dass man bei festgestellten Änderungen mit weiteren Maßnahmen ggf. nachsteuern könne. Es gebe inzwischen die Bestätigung durch einen Bodengutachter, dass man mit dieser Variante auch auf der sicheren Seite liege, und auch der Betreiber der Gasleitung habe mündlich signalisiert, dass es keine Bedenken gebe. Die schriftliche Bestätigung werde voraussichtlich zeitnah vorliegen.

Herr Strothmann fragt, warum der Stadtentwicklungsausschuss keine Informationsvorlage, sondern eine Beschlussvorlage erhalten habe und ob damit eine Haftung des Ausschusses verbunden sei.

Herr Dr. Lange stellt vorsorglich den Antrag zur Geschäftsordnung, die Vorlage als Informationsvorlage zu behandeln und dementsprechend zur Kenntnis zu nehmen. Zudem fragt er nach, wie und von wem das vorgesehene Monitoring ablaufe. Er lobt die alternative, kosten- und zeitsparende Sanierungsmöglichkeit.

Herr Adamski antwortet, dass eine Beschlussvorlage deshalb eingebracht worden sei, da drei Varianten zur Auswahl stünden, mit sehr unterschiedlichen Kosten und unterschiedlichem Aufwand. Er halte daher eine Beteiligung des Ausschusses für sachgerecht. Er spricht sich für die letzte Lösungsvariante aus, da diese Zeit und Kosten einsparen könne. Eine Haftung des Ausschusses komme nicht in Betracht, allenfalls müsse er sich erklären.

Frau Rammert bedankt sich für die informative und übersichtliche Präsentation. Sie fragt, welchen Einfluss das Wetter auf den Beendigungszeitpunkt habe. Ebenfalls fragt sie nach, wann die alte Gasleitung erneuert werden müsse.

Auch Herr Vollmer fragt, wann die Gasleitung ohnehin saniert bzw. getauscht werden müsse. Zudem fragt er nach, in welchen Straßenabschnitten, über welche Strecke die Gasleitung störend sei. Er betont die Wichtigkeit von Kontrollpunkten und fragt nach der Wahrscheinlichkeit von erneuten Bewegungen der Straße im Falle eines erneuten starken Niederschlages.

Herr Rörig bedankt sich für die Präsentation und fragt nach, ob das Abrutschen der Straße auch an weiteren, anderen Stellen bzw. Straßen eintreten könne. Zudem fragt er nach, ob und wie man aus den hier gewonnen Erkenntnissen lernen könne und auch anderswo vorbeugende Maßnahmen treffen sollte.

Herr Gugat bedankt sich ebenfalls. Er halte eine Beschlussfassung angesichts der Komplexität der Situation und der bisherigen Sachkenntnis für nicht richtig. Er stellt die Frage, ob weitere Hangabrutsche in Bielefeld drohen, da es ja viele Hanglagen gebe und auch viele Gebäude betroffen sein könnten, und welche Ansätze diesbezüglich für die Zukunft bestünden.

Herr Seifert ist über die jetzt vorgeschlagene Lösung des Problems erfreut. Einem etwaigen Beschluss würde er zustimmen. Er fragt nach, welche Folgen und Erkenntnisse das Abrutschen der Straße auf andere Straßen habe. Zudem fragt er nach, ob das Wasser flächendeckend in diesem Bereich abgeführt werden solle und welche Auswirkungen die Sanierung auf die Osningstraße habe.

Herr Vahrson beantwortet die Fragen. Bezüglich des Messkonzeptes würden nach Fertigstellung der Straße zahlreiche Messpunkte eingerichtet, die in regelmäßigen Abständen vom Vermessungsamt überprüft werden sollen. Sofern Veränderungen festgestellt werden, müsse man Maßnahmen zur Nachsteuerung vornehmen. Gegen geologische Unregelmäßigkeiten können man in Zukunft nichts unternehmen, wobei man jedoch die Wasserzufuhr durch Drainagen regulieren könne. Eine weitere Besserung ließe sich durch Drainagen- und Böschungspflege sowie durch eine Beobachtung der kritischen Bereiche sicherstellen. Das vorliegende Problem liege zwar in tiefen Schichten, ließe sich aber weitestgehend eingrenzen. Es gebe einige kritische Standorte, die sich eingrenzen und beobachten ließen. Der Fertigstellungstermin sei von der Witterung nicht völlig unabhängig. Erneute starke Regenfälle würden zu Verzögerungen führen. Die Gasleitung sei zwar fast hundert Jahre alt und damit einer der ältesten Transitleitungen, befinde sich aber in einem guten Zustand und werde regelmäßig und umfassend durch den Betreiber kontrolliert. Zukünftig müsse sie weiterhin intensiv beobachtet werden.

Frau Steinkröger merkt an, dass sie die Präsentation und die gelieferten Informationen zur Kenntnis nehme, aber keine Verantwortung durch einen mitgetragenen Beschluss übernehmen werde. Dafür sei der Fachbereich zu kompliziert, so dass sie sich bei einer etwaigen Abstimmung enthalten würde.

Herr Rörig fragt, ob ein Beschluss rechtlich notwendig sei, damit die Verwaltung handeln könne, oder ob man stattdessen die Präsentation nicht

zur Informationsvorlage umwandeln könne und, sofern es doch eines Beschlusses bedarf, diesen ggf. in einer Dringlichkeitsvorlage auch ohne Sitzung nachreiche.

Herr Adamski antwortet auf die Frage, dass es angesichts der Bedeutung des Themas auch in vorangegangenen Sitzungen des Ausschusses, angesichts des Volumens von 1,2 Millionen Euro und der verschiedenen Alternativen eher üblich sei, dass man einen Beschluss einhole. Formal könne das Vorhaben aber auch ohne eine Beschlussfassung umgesetzt werden.

Auf Nachfrage von Herrn Gugat hinsichtlich der Erkenntnisse und etwaig präventiver Maßnahmen für andere Hangbereiche im Stadtgebiet bietet Herr Adamski an, dass vielleicht im April/Mai mit dem beteiligten Geologen Herrn Marek vom Umweltamt dem Ausschuss berichtet werden könne, was es für Erkenntnisse und Möglichkeiten gebe.

Herr Strothmann stellt fest, dass die Vorlage als Informationsvorlage behandelt und zur Kenntnis genommen wird.

Der Stadtentwicklungsausschuss nimmt Kenntnis.

-.-.-

Zu Punkt 18

Weiterentwicklung der Strukturen des NWL

Beratungsgrundlage:

Drucksachennummer: 9080/2020-2025

Herr Adamski verweist darauf, dass diese Vorlage mit der Vorlage aus dem nichtöffentlichen Teil nicht im Zusammenhang stehe. Es gehe hier nur um die Festlegung einer Satzungsänderung, welche die Leitung eines technischen Betriebes ermögliche.

Beschluss:

Der Stadtentwicklungsausschuss empfiehlt und der Rat der Stadt Bielefeld stimmt der Satzungsänderung des Zweckverbandes Nahverkehr Westfalen-Lippe gem. Anlage 3 zu.

- einstimmig beschlossen -

-.-.-

Zu Punkt 19

Anpassung Busnetz Brackwede

Beratungsgrundlage:

Drucksachennummer: 8859/2020-2025

1. Lesung -

-.--

Zu Punkt 20 Beschlüsse aus vorangegangenen Sitzungen - Bericht des Amtes für Verkehr zum Sachstand

Bauamt

Zu Punkt 21 Rahmenvorgaben für die Konzeptvergabe bei mehrgeschossigem Wohnungsbau i. S. d. Bielefelder Baulandstrategie

Beratungsgrundlage:

Drucksachennummer: 8804/2020-2025

Der Stadtentwicklungsausschuss nimmt Kenntnis.

-.--

Zu Punkt 22 Neue Stellplatzsatzung für die Stadt Bielefeld; Aufteilung des Stadtgebiets in Zonen

Beratungsgrundlage:

Drucksachennummer: 8931/2020-2025

1. Lesung -

-.--

Zu Punkt 23 Öffentliche Toiletten in Bielefeld - Sachstand

Beratungsgrundlage:

Drucksachennummer: 9082/2020-2025

Frau Rammert regt an, die Steckbriefe einmal vor der Veröffentlichung hinsichtlich sprachlicher Fehler durchzusehen, da ihr hier teilweise etliche Fehler aufgefallen seien.

Herr Dr. Bruder bring den schon seit Jahren bestehenden Prüfauftrag hinsichtlich inklusiver Toilettenanlagen in Erinnerung, dessen Abarbeitung noch immer nicht erfolgt sei. Immerhin zeige die Vorlage, dass sich nun wieder jemand mit der Thematik befasse.

Herr Vollmer unterstützt Herrn Dr. Bruder. Inklusive Toilettenanlagen seien in der Sache kein Problem, man müsse es nur wollen. Er ergänzt, dass die Im Jahnplatz befindlichen Toiletten seit längerem geschlossen seien. Es helfe dort dann keine Beschilderung, sondern es müssten die Anlagen dringend instandgesetzt werden.

Herr Diekmann begrüßt, dass es nun im Bauamt eine Ansprechperson gebe. Er regt für den Seniorenrat an, dass insbesondere auch vorhandene Toiletten in öffentlichen Gebäuden zur Benutzung zugänglich gemacht werden und dass bei Neubauplanungen berücksichtigt werde, dass Toiletten so eingeplant werden, dass sie von außen barrierefrei erreicht werden können.

Der Stadtentwicklungsausschuss nimmt Kenntnis.

-.-.-

Zu Punkt 24 Baulückenmanagement - Sachstand des Baulandkatasters für den Stadtbezirk Brackwede

Beratungsgrundlage:

Drucksachennummer: 9066/2020-2025

Herr Seifert merkt an, dass die aufgezählten insgesamt 47 Baulücken allesamt in privater Hand lägen, so dass man sich nicht darauf verlassen könne, dass hiermit nennenswert Wohnraum geschaffen werden könne. Man müsse vielmehr große Anstrengungen für die Schaffung neuer Baugebiete unternehmen.

Der Stadtentwicklungsausschuss nimmt Kenntnis.

-.-.-

Bauleitpläne

Zu Punkt 25 Bauleitpläne Brackwede

Zu Punkt 26 Bauleitpläne Dornberg

Zu Punkt 27 Bauleitpläne Gadderbaum

Zu Punkt 28 Bauleitpläne Heepen

Zu Punkt 28.1 Bebauungsplan Nr. III/O 17 „Wohnen westlich des Ostrings, beidseits des Bentruperheider Weges“ sowie 263. Änderung des Flächennutzungsplanes der Stadt Bielefeld „Wohnen westlich des Ostrings, beidseits des Bentruperheider Weges“

- Stadtbezirk Heepen -

Entwurfs- und Veröffentlichungsbeschlüsse

Beratungsgrundlage:

Drucksachennummer: 8879/2020-2025

abgesetzt

-.-.-

Zu Punkt 29 Bauleitpläne Jöllenbeck

Zu Punkt 30 Bauleitpläne Mitte

Zu Punkt 30.1 Bebauungsplan Nr. III/3/104.00 „Neue Hauptfeuer- und Rettungswache an der Eckendorfer Straße“ und 255. Änderung des Flächennutzungsplans „Neue Hauptfeuer- und Rettungswache Bielefeld an der Eckendorfer Straße“

- Stadtbezirk Mitte -

Entwurfs- und Veröffentlichungsbeschlüsse

Beratungsgrundlage:

Drucksachennummer: 8944/2020-2025

Beschluss:

Auf Empfehlung der Bezirksvertretung Mitte beschließt der Stadtentwicklungsausschuss:

- 1. Der Geltungsbereich des Bebauungsplans Nr. III/3/104.00 wird um ein Teilstück des Flurstücks 1451 im nördlichen Bereich der Feldstraße verkleinert. Für die genaue Abgrenzung des Plangebietes ist die in der Planzeichnung eingetragene „Grenze des räumlichen Geltungsbereichs“ verbindlich.**

2. Der Bebauungsplan Nr. III/3/104.00 „Neue Hauptfeuer- und Rettungswache an der Eckendorfer Straße“ für das Gebiet südlich der Herforder Straße, westlich des Betriebsgeländes des Umweltbetriebs, nördlich der Eckendorfer Straße und östlich der Feldstraße wird mit dem Text und der Begründung als Entwurf beschlossen.
3. Gleichzeitig wird die 255. Änderung des Flächennutzungsplanes „Neue Hauptfeuer- und Rettungswache Bielefeld an der Eckendorfer Straße“ im Parallelverfahren laut Änderungsplan und Begründung als Entwurf beschlossen.
4. Die Entwürfe des Bebauungsplanes und der Änderung des Flächennutzungsplanes sind mit den Begründungen und den wesentlichen umweltbezogenen Stellungnahmen für die Dauer eines Monats, mindestens jedoch für die Dauer von 30 Tagen, gemäß § 3 Absatz 2 Satz 1 Baugesetzbuch (BauGB) im Internet zu veröffentlichen. Zusätzlich zur Veröffentlichung im Internet sind die Unterlagen gemäß § 3 Absatz 2 Satz 2 BauGB öffentlich auszulegen. Vor Beginn der Veröffentlichungsfrist hat die ortsübliche öffentliche Bekanntmachung gemäß § 3 Absatz 2 Satz 4 BauGB mit den erforderlichen Angaben und Hinweisen zu erfolgen.
5. Parallel zur Auslegung sind die Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange gemäß § 4 Absatz 2 BauGB zu beteiligen.

- einstimmig beschlossen -

-.--

Zu Punkt 31 Bauleitpläne Schildesche

Zu Punkt 32 Bauleitpläne Senne

Zu Punkt 33 Bauleitpläne Sennestadt

Zu Punkt 33.1 Bebauungsplan Nr. 68.2 „Gewerbegebiet Fuggerstraße, Verler Straße/ Sennestadt“ und 271. Änderung des Flächennutzungsplanes „Gemischte Baufläche östlich des Gewerbegebietes Fuggerstraße“

- Stadtbezirk Sennestadt -

Aufstellungsbeschlüsse

Beschlüsse über die frühzeitigen Beteiligungen der Öffentlichkeit und der Behörden

Beratungsgrundlage:

Beschluss:

Auf Empfehlung der Bezirksvertretung Sennestadt beschließt der Stadtentwicklungsausschuss:

1. Der Bebauungsplan Nr. 68.2 „Gewerbegebiet Fuggerstraße, Verler Straße/ Sennestadt“ für das Gebiet südlich der Fuggerstraße, westlich der Verler Straße und nördlich des Bahnhalt punkts Bielefeld-Sennestadt ist im Sinne des § 30 Baugesetzbuch (BauGB) neu aufzustellen. Für die genauen Grenzen des Plangebiets ist die im Abgrenzungsplan vorgenommene Umrandung verbindlich.
2. Der Flächennutzungsplan (FNP) ist gemäß § 8 Absatz 3 BauGB im Parallelverfahren zu ändern (271. FNP-Änderung „Gemischte Baufläche östlich des Gewerbegebietes Fuggerstraße“).
3. Für die Neuaufstellung des Bebauungsplanes und die FNP-Änderung sind die frühzeitige Öffentlichkeitsbeteiligung gemäß § 3 Absatz 1 BauGB und die frühzeitige Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange gemäß § 4 Absatz 1 BauGB auf der Grundlage der in der Vorlage dargestellten allgemeinen Ziele und Zwecke der Planung durchzuführen.
4. Umfang und Detaillierungsgrad der Umweltprüfungen werden gemäß den in den Anlagen A und C enthaltenen Ausführungen festgelegt.
5. Der Aufstellungsbeschluss und der Änderungsbeschluss sind gemäß § 2 Absatz 1 BauGB öffentlich bekannt zu machen.

- einstimmig beschlossen -

-.--

Zu Punkt 33.2 Bebauungsplan Nr. 68.1 „Einzelhandelssteuerung zwischen der Paderborner Straße und der Henleinstraße / Sennestadt“

- Stadtbezirk Sennestadt -

Erneuter Entwurfs- und Veröffentlichungsbeschluss

Beratungsgrundlage:

Drucksachennummer: 9017/2020-2025

Beschluss:

Auf Empfehlung der Bezirksvertretung Sennestadt beschließt der Stadtentwicklungsausschuss:

1. Der Bebauungsplan Nr. 68.1 „Einzelhandelssteuerung zwischen der Paderborner Straße und der Henleinstraße / Senne-stadt“ für das Gebiet südlich der Henleinstraße, westlich der Lämershagener Straße und nördlich der Paderborner Straße wird mit dem Text und der Begründung als erneuter Entwurf beschlossen.
2. Der erneute Entwurf des Bebauungsplans ist mit Text und Begründung für die Dauer von 20 Tagen, gemäß § 13 in Verbindung mit §§ 3 Absatz 2 und 4a Absatz 3 Baugesetzbuch (BauGB) im Internet zu veröffentlichen. Zusätzlich zur Veröffentlichung im Internet sind die Unterlagen gemäß § 3 Absatz 2 Satz 2 BauGB öffentlich auszulegen. Stellungnahmen können nur zu den Änderungen und Ergänzungen gegenüber dem ersten Entwurf und ihren möglichen Auswirkungen vorgebracht werden. Die Internetadresse und die Dauer der Veröffentlichungsfrist sind gemäß § 3 Absatz 2 Satz 4 Halbsatz 1 BauGB mit den weiteren Hinweisen nach Halbsatz 2 und § 4a Abs. 3 BauGB vor Beginn der Veröffentlichungsfrist ortsüblich öffentlich bekannt zu machen. Weiterhin ist gemäß § 13 BauGB darauf hinzuweisen, dass von einer Umweltprüfung nach § 2 Absatz 4 BauGB abgesehen wird.
3. Gemäß § 13 BauGB in Verbindung mit §§ 4 Absatz 2 und 4a Absatz 3 BauGB sind die Stellungnahmen der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange zu den Änderungen und Ergänzungen gegenüber dem ersten Entwurf des Bebauungsplans einzuholen.

- einstimmig beschlossen -

Zu Punkt 34 Bauleitpläne Stieghorst

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

Frank Strothmann (Vorsitzender)

Anita Lange (Schriftführung)