

**Niederschrift**  
**über die Sitzung der Bezirksvertretung Brackwede**  
**am 01.10.2021**

Tagungsort: Aula des Brackweder Gymnasiums, Beckumer Str. 10,  
33647 Bielefeld

Beginn: 17:00 Uhr  
Sitzungsunter- 17:25 Uhr bis 17:40 Uhr  
brechung:  
Ende: 18:03 Uhr

**Anwesend:**

**CDU**

Herr Vincenzo Copertino	Stellv. Bezirksbürgermeister
Herr Marcel Kaldek	
Herr Carsten Krumhöfner	Fraktionsvorsitzender
Frau Ursel Meyer	
Herr Ralf Sprenkamp	
Frau Ursula Varnholt	

**SPD**

Herr Peter Fietkau	Fraktionsvorsitzender
Frau Dr. Johanna Intrup- Dopheide	
Herr Jesco von Kuczkowski	Bezirksbürgermeister

**Bündnis 90/Die Grünen**

Frau Karen Meyer	Fraktionsvorsitzende
Herr Karl-Ernst Stille	

**FDP**

Herr Rainer Seifert

**Die Linke**

Frau Brigitte Varchmin

**Verwaltung:**

Herr Hellermann, Leiter des Bezirksamtes Brackwede  
Frau Pohle, Schriftführerin der Bezirksvertretung Brackwede  
Herr Lewald, Leiter des Amtes für Verkehr zu TOP 1

Nicht anwesend:

SPD

Frau Ciftci  
Frau Miriam Welz

Beratendes Mitglied (Rats-  
mitglied § 36 GO NRW)

Bündnis 90/Die Grünen

Frau Bohlen  
Herr Kocabey  
Frau Christina Osei

Beratendes Mitglied (Rats-  
mitglied § 36 GO NRW)

AfD

Herr Dr. Dietrich Hahn

---

## Öffentliche Sitzung:

### Vor Eintritt in die Tagesordnung

Herr von Kuczkowski begrüßt die Anwesenden und stellt die ordnungsgemäße Einladung zur 09. Sitzung der Bezirksvertretung Brackwede sowie deren Beschlussfähigkeit fest.

## **Zu Punkt 1**

### **Beratung über den TOP Dritter Nahverkehrsplan der Stadt Bielefeld - Entwurf**

#### **Berichterstatter: Amt für Verkehr**

#### Beratungsgrundlage:

Drucksachennummer: 2213/2020-2025

Herr von Kuczkowski begrüßt den Leiter des Amtes für Verkehr, Herrn Lewald als Berichterstatter.

Herr Lewald verschafft einen Überblick über das Radverkehrskonzept, dessen Beschlüsse zur Umsetzung der Projekte bereits vorliegen und in zehn bis fünfzehn Jahren umgesetzt sein sollten, über die Fußverkehrsstrategie, den motorisierten Individualverkehr und den dritten Nahverkehrsplan. Der zweite Nahverkehrsplan der Stadt Bielefeld sei von 2007, insofern hinke das Amt für Verkehr mit einem Update hinterher. Der dritte Nahverkehrsplan beinhalte Taktverdichtungen, Stadtbahntwicklungen, neue Buslinien und Linienführungen. Diese Maßnahmen würden zur Beschlussfassung der Bezirksvertretung Brackwede vorgelegt. Es gebe Prioritäten, allerdings stünden die unter dem Vorbehalt der Finanzierung durch den städtischen Haushalt.

Frau Varchmin freut sich über die Verbesserung der Linie 28, da die Busse nunmehr im 20-Minuten-Takt fahren würden. Sie fragt, wann es eine neue Taktverdichtung in Quelle gebe? Der Bus fahre nur jede halbe Stunde und am Sonntag fahre der erste Bus kurz vor 14:00 Uhr. Um vom Südwestfeld zur Kirche zu gelangen, müsse man auf das Auto umsteigen, das trage nicht zur Verkehrswende bei. Sie möchte wissen, ob eine Wiedereröffnung des Haltepunktes "Süd" der Sennebahn in Brackwede angedacht sei?

Herr Sprenkamp merkt an, dass es eine Radwegeverbindung für den durchfahrenden Radfahrer von Schloß Holte nach Herford geben müsse und dieser nicht auf der Hauptstraße fahren solle. Der Stadtring werde verkleinert. Es sei geplant, dass in der Hauptstraße das urbane Leben zurückkehren und mehr Aufenthaltsqualität geschaffen werden solle. Die ERA 2010 sehe auch den Schutz der Fußgänger vor.

Frau Meyer (CDU) trägt vor, dass die geplante Linie an der Heinemannstraße durch die Natur führe. Es gebe kreuzende Wanderwege. In der Ökösiedlung sei Busverkehr nicht sinnvoll.

Herr Lewald erwidert, dass die Frage des Herrn Sprenkamp nicht im Zusammenhang mit dem Nahverkehrsplan stehe, sondern mit den Planfeststellungsverfahren und den Hochbahnsteigen zur Hauptstraße. Auch bei der Frage der Frau Meyer sei zu beachten, dass der Nahverkehrsplan ein

Rahmenplan sei und die Verkehrs- und Erschließungsachsen definiere.

Herr Lewald führt bezüglich der Frage der Frau Varchmin aus, dass es erst der nächste Schritt sei, wie sich der ÖPNV entwickeln werde. Die Antwort bezüglich der Wiedereröffnung des Bahnhofs "Süd" werde nachgereicht.

Herr Seifert verweist auf die sternförmigen Verbindungen. Ihm fehle eine Strecke, die Ummeln Richtung Senne verbinde. Es gehe nur in die Stadt rein und aus der Stadt raus. Er vermisse andere Verbindungen.

Herr Stille merkt an, dass es in Bielefeld 24 neue Stadtbahnen ohne Trittstufen von moBiel gebe. Barrierefreie Stadtbahnen sind erforderlich und er freue sich sehr, dass es bereits so viele gebe. Es müsse in der gesamten Stadt so sein, wie am Hochbahnsteig an der Windelsbleicher Straße. Zudem lobt er den Rufbus "Anton". Er fragt, ob es damit auch eine Verbesserung des ÖPNV in Ummeln und Umgebung geben könne? Er befürworte den Einsatz auch im Süden, denn Jöllenbeck und Sennestadt hätten bereits gute Erfahrungen damit gemacht.

Herr Lewald erwidert auf die Frage des Herrn Seifert, dass die Verbindungen historisch gewachsen und in der problematischen Überwindung des Teutoburger Waldes begründet seien. Daher seien Ringlinien nie zur Umsetzung gekommen. Die Gutachter hätten das vorhandene Netz beleuchtet und ihren Schwerpunkt darauf gesetzt, wie Taktverdichtungen, mehr Angebote auf Verteilerebene und andere Knotenpunkte weiter entwickelt werden könnten. Querverbindungen seien eher.

Zu der Frage von Herrn Stille führt Herr Lewald aus, dass gute Erfahrungen mit dem On Demand System gemacht worden seien und die Radien teilweise schon erweitert würden, da die Busse gut angenommen würden. Das Netz der Busse und die Erschließung bis nach Schloß Holte würden neu überdacht. Es gebe eine neue Busführung und im Südosten werde "Anton" eingesetzt. MoBiel habe einen Antrag auf Bundesförderung gestellt, dieser sei aber nicht genehmigt worden. Es müsse deshalb aufgrund der sich abzeichnenden Trends bei den zur Verfügung stehenden finanziellen Mittel neu gedacht werden. Wenn On Demand in Bielefeld eine Zukunftsgeschichte schreiben solle, dann komme es auch in Brackwede zum Einsatz.

Herr von Kuczkowski fragt, ob "Anton" weniger personalaufwendig sei, wie normale Busse?

Herr Lewald erwidert, dass das bei dem bestehenden Projekt der Fall sei. Bei dem Ausbau des Projekts würden mehr Kleinbusse fahren. Derzeit sei es nicht vergleichbar mit dem Fuhrpark und dem dahinterstehenden Personal des normalen Busverkehrs. Darüber hinaus sei die Frage neu zu betrachten, wenn zukünftig möglicherweise ohne Personal gefahren werden könne.

Frau Meyer (Bündnis 90/Die Grünen) merkt an, dass es laut Vorlage keinerlei Erschließungslücken gebe. In Ummeln und Quelle, also südlich gebe es einige Lücken. Werde das in den mittelfristigen Planungen berücksichtigt? Zudem stellt sie fest, dass in dem dritten Nahverkehrsplan gute Ideen enthalten seien und man sich viele Gedanken gemacht habe.

Herr Seifert findet die Antwort des Herrn Lewald enttäuschend. Er verstehe nicht, warum sich der dritte Nahverkehrsplan nur auf die Stärkung der bestehenden Netze beziehe und er sei auch nicht mit der Begründung zufrieden, dass dies historisch so gewachsen sei. Die Erstellung des letzten Nahverkehrsplan sei 14 Jahre her. Insofern müsse man weitere 15 Jahre auf neue Netze warten. Das werde dem ÖPNV-System nicht gerecht. Weitere Netze müssten aufgenommen werden, sonst müsse man weitere Jahre darauf warten. Die neue Buslinie am Krankenhaus Rosenhöhe samt eigener Bushaltestelle begrüße er sehr. Eine Abkürzung durch die Heinemannstraße, Linzer Straße und Gerberstraße gefalle ihm grundsätzlich gut. Fraglich sei, ob eine Direktverbindung in die Innenstadt technisch überhaupt umsetzbar sei. Die Umweltseite sei zu betrachten. Es dürften keine Erwartungen geweckt werden, die überhaupt nicht erfüllt werden könnten, daher sei eine gründliche Prüfung erforderlich.

Herr Lewald erwidert, dass es nicht noch mal 15 Jahre bis zum nächsten Nahverkehrsplan dauern werde. Der Nahverkehrsplan zeige Perspektiven auf, aber nicht nur die Corona-Pandemie, auch der Investmentbereich machten es schwer, die Maßnahmen umzusetzen. Zudem gebe es Betriebs- und Instandhaltungskosten. Es sei zu fragen, was realistisch umsetzbar sei. Der vierte Nahverkehrsplan komme in einem deutlich kürzeren Zeitabstand, angestrebt sei er in circa sieben Jahren. Es werde nunmehr ein sehr viel stärkeres Auge auf die Entwicklung des ÖPNV geworfen, dieser sei zu steuern und gegebenenfalls seien Maßnahmen vorzuziehen. Maßnahmen, die nicht aufgeführt seien, könnten im Verlaufe der Entwicklung aufgenommen werden. Die Flexibilität stehe im Vordergrund, denn niemand wisse, was in fünf Jahren sei. Da gebe es neue Schulen und neue Wohnsiedlungen. Daher sei ein strategischer Rahmenplan mit einer Prioritätenbündelung entwickelt worden, mit dem eine flexible Gestaltung möglich werde.

Herr von Kuczkowski unterbricht die Sitzung der Bezirksvertretung Brackwede für Fragestellungen anwesender Bürgerinnen und Bürger.

Herr Plaßmann (Seniorenrat) merkt an, dass mit der Linie 49 endlich das letzte große Klinikum an den ÖPNV angeschlossen werde. Zudem würden sich dort (Rosenhöhe, Brackwede) zwei Schulzentren und ein Altenheim befinden. Diese Maßnahme sei Priorität 2. Wie sei insofern der Zeithorizont? Was heiße Priorität 2?

Herr Dr. Franzen (Bielefeld pro Nahverkehr e.V.) befürworte eine zügige Umsetzung der Planungen, es müssten ehrgeizigere Zeitvorgaben vorliegen. Die Stadt und moBiel müssten ihr Personal massiv erhöhen, sonst sei dies nicht möglich. Bezüglich der Heinemannstraße sei anzumerken, dass bereits Ende der 1980er-Jahre eine Straße durch das Luttertal geplant gewesen und unter Naturschutzgesichtspunkten verworfen worden sei. Diese Diskussion solle man nicht neu führen, da sie nicht einfach sei. Die Topografie lasse keine Brücke zu. Dieser Punkt solle nicht im Nahverkehrsplan aufgenommen werden. Zudem sei Barrierefreiheit im ÖPNV wichtig, insbesondere die Herstellung der barrierefreien Verbindung zwischen dem Bahnhof Brackwede und der Stadtbahnhaltestelle. Er bittet

um die Angabe eines klaren Zeithorizonts. Des Weiteren bittet er um Erklärung des Bewertungssystems der Bushaltestellen. Die Bushaltestellen mit einer hohen Punktzahl würden in der Prioritätenliste hinten liegen, müsse das Gegenteil nicht der Fall sein? Stark frequentierte und nicht barrierefreie Bushaltestellen seien in der letzten Priorität zu finden. Wie komme diese Priorisierung zustande? Erfolge eine Fortschreibung der Potenzialanalyse? Er empfinde die Busmaßnahmen als nicht nachvollziehbar.

Herr Lewald führt bezüglich der Frage von Herrn Plassmann aus, dass die Maßnahmen der Priorität 1 von jetzt bis 2024 umgesetzt würden. Für die folgenden Jahre seien Umsetzungsprioritäten nach Wichtigkeit und Notwendigkeit ermittelt und für den Nahverkehrsplan in vier Prioritäten unterteilt worden. Es stehe jede Maßnahme unter dem Haushaltsvorbehalt. Die Bildung der Prioritäten solle der Orientierung dienen. Aus Sicht der Planer (Amt für Verkehr und moBiel) würden die Maßnahmen sinnvoll aneinanderschließen. Es handele sich um ein Arbeitsprogramm. Herrn Dr. Franzen entgegnet er, dass die deutlich schnellere Umsetzung der Maßnahmen und die Erhöhung der Planungskapazitäten höhere Personal und Finanzressourcen bedeute. Dieser Punkt werde im Nahverkehrsplan nicht weiter beleuchtet. Bezüglich der Erreichbarkeit der Stadtbahnhaltestelle seien verschiedene Varianten geprüft worden. Die Maßnahme sei dringend und es werde daran gearbeitet.

Herr Dr. Franzen merkt an, dass dieser Punkt in den Nahverkehrsplan müsse. Er wiederholt, dass die Barrierefreiheit aller Anlagen des ÖPNV des Brackweder Bahnhofs bis zum 01.01.2022 hergestellt sein müsse. Dieses Ziel sei nicht mehr erreichbar. Es sei laut des Personenbeförderungsgesetzes vorgeschrieben, dass diese Maßnahme im Nahverkehrsplan stehen und begründet werden müsse. Zudem möchte er eine Zeitschiene wissen. Bis wann dauere diese Maßnahme? Es seien im dritten Nahverkehrsplan schließlich auch andere Hochbahnsteige enthalten, die auch in Arbeit seien. Diese Maßnahme sei zusätzlich aufzunehmen, damit eine Verbindlichkeit hereinkomme.

Herr von Kuczkowski merkt an, dass er sich vorstellen könne, dass die Priorität der Bushaltestellen von der Bündelung der Maßnahmen abhängig und daher manche Bushaltestellen nach hinten verrutscht seien.

Herr Lewald werde die Antwort nachliefern.

Ein Bürger ist ebenfalls der Ansicht, dass die Heinemannstraße zu Fuß und per Fahrrad und das Luttertal als Naherholungsgebiet genutzt würden und eine Querverbindung nicht umgesetzt und für den Zweck hergegeben werden solle. Dieses Gebiet solle intensiv für Kinder genutzt werden. Es müsse eine alternative Lösung gefunden werden.

Wiedereintritt in die Sitzung der Bezirksvertretung Brackwede.

Herr von Kuczkowski verweist auf die Linie 5, die von Brackwede bis zur Universität Bielefeld führen solle und die Tunnel der Stadtbahn zur In-

nenstadt. Gehe das überhaupt? Die Tunnel seien doch bereits jetzt schon ausgelastet.

Herr Lewald erwidert, dass es diesbezüglich keine konkreten Überlegungen/Vorstellungen gebe. Es gebe bestimmte Korridore/Achsen, die Potentiale anderer Stadtbahnen seien einzubeziehen und Linien könnten neue Abzweige etc. bekommen.

Herr Stille ist der Ansicht, dass der Nahverkehrsplan bezüglich der Heinemannstraße nicht passe. Sie wollten aus dem Luttertal ein Naturschutzgebiet machen. Es müsse eine Verbindung zwischen Bahnhof Brackwede und Stadtbahn her. Das Scheitern mit der Rampe und mit dem Vertikalaufzug sei nicht mehr hinnehmbar. Die steile Auffahrt lege am Gelände. Er unterstütze eine hohe Priorität. Die Situation sei mit einem Rollstuhl unerträglich. Zudem fragt er nach dem Kostendeckungsgrad. Es müsse mehr Geld ins System, um die Maßnahmen zu beschleunigen. Insofern warte er auf die neue Bundesregierung. Von den Beschleunigungsspuren für Busse, wie sie bereits auf dem Weg in die Stadt, an der Kunsthalle oder auch an der Ebertstraße vorhanden seien, müsse es mehr geben. Somit seien die Anschlüsse zu den Stadtbahnen gewährleistet und man sei pünktlich. Könne so eine Spur auch am Stadtring eingerichtet werden?

Herr Lewald könne eine derartige Spur am Stadtring nicht versprechen. Busbeschleunigungsspuren spielen bei der Verkehrswende eine große Rolle. Allerdings sei das Vorgehen des Gesetzgebers hinsichtlich Tempo 30 in Innenstädten zu beachten. Wenn diese verbindliche Regelgeschwindigkeit komme, dann gelte diese auch für den ÖPNV. Bezüglich des Kostendeckungsgrades sei die Entwicklung der letzten eineinhalb Jahre und deren finanzielle Auswirkungen zu betrachten. Die Einnahmen seien dramatisch zurückgegangen. Davon müsse sich der ÖPNV erst erholen.

Frau Dr. Intrup-Dopheide merkt an, dass die Hochtaktung und Barrierefreiheit der Linie 28 erfreulich sei, so ist zwischen Brackwede Kirchplatz / Normannenstraße und Jahnplatz eine regelmäßige Verbindung gewährleistet, gerade für Personen mit Rollatoren, Rollstühlen und Eltern mit Kinderwagen. Es werde eine schwere Zeit während der Umbauphase auf sie zukommen. In der Heinemannstraße seien Investitionen erforderlich. Es sei unrealistisch und nicht gut, auch wenn eine Zeitersparnis erzielt werden könne. Auch sie befürworte für Ummeln und Quelle Querverbindungen. Zudem müssten die alternativen Wohngebiete angemessen angebunden werden.

Herr von Kuczkowski bedankt sich im Namen der Bezirksvertretung Brackwede für die ausführliche Berichterstattung.

Die Bezirksvertretung Brackwede nimmt Kenntnis.

Die öffentliche Sitzung wurde um 18:03 Uhr geschlossen.  
Herr von Kuczkowski verabschiedete sich von den Gästen und dankte für  
ihr Kommen und Interesse an der Sitzung.

---

Jesco von Kuczkowski  
Bezirksbürgermeister

---

Michèle Saskia Pohle  
Schriftführerin