

Stadtbielefeld  
Bauamt  
33597 Bielefeld

<b>STADT BIELEFELD</b> - Bauamt -		
Eing.: 27. Dez. 2011		AL
600.1 11/12	600.2	600.3 31/32
600.4 PM/41/42/43	600.5 PM/51/52/53	600.6 31/62

Bielefeld, 22.12.2011

**Bebauungsplan Nr. II/1/57.00 „Albert-Schweitzer-Straße“  
Nachtrag zu unserer Stellungnahme vom 28.11.2011**

Sehr geehrte Damen, sehr geehrte Herren,

wir halten eine Reihe von Erläuterungen und Präzisierungen unserer o.g. Stellungnahme für erforderlich. Hierfür haben wir die dieser Stellungnahme beigegeführten Anlagen nochmals gründlich überarbeitet. Da es hierbei im Wesentlichen um Tatbestände geht, die bereits Gegenstand etlicher vorangegangener Schriftsätze waren, handelt es sich hier um Inhalte, die die Stadt Bielefeld kennt; mehr noch: wir gehen angesichts der ‚Besonderheiten‘ des vorliegenden Falles davon aus, dass die vorgebrachten Inhalte bzw. Tatbestände der Stadt Bielefeld weitaus besser bekannt sind als uns. Deshalb sind die folgenden Ausführungen bei der Beschlussfassung über den Bebauungsplan zu berücksichtigen, auch wenn Sie nach Ende der Auslegungsfrist eingehen. Unsere o.g. Stellungnahme v. 28.11.2011 enthält auf S. 3 ein offensichtliches Versehen, das wir (neben vereinzelt sprachlichen Änderungen) in der anliegenden Kopie dieses Schriftsatzes korrigiert haben. Wir haben diese Korrektur mit Textmarker gelb gekennzeichnet. Es steht Ihnen frei, die o.g. am 28.11.2011 bei der Stadt Bielefeld eingegangenen Schriftstücke zu entsorgen.

Im Übrigen erläutern wir insbesondere die in unserer Stellungnahme v. 28.11.2011 auf S. 6 f. vorgetragene Position wie folgt:

1. Wie wir in unserer Stellungnahme v. 28.11.2011 vortragen, halten wir es für unabweisbar, dass die Neuaufstellung des BPlans Nr. II/1/57.00 Bestandteil der von uns als „Salamitaktik“ bezeichneten (rechtswidrigen) Verfahrensweise ist, mit der das im bis 2006 im FNP dargestellte – unter verkehrlichem und städtebaulichem Aspekt ebenso notwendige wie grundsätzlich sachgerechte und rechtmäßige – Planungskonzept zur Verkehrserschließung des Bielefelder Westens im Anschluss an die B 61n/OWD durch den West-Ast und die Querspange Albert-Schweitzer-Straße nach und nach aufgehoben werden soll. Darüber hinaus gehen wir davon aus, dass sie zugleich Element oder Bestandteil einer Planungsstrategie ist, gleichsam hinterrücks und schleichend das von uns als „S-Lösung“ (s. Anlage 2, S. 8 ff.) bezeichnete Verkehrskonzept zur Verkehrserschließung des Bielefelder Westens mit der West-/Schloßhofstraße als rechtswidrigen Ersatz für den West-Ast unter Umgehung des hier gebotenen formell und materiell rechtmäßigen Pla-

nungsverfahrens auch formell zu etablieren, um so die formalrechtlichen Voraussetzungen für weitere städtebauliche und verkehrliche Planungen zu schaffen.

Anders formuliert: werden die planfeststellungsersetzenden BPläne, durch die die Planstraßen West-Ast und Querspange Albert-Schweitzer-Straße rechtsverbindlich festgesetzt worden sind, geändert oder aufgehoben, ohne dass zugleich darüber befunden wird, welche zum Straßennetz I. und II. Ordnung gehörenden (Plan-)Straßen an ihre Stelle treten sollen und ohne dass zugleich die von uns geforderte Netzunterbrechung zwischen dem Verkehrsstraßenkreuz B 61n/L 783n und der West-/inneren Schloßhofstraße beschlossen wird, so kommt das faktisch oder konkludent und sicherlich nicht unbeabsichtigt der Aufstellung des o.g. von uns als „S-Lösung“ bezeichneten Verkehrskonzepts als dauerhafter Alternative zur „T-Lösung“ gleich. Sollte das zutreffen – woran zu zweifeln wir angesichts der von uns in Anlage 2 ausführlich geschilderten Planungsgeschichte und ihrer kommunalpolitischen Hintergründe bis zum Beweis des Gegenteils keinen Anlass sehen –, so wäre das nicht ‚einfach‘ rechtswidrig, sondern ein vorsätzlicher Verstoß gegen elementare Grundsätze eines demokratischen Rechtsstaats. Da dies allem Anschein nach über einen langen Zeitraum *peu à peu* geschehen soll, könnte man insoweit auch vom Versuch einer arglistigen Täuschung sprechen.

Wir begründen das wie folgt:

- 1.1. Wie wir in den anliegenden Schriftstücken (zum wiederholten Male) vortragen, steht außer Frage, dass eine Änderung oder gar Aufhebung des o.g. Planungskonzepts zur Verkehrserschließung des Bielefelder Westens im Anschluss an die B 61n/OWD nur im Wege einer Planfeststellung oder ggf. **einer gleichzeitigen** Änderung **aller** dadurch betroffenen planfeststellungsersetzenden Bebauungspläne für die B 61n, B 66n, L 785n/West-Ast und die Querspange Albert-Schweitzer-Straße (mit einer entsprechenden Änderung des FNP im Parallelverfahren) zulässig ist. Da mit der L 778n (Eckendorfer Straße/Ostring) seit über 10 Jahren eine Ostanbindung der B 61n/OWD besteht und auch die B 66n nach wie vor in der Planung ist, muss es in einem solchen Verfahren primär, wenn nicht allein um die (in dem kommunalpolitischen Beschluss von 1985 explizit offengehaltene) Option einer Verknüpfung des der B 61n/OWD „mit einer L 785 neu, dem West-Ast“ (s. Anlage 2 Pkt. 1.5., S. 3) oder mit (einer) anderen zum Straßennetz I. und II. Ordnung gehörenden Verkehrsstraße(n) gehen.

Es steht gleichfalls außer Frage, dass die statt dessen praktizierte Verfahrensweise der „Salamitaktik“, bei der das o.g. Planungskonzept nicht im Wege einer zeitlich und sachlich zusammenhängenden und umfassenden Gesamtplanung, sondern sukzessive im Wege einer Vielzahl von fallweisen Einzelentscheidungen beseitigt oder ‚erledigt‘ wird, formell wie materiell rechtswidrig ist. Diese Verfahrensweise bedeutet nicht nur ein Verstoß gegen § 1 Abs. 1 und 3 BauGB (s. unsere anliegende Stellungnahme v. 28.11.2011 Pkt. 2., S. 2), sie ist ungeachtet dessen auch formell rechtswidrig, denn sie kann (als Verfahren) selbstredend das hier erforderliche Planungsverfahren nicht ersetzen. Sie ist aber auch materiell rechtswidrig. Man bedient sich ihrer ja gerade deshalb, weil es in **einem** solchen gesetzlich vorgeschriebenen Planungsverfahren nicht möglich wäre, die in dem o.g. Planungskonzept dargestellten und durch planfeststellungsersetzende BPläne rechtsverbindlich festgesetzten Planstraßen (West-Ast/L 785n und Querspange Albert-Schweitzer-Straße) einfach zu streichen, ohne zugleich darüber zu befinden, welche zum Straßennetz I. und II. Ordnung gehörende(n) (Plan-)Straßen(n) an ihre Stelle treten sollen.

Eine zentrale Rolle kommt hierbei der 140. Änderung des FNP von 2006 zu, die nicht grundlos praktisch unter Ausschluss der Öffentlichkeit stattgefunden hat und die die ‚formalrechtlichen‘ Voraussetzungen für besagte „Salamitaktik“ schaffen soll. In Anlage 1 legen wir im Einzelnen dar, dass die für eine Streichung des West-Astes und der Querspange Albert-Schweitzer-Straße vorgebrachte „materielle“ Begründung in **jeder** Hinsicht unzutreffend und offensichtlich rein (kommunal-)politisch motiviert ist und eine sachgerechte planerische Abwägung insoweit gar nicht oder (bestenfalls) völlig unzureichend stattgefunden hat. Rückblickend betrachtet hat die als „Salamitaktik“ bezeichnete Verfahrensweise sogar schon 1992 mit der (formell wie materiell rechtswidrigen) Änderung des BPlans II/3/47.04 „Kamphof“ (s. Anlage 2. Pkt. 1.8.1., S. 5 f.) begonnen, und die Neuaufstellung des BPlans Nr. II/1/57.00, wodurch der (planfeststellungsersetzende) BPlan Nr. II/1/27.00 teilweise aufgehoben werden soll, ist noch längst nicht der letzte ‚Streich‘.

Diese Verfahrensweise stellt zweifellos den Missbrauch des formellen Rechts dar, um nicht nur das materielle, sondern selbst das formelle (verfahrensregelnde) Planungsrecht außer Kraft zu setzen. Es geht hier nicht nur um die Einhaltung einer ‚bloß‘ formal-bürokratischen Prozedur zur Regelung der Verkehrerschließung des Bielefelder Westens im Anschluss an die B 61n/OWD, sondern vor allem um einen materiell-demokratischen Prozess, wodurch den durch eine solche Planung in ihren Grundrechten betroffenen BürgerInnen die Möglichkeit gegeben werden soll, ihre subjektiven Rechte und Interessen adäquat einzubringen und Rechtsverletzungen ggf. auch gerichtlich überprüfen zu lassen. Der vorliegende Fall verdeutlicht zudem, was geschieht, wenn demokratische und rechtsstaatliche Verfahren außer Kraft gesetzt werden: An ihre Stelle treten Klientelpolitik und Gefälligkeitsplanung zugunsten kommunalpolitisch relevanter und durchsetzungsfähiger Interessen, die im Fall Albert-Schweitzer-Straße bzw. „*Freie Scholle eG*“ anscheinend obendrein mit öffentlichen Mitteln subventioniert wird (s. Anlage 2 Pkt. 2.6.3. S. 14).

Rechtlich entscheidend aber ist, dass auf diese Weise eine planerische Abwägung zwischen den bei den jeweiligen fallweisen Einzelentscheidungen positiv betroffenen Interessen (im vorliegenden ‚Einzelfall‘: der *Freien Scholle*) und kommunalpolitischen Zielsetzungen einerseits und den städtebaulichen und verkehrlichen Notwendigkeiten für die Planung und den Bau der o.g. Planstraßen sowie den subjektiven Rechten und Interessen derjenigen, die durch die Planungsänderung in Ansehung dieser Planstraßen negativ betroffen sind, andererseits **systematisch** umgangen werden soll. Stattdessen werden nur die jeweils einseitig berücksichtigten (Klientel-)Interessen und/oder kommunalpolitischen Zielsetzungen – ebenso undifferenziert wie unsubstantiiert als „heutige städtebauliche und verkehrliche Zielvorstellungen“ tituliert – positiv herausgestellt unter vollständiger Ausblendung der davon negativ betroffenen Belange und Interessen. Bei all dem kann es nur darum gehen, den planerischen Gesamtzusammenhang und v.a. die weitergehenden verkehrlichen Ziele zu verschleiern, um sie so **systematisch** aus der Ausübung des planerischen Ermessens herauszuhalten.

Diese Verschleierungs- und Verwirrungstaktik ist uns selbst in letzter Konsequenz erst vor rd. drei Wochen bewusst geworden, obwohl wir uns schon seit geraumer Zeit mit der Verkehrsplanung im Zusammenhang mit der B 61n/OWD befassen. Sie wird besonders deutlich angesichts der Neuaufstellung der BPläne Nr. II/1/57.00 und Nr. II/1/12.00 im Abstand von mehreren Jahren, obwohl sie denselben Sachverhalt oder Gegenstand betreffen. In beiden Fällen geht es al-

lein um die Albert-Schweitzer-Straße bzw. um die Interessen der *Freien Scholle* (s. Anlage 2 Pkt. 1.9., S. 7 und 2.6. ff., S. 13 f.).

- 1.2. Wie wir gleichfalls seit langem vortragen, ist all das nur deshalb möglich, weil infolge des 1994 ausgebauten Verkehrsknotenpunkts OWD (B 61n)/Jöllennecker Straße (L 783n)/Weststraße (als Bestandteil des Verkehrsstraßenkreuzes B 61n/L 783n) westliche Ziel- und Quellverkehre vom und zum OWD **gezielt und systematisch** in die West-/Schloßhofstraße hinein- und hindurchgeleitet werden und damit faktisch eine (neue) innerstädtische Westanbindung des OWD geschaffen worden ist (s. Anlage 2 Pkt. 1.10. ff., S. 7 ff.). Daraus folgt, dass die Aufhebung oder Änderung der für den West-Ast und die Querspange Albert-Schweitzer-Straße aufgestellten planfeststellungsersetzenden BPläne (Nr. II/1/27.00 und Nr. II/2/13.01) mit dem Ziel, diese Planstraßen (nach und nach) aus der Planung zu entfernen, ohne dass zugleich darüber befunden wird, welche zum Straßennetz II. Ordnung gehörenden (Plan-)Straßen ihre Funktion übernehmen sollen, wohingegen der Verkehrsknotenpunkt OWD/Jöllennecker Straße/Weststraße bestehen bleibt, faktisch oder konkludent (und beabsichtigt) dem Beschluss gleichkommt, diese Westanbindung unbefristet aufrecht zu erhalten. Es kommt m.a.W. der Aufstellung eines alternativen Verkehrskonzepts mit der West-/Schloßhofstraße als endgültigem Ersatz für den von uns als neue West-Straße genannten Straßenzug West-Ast/Querspange Albert-Schweitzer-Straße gleich.

In Anlage 2 haben wir (zum wiederholten Male) ausgeführt, dass der Anschluss der Weststraße und oberen Schloßhofstraße (zwischen West- und Turmstraße) als untergeordneten durch das hoch verdichtete Wohngebiet Alter Bielefelder Westen führenden Gemeindestraßen, bei denen die Erschließung der anliegenden Grundstücke eindeutig im Vordergrund steht, allenfalls vorübergehend zulässig war und alle insoweit evtl. zulässigen Fristen abgelaufen sind. Daraus folgt, dass **spätestens** mit dem (konkludenten) Beschluss, die West-/innere Schloßhofstraße unbefristet zum Teil einer (neuen) westlichen Anschlussstraße der B 61n/OWD zu machen, der Verkehrsknotenpunkt OWD/Jöllennecker Straße/Weststraße **definitiv** als – rechtlich ‚irreparabler‘ (s. dazu Anlage 2 Pkt. 1.8. ff., S. 5 ff.) – Schwarzbau zu werten ist. Dieser Beschluss bedeutet folglich insoweit eine Verletzung der subjektiven Rechte der EigentümerInnen von Hausgrundstücken an der West- und zumindest oberen Schloßhofstraße (zwischen West- und Turmstraße), die einen Antrag nach § 47 VwGO begründet.

- 1.3. Etwas anderes kann sich auch nicht daraus ergeben, dass dieser Beschluss über einen langen Zeitraum in eine Vielzahl von fallweisen Einzelentscheidungen aufgeteilt wird, mit denen nach offizieller Darstellung andere Ziele verfolgt werden – im Gegenteil: dies ist sogar eine geradezu perfide zu nennende Form der Rechtsverletzung, weil die o.g. GrundstückseigentümerInnen durch diese „Salamitaktik“ und Verschleierungstaktik zum einen (arglistig) über die wahren Absichten hinweggetäuscht und zum anderen an der Wahrnehmung ihrer berechtigten Interessen und subjektiven Rechte gehindert werden sollen.

Da alle Einzelentscheidungen Elemente oder Bestandteile der oben beschriebenen „Salamitaktik“ sind, mit der ein Planfeststellungsbeschluss bzw. die Aufstellung **eines** BPlanes zur formell wie materiell rechtmäßigen Regelung der Westanbindung anstelle des West-Astes i.V. mit der Querspange Albert-Schweitzer-Straße umgangen werden soll, könnte einem Antrag nach § 47 VwGO auch nicht entgegengehalten werden, dass die jeweilige Einzelentscheidung isoliert betrachtet eine solche Rechtsverletzung (noch) nicht begründe. Vielmehr muss ein Antrag nach § 47 VwGO gegen **jede** Einzelentscheidung möglich sein, sobald die

Antragsteller positiv wissen, dass diese Bestandteil jener „Salamitaktik“ ist, was uns erst mit der Neuaufstellung des Bebauungsplans Nr. II/1/57.00 „Albert-Schweitzer-Straße“ klar geworden ist (s. unsere Stellungnahme v. 28.11.2011, S. 1). Im Zuge eines Verfahrens nach § 47 VwGO wäre natürlich nicht allein die konkrete Einzelentscheidung, also der betroffene einzelne BPlan, sondern diese als ‚pars pro toto‘, also als ein Element jener wiederholt genannten „Salamitaktik“ zu überprüfen. Anders könnte die Feststellung der Rechtswidrigkeit dieser Verfahrensweise mittels eines Antrags nach § 47 VwGO auch gar nicht bewerkstelligt werden. Im Zuge eines solchen Verfahrens wäre auch die Rechtmäßigkeit der 140. FNP-Änderung, die ihrerseits Teil der „Salamitaktik“ ist, zu prüfen.

Ein Antrag nach § 47 VwGO wäre unbegründet, wenn im Zuge der Neuaufstellung des BPlans Nr. II/1/57.00 beschlossen werden würde, dass der Verkehrsknotenpunkt OWD/Jöllenbecker Straße/Weststraße aufgehoben, also der Netzzusammenhang zwischen dem Verkehrsstraßenkreuz B 61n/L 783n und der West- und oberen Schloßhofstraße (zwischen West- und Turmstraße) als untergeordneten Gemeindestraßen, die durch ein hoch verdichtetes Wohngebiet führen und bei denen die Erschließung der anliegenden Grundstücke eindeutig im Vordergrund steht, unterbrochen werden soll. Sollte eine solche Netzunterbrechung nicht möglich sein, weil diese Straßen als Teil einer (neuen) Westanbindung der B 61n/OWD unverzichtbar sind, **müsste unverzüglich** ein formell und materiell rechtmäßiges Planungsverfahren zu einer verkehrlich und städtebaulich adäquaten Westanbindung der B 61n in BI-Mitte durch zum Straßennetz II. Ordnung gehörende Verkehrsstraßen durchgeführt werden.

- 1.4. Da der Verkehrsknotenpunkt OWD/Jöllenbecker Straße/Weststraße allerdings bereits seit 1994 besteht, die West-/obere Schloßhofstraße also seitdem Teil einer neuen Anschlussstraße an die B 61n ist, würde auch ein erfolgreicher Antrag nach § 47 VwGO daran nichts ändern. Alternativ zu diesem Antrag kommt daher auch eine (Verpflichtungs-)Klage in Betracht, soweit das Bauleitverfahren betr. die Neuaufstellung des BPlans Nr. II/1/57.00 als Bestandteil der oben beschriebenen als „Salamitaktik“ bezeichneten (rechtswidrigen) Verfahrensweise fortgesetzt wird, ohne dass der Netzzusammenhang zwischen dem Verkehrsstraßenkreuz B 61n/L 783n und der West- und oberen Schloßhofstraße (zwischen West- und Turmstraße) aufgehoben oder **zumindest** die in der anliegenden Stellungnahme v. 28.11.2011 auf S. 5 vorgeschlagenen Maßnahmen umgesetzt werden.

Die Vornahme dieser Maßnahmen könnte nur unter der Voraussetzung abgelehnt werden, dass sie – um erneut die von uns mehrfach angeführte Entscheidung des Bundesverwaltungsgerichts v. 26.8.1993, 4 C 24.91, zu zitieren – *„notwendigerweise zu einer solchen Verkehrsverlagerung führen müßte, die einen notwendigen Zusammenbruch des innerstädtischen Verkehrs darstellt oder einer derartigen Situation doch jedenfalls wesentlich nahekommt“* (vgl. BVerwGE 94, 100 ff., 118). In einem solchen Fall aber **müsste unverzüglich** ein formell und materiell rechtmäßiges Planungsverfahren zu einer verkehrlich und städtebaulich adäquaten Westanbindung der B 61n in BI-Mitte durch zum Straßennetz II. Ordnung gehörende Verkehrsstraßen durchgeführt werden. Die o.a. Verpflichtungsklage (wie gleichermaßen ein Antrag nach § 47 VwGO) wäre auch dann unbegründet, wenn die Stadt Bielefeld nachweisen könnte, dass die wiederholt genannte „Salamitaktik“ nicht verfolgt wird, was nur durch den Nachweis gelingen kann, dass das vorgenannte formell und materiell rechtmäßige Planungsverfahren durchgeführt wird bzw. werden soll.

2. Es gibt allerdings weitere Indizien dafür, dass dies nicht geplant ist, sondern im Gegenteil die von uns monierte „Salamitaktik“ (zulasten der West- und oberen Schloßhofstraße) weiterhin praktiziert werden soll.
- 2.1. Vor etwa drei Monaten fand eine von den Bielefelder „Grünen“ initiierte Kampagne statt, die parkenden Autos auf der Siegfriedstraße zwischen Roland- und Schloßhofstraße – die zum Teil auf einem durch eine weiße Markierung abgegrenzten Bereich des Gehwegs parken dürfen bzw. müssen – beidseitig auf die Fahrbahn zu verlegen. Lt. Bericht der NW v. 7.9.2011 hat ein Mitarbeiter des Amtes für Verkehr erklärt, es gebe keinen akuten Handlungsbedarf und es habe sich auch „kein Anwohner bei uns beschwert“. Die Situation unterscheidet sich hier nicht von der an fast allen anderen Straßen im Alten Bielefelder Westen (und nicht nur dort); im Gegenteil war erst wenig zuvor der ruhende Verkehr auf besagtem Straßenabschnitt in Richtung Weststraße vollständig auf die Fahrbahn verlegt worden. Dennoch wurde hier von der „grünen“ Parteispitze in dieser Stadt eine Begegnung zwischen einem Kinderwagen, einem Rollator und einem Fahrradanhänger auf dem Gehweg inszeniert, über die von der Lokalpresse umfangreich (mit großem Foto) berichtet wurde. Umso mehr als an dieser Inszenierung (neben einer Anwohnerin der Friedrichstraße als ‚betroffener Bürgerin‘) führende, seit Jahrzehnten in der Kommunalpolitik führende ‚Politprofis‘ beteiligt waren, stellt sich naturgemäß die Frage: Warum gerade hier und nur hier?

Den erwähnten langjährigen (grünen) ‚SpitzenkommunalpolitikerInnen‘ ist mit Sicherheit nicht unbekannt, dass die Siegfriedstraße im FNP als Straße III. Ordnung (für das Verkehrsnetz wichtige Verkehrs- und Sammelstraßen) dargestellt ist. Angesichts dessen erscheint uns als einzig plausible Erklärung für besagte Inszenierung an dieser (und nur an dieser) Stelle, dass (erneut) zunächst rechtswidrig Fakten geschaffen werden sollen, denen dann „zu gegebener Zeit“ die Bauleitplanung einfach „angepasst“ wird – umso mehr als ein anderer „grüner“ lokaler ‚Spitzenpolitiker‘ mit der Aussage zitiert wird, er könne sich die Siegfriedstraße auch als Einbahnstraße vorstellen. Uns erscheint das als ein erneuter Fall von Klientelpolitik oder/und der Instrumentalisierung von – für sich betrachtet: durchaus berechtigten – Einzelinteressen durch die Kommunalpolitik für weitergehende (verkehrspolitische) Ziele unter Missachtung sowohl geltenden Rechts als auch der Interessen Dritter. Das ergibt sich aus Folgendem:

Auch wenn die Siegfriedstraße im FNP als Teil einer Querverbindungsstraße III. Ordnung zwischen Sudbrack- und Stapenhorststraße dargestellt ist, dürfte dies eine pure Fiktion sein, weil dieser Straßenzug nie existiert hat und voraussichtlich auch niemals existieren wird. Wir haben in Anlage 1 unter Pkt. 8.3. (S. 17), die Vermutung geäußert, dass diese Darstellung dazu dient, die Schloßhofstraße im FNP erst ab der Kreuzung Siegfriedstraße als Straße III. Ordnung darstellen zu können, während sie *de facto* in Verbindung mit der vorgelagerten Weststraße zum Straßennetz II. Ordnung gehört (s. ebd. Pkt. 8.2. ff., S. 14 ff.). Wenn die vorgenannte Querverbindungsstraße (als Straße III. Ordnung) zwischen Sudbrack- und Stapenhorststraße nicht hergestellt werden soll, muss die Bauleitplanung dementsprechend geändert und in diesem Zuge darüber befunden werden, welche Straße(n) an deren Stelle treten soll(en).

Ihrer traditionellen und tatsächlichen Funktion (innerhalb des Alten Bielefelder Westens) entsprechend müsste der zwischen der Große-Kurfürsten- und Melanchthonstraße verlaufende und den Alten Bielefelder Westen radial durchziehende Straßenzug Arndt-/Turm-/Schloßhofstraße (westlich der Turmstraße), auf dem auch die Buslinien 25, 26 verkehren und der früher sogar zum Straßennetz

II. Ordnung gehört hat, als Straße III. Ordnung eingestuft werden. Das würde allerdings die Unterbrechung des Netzzusammenhangs zwischen dem Verkehrsstraßenkreuz B 61n/L 783n und der West- und oberen Schloßhofstraße, also die Beseitigung der Verkehrsknotenpunkts OWD/Jöllennecker Straße/Weststraße erfordern, was wiederum im Widerspruch zum stereotypen Hinweis auf die „Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs“ stünde, mit dem bislang alle unsere Anträge auf Vornahme verkehrsberuhigender Maßnahmen auf der West- und/oder oberen Schloßhofstraße kategorisch abgelehnt worden sind. Wir gehen deshalb von folgendem Szenario aus:

Nach ‚bewährtem‘ Muster werden zunächst im Widerspruch zur geltenden, aber (aus rein kommunalpolitischen Motiven) für „funktionslos“ deklarierten Bauleitplanung Fakten geschaffen, um dann „zu gegebener Zeit“ die Bauleitpläne diesen Fakten „anzupassen“. Nach Lage der Dinge bzw. den bisher gemachten Erfahrungen gehen wir davon aus, dass statt der Siegfriedstraße die West- und die anschließende Schloßhofstraße im FNP als Straße III. Ordnung dargestellt werden. Einwände von unserer Seite können dann mit dem Hinweis, es trete dadurch ja keine wesentliche Änderung der schon seit längerem bestehenden Situation zu unserem Nachteil ein, im Gegenteil, so das mögliche (ebenso verlogene wie zynische) ‚Argument‘, sei diese **Darstellung** ja noch ein ‚Minus‘ gegenüber der von uns wiederholt reklamierten **faktischen** Verkehrsbedeutung der West-/Schloßhofstraße als Straße II. Ordnung.

- 2.2. Angesichts dessen sehen wir uns veranlasst, gegen die Verlagerung des ruhenden Verkehrs auf der Siegfriedstraße zwischen Roland- und Schloßhofstraße auf die Fahrbahn vorsorglich

### Widerspruch

einzulegen. Wir begründen das wie folgt:

Diese (verkehrsbeschränkende) Maßnahme steht im Widerspruch zur Verkehrsbedeutung der Siegfriedstraße als zum Straßennetz III. Ordnung (für das Verkehrsnetz wichtige Verkehrs- und Sammelstraßen) gehörig. Es gibt keine spezifischen Gründe oder Notwendigkeiten für die Vornahme dieser Maßnahme gerade an dieser Stelle innerhalb des Alten Bielefelder Westens. Lt. Bericht in der *Neuen Westfälischen (NW)* v. 07.09.2011 sieht selbst das Amt für Verkehr diesbezüglich „keinen Handlungsbedarf“. Ungeachtet dessen ist **vor** jeder Maßnahme, die zu einer Einschränkung der Funktion der Siegfriedstraße als Straße III. Ordnung führt, in einem formell und materiell rechtmäßigen Verfahren die Bauleitplanung zu ändern und in diesem Zuge darüber zu befinden, welche Straße(n) innerhalb des Alten Bielefelder Westens die Siegfriedstraße als Straße III. Ordnung ersetzen soll(en). Wir gehen davon aus, dass hier (nicht zum ersten Mal) umgekehrt die Verkehrsbedeutung der Siegfriedstraße zunächst faktisch geändert werden soll, um die Bauleitplanung dem später (zulasten der West- und oberen Schloßhofstraße) einfach anpassen zu können. Dafür spricht, dass unsere Anträge bzw. Vorschläge, den ruhenden Verkehr auf der Weststraße, die lt. FNP nur zum untergeordneten Gemeindefußstraßennetz gehört, auf die Fahrbahn zu verlegen, mit dem mehrfachen Hinweis auf die „Sicherheit und Leichtigkeit des [Kfz.-]Verkehrs“ abgelehnt und wir von kommunalpolitischer Seite mit der unverfrorenen Bemerkung abgespeist werden, „wer in der Innenstadt wohnt, muss eben mit dem Verkehr leben“ (O-Ton „grünes“ Ratsmitglied), eben diese (verkehrsberuhigende) Maßnahme aber auf einer zum Straßennetz III. Ordnung (für das Verkehrsnetz

wichtige Verkehrs- und Sammelstraßen) vorgenommen wird. Wir bitten ggf. um Weiterleitung dieses Widerspruchs an das zuständige Fachamt.

Wir werden diesen Widerspruch zurücknehmen, sobald der Netzzusammenhang zwischen dem Verkehrsstraßenkreuz B 61n/L 783n und der West- und oberen Schloßhofstraße (zwischen West- und Turmstraße) aufgehoben wird oder **zumindest** die in der anliegenden Stellungnahme v. 28.11.2011 auf S. 5 vorgeschlagenen Maßnahmen umgesetzt werden.

- 2.3. Als weiteres Indiz für die o.g. „Salomitaktik“ stellt sich uns auch der Umbau bzw. die Erweiterung des ehemaligen, lt. NW v. 10./11.12.2011 „alten und verfallenen“, aber dennoch zum (angeblichen) „Schmuckstück“ ‚hochgejubelten‘ Bauernhauses am Schloßhofteich zum Ausflugslokal „Bar Celona Finca“ mit 550 Quadratmetern Lokalfäche, Außengastronomie und Öffnungszeiten „täglich von 9 Uhr morgens bis 1 Uhr nachts, an Wochenenden bis 3 Uhr nachts“ (ebd.) dar. Soweit dieser (Neu-)Bau den Bau der Querspange Albert-Schweitzer-Straße verhindern soll, handelt es sich hier um einen weiteren Fall der Schaffung von Fakten ohne vorherige formell und materiell rechtmäßige Bauleitplanung. Trifft das zu, ist **vor** der Erteilung einer Baugenehmigung für besagtes Ausflugslokal in einem formell und materiell rechtmäßigen Bauleitverfahren der (planfeststellungserstzende) BPlan für die Querspange Albert-Schweitzer-Straße zu ändern und in diesem Zuge die Bedeutung dieses Ausflugslokals gegen die Bedeutung der Querspange Albert-Schweitzer-Straße als wesentlicher Bestandteil eines für die Verkehrsberuhigung des Alten Bielefelder Westens aufgestellten, unter verkehrlichem und städtebaulichem Aspekt ebenso notwendigen wie grundsätzlich sachgerechten und rechtmäßigen Verkehrskonzepts abzuwägen (s. dazu Anlage 1 Pkt. 1, S. 1 f. und Pkt. 6 ff., S. 7 ff.). Der simple Hinweis auf den (angeblichen) Schmuckstückcharakter dieses Gebäudes, das jahrzehntelang völlig unbeachtet dem Verfall überlassen war und inzwischen anscheinend einer Bauruine gleicht, dürfte hier wohl kaum genügen. Wenn angesichts dessen plötzlich die angebliche „Bedeutung der Immobilie für die Stadt Bielefeld“ (NW v. 10./11.12.2011) hochgespielt wird, so liegt für uns der Verdacht nahe, dass es hier (erneut) um ganz andere, nämlich verkehrspolitische Absichten geht.

Wir betonen, wie schon in der Vergangenheit, unsere Bereitschaft zu einer einvernehmlichen Regelung der Angelegenheit. Sollte es dazu nicht (in absehbarer Zeit) kommen und sollten stattdessen weiterhin (rechtswidrig) Fakten geschaffen werden, so sehen wir das als Bestätigung unserer o.g. Ausführungen bzw. Annahmen an. In diesem Fall sehen wir uns gezwungen, die zur Wahrung unserer berechtigten Interessen notwendigen Schritte zu ergreifen.

Mit freundlichen Grüßen

