

Gekürzte und überarbeitete Fassung unserer Petition an den nordrhein-westfälischen Landtag v. 27.06.2009 (Stand: 12/2011)

1. Die ‚Planungsgeschichte‘ des OWD (B 61n), der B 66n, der L 785n und der Querspange Albert-Schweitzer Straße

1.1. Seit den 1960er Jahren sind im Bielefelder Westen zahl- und umfangreiche neue Wohngebiete entstanden. Von Ende der 1960er bis Mitte der 1970er Jahre wurde hier zudem der riesige Komplex der Universität Bielefeld – ohne Bebauungsplan!¹⁾ – errichtet, der seither (ohne Bauleitplanung) nach und nach erheblich erweitert worden ist und wird. Durch die Gebietsreform von 1973 wurde die Stadt Bielefeld zum regionalen Oberzentrum in Ostwestfalen-Lippe ‚aufgestuft‘ und durch die Eingemeindung von Nachbargemeinden flächenmäßig um ein Vielfaches erweitert. Im Westen ist der „Großraum Dornberg“ hinzugekommen. Auch hier sind seither eine Vielzahl neuer Wohn- und Siedlungsgebiete entstanden, weitere sind geplant. Derzeit laufen die Bauarbeiten für den „Hochschulcampus Nord“ in unmittelbarer Nachbarschaft der Universität, der im Endausbau ähnlich groß sein wird wie die bestehende Universität.

Es stand und steht außer Frage, dass für die verkehrliche Anbindung der Universität, des Großraums Dornberg und des westlichen Umlands (Kreis Gütersloh) an das Zentrum der Stadt Bielefeld der Bau einer neuen westlichen Hauptverkehrsstraße in BI-Mitte unumgänglich ist, um den seit den 1960er Jahren stetig und überdurchschnittlich gestiegenen örtlichen und überörtlichen Verkehr in und aus Richtung Westen um das v.a. zwischen Stapenhorststraße und Jöllenbecker Straße gelegene, überwiegend vor rd. einhundert Jahren errichtete und hoch verdichtete stadtkernnahe Wohnquartier „Alter Bielefelder Westen“ mit seinen schmalen Stadtstraßen herumzuführen. Diese Umgehungsstraße sollte von der in Bielefeld seit Jahrzehnten geplanten *neuen Nord-Süd-Achse B 61n* (vormals A 47) abzweigen.

1.2. Die *B 61n* („Ostwestfalendamm“/OWD) wurde von 1970 bis 1994 als vierspurige Stadtautobahn gebaut. Sie endet derzeit im Norden an der in den 1990er Jahren zur vierspurigen Landesstraße (L 778n) ausgebauten Eckendorfer Straße, die in Verbindung mit dem gleichzeitig gebauten Ostring (L 778n) bis zur A 2 in BI-Hillegossen führt, und sie wird im Süden zurzeit bis zur (im Bau befindlichen) A 33 weitergebaut. Über einen „Überflieger“ ist die nördliche Innenstadt angebunden.

Es stand und steht gleichfalls außer Frage, dass die Planung und der Bau der Stadtautobahn B61n/OWD aus städtebaulichen, verkehrlichen und systematischen (straßenrechtlichen) Gründen nur zulässig war bzw. ist, wenn zugleich in BI-Mitte davon abzweigende, zum *Straßennetz I. und II. Ordnung (überörtliche und örtliche Hauptverkehrsstraßen)* gehörende Verkehrsstraßen in Richtung Westen und Osten geplant und gebaut werden: Die *B 61n* als Nord-Süd-Achse muss m.a.W. durch eine neue West-Achse als Ersatz für die alte L 785/Wertherstraße sowie durch eine neue Ost-Achse als Ersatz für die alte B 66/Detmolder Straße ergänzt werden.

Beide Verkehrsstraßen sollten auf einer Industriebrache nordwestlich des Hauptbahnhofes von der *B 61n* in Richtung Osten bzw. Westen abzweigen: eine *B 66n* als

1) Der Universitätsbau galt in den 1970er Jahren als „Deutschlands zweitgrößte Baustelle“ – „übertroffen nur von den Bauten zur Münchener Olympiade 1972“ (*Neue Westfälische [NW]* v. 15.04.2008). Um die hier notwendige Aufstellung eines BPlans umgehen zu können, wurde die Universität zur „unschädlichen Anlage im Außenbereich“ deklariert. Grund dafür waren die weiter unten (2.2. ff., S. 11 ff.) dargestellten politischen Querelen um die West-Anbindung der *B 61n* (OWD) in BI-Mitte.

„Ost-Ast“ und eine L 785n als „West-Ast“. Da diese Kreuzung aus der Vogelperspektive einem „T“ gleicht, wurde sie „T-Lösung“ genannt. Diese wurde in den am 28.11.1978 vom Stadtrat beschlossenen und im Wesentlichen bis Mitte 2006 geltenden Flächennutzungsplan (FNP) für die (seit 1973) erweiterte Stadt Bielefeld aufgenommen sowie durch (planfeststellungsersetzende) Bebauungspläne festgesetzt. Der für den Bau des rd. einen Kilometer langen West-Astes/L 785n erforderliche umfangreiche Grunderwerb war Anfang der 1980er Jahre abgeschlossen; sein Bau war ab etwa Mitte der 1980er Jahre im Zuge des Baus des dritten Bauabschnitts der B 61n (3. BA/OWD) nördlich der Jöllenbecker Straße/L 783 vorgesehen. Die für den West-Ast/L 785n aufgestellten Bebauungspläne sind nach wie vor rechtsgültig.

- 1.3. Im Anschluss an den West-Ast, der an der Jöllenbecker Straße in Höhe der Melanchthonstraße enden sollte, ist durch BPlan Nr. II/1/27.00 der Bau einer Verkehrsstraße („Querspange Albert-Schweitzer-Straße“) in Richtung Südwesten bis zur Kurt-Schumacher-Straße, Stapenhorststraße und Victor-Gollancz-Wertherstraße vorgesehen. Die Flächen hierfür werden seit Jahrzehnten freigehalten und befinden sich im Eigentum der Stadt Bielefeld. Lediglich im (bis Mitte 2006 geltenden) FNP war im Anschluss an den West-Ast und die Querspange Albert-Schweitzer-Straße auch eine *neue L 785 in Richtung Werther/Kreis Gütersloh* dargestellt mit etlichen Tunnelabschnitten im Bereich der Kernstadt.

Den Bau der neuen L 785 lehnt das Land NRW unter Kosten-Nutzen-Gesichtspunkten ab; gegen die Querspange Albert-Schweitzer-Straße gab es Proteste seitens kommunalpolitisch einflussreicher Interessen (s.u. 2.2. ff., S. 11 ff.).

- 1.4. **Obwohl die in den 1970er Jahren für Bielefeld prognostizierte Motorisierungsentwicklung (Verhältnis Kfz./Einwohner) um rd. 50 % überschritten worden ist (s. Anlage 1 zu unserer Stellungnahme zum BPlan II/1/57.00 v. 28.11.2011 – künftig: Anlage 1 – S. 11), wurde bis heute keine der o.g. Planstraßen gebaut. Trotzdem wurden die drei traditionellen Hauptverkehrszüge von BI-Mitte in Richtung Westen in ihrem inneren Bereich entweder rückgebaut und verkehrsberuhigt umgestaltet (Stapenhorststraße) oder ihr Netzzusammenhang mit dem Straßennetz II. Ordnung unterbrochen (Arndtstraße und Wertherstraße/L 785 alt).**

Die Stapenhorststraße (als *de facto* verkehrswichtigste dieser drei Ausfallstraßen) wurde 1988 östlich der Melanchthonstraße auf rd. einem Kilometer mit der expliziten Zweckbestimmung einer Verkehrsberuhigung rückgebaut und umgestaltet. Der ehemalige Bielefelder Stadtbaurat Hotzan bezeichnete diesen Rückbau als „*städtebauliche Aufwertung der Stapenhorststraße durch Abwertung ihrer Verkehrsfunktion*“. Infolgedessen ist ihre Leistungsfähigkeit lt. Aussage des Verkehrsplaners Prof. Schwär nachmittags bis abends auf 82 % gesunken und der Verkehrsfluss zäher denn je. 1995 wurde auch das Teilstück zwischen Melanchthon- und Voltmannstraße von vier auf zwei Fahrspuren zurückgebaut. Die Stapenhorststraße ist damit weniger als je geeignet, die Funktion einer (neuen) westlichen Landesstraße im Anschluss an die B 61n zu erfüllen. Ungeachtet dessen wurde sie 1996 rein nominell zur L 785n aufgestuft (s. dazu Anlage 1 Pkt. 2.1., S. 3!). Die Wertherstraße (L 785) westlich der Voltmannstraße soll überdies in einer Weise umgebaut werden, dass die Lokalpresse sie (zutreffend) als „Anliegeroute“ charakterisiert hat.

Trotzdem sind mit der **140. Änderung des Flächennutzungsplanes (FNP)**, die praktisch unter Ausschluss der Öffentlichkeit stattgefunden hat und 2006 in Kraft getreten ist, alle Planstraßen von BI-Mitte in Richtung Westen aus dem FNP herausgenommen worden. Entsprechendes gilt nicht für die B 66n, obwohl mit der L 778n eine neue Ost-Achse hergestellt worden ist. Die Bebauungspläne für den West-Ast und die Querspange Albert-Schweitzer-Straße sollen „zu gegebener Zeit“ an den geänderten FNP „angepasst“ werden.

Das alles war bzw. ist nur deshalb möglich, weil man seit 1986 dabei ist, unter bewusster und systematischer Umgehung der o.g. Bauleitpläne sowie des ein-

schlägigen Planungsrechts, also vorsätzlich rechtswidrig sukzessive eine ‚alternative‘ Verkehrsplanung zu realisieren.

- 1.5. So wurde 1985 der kommunalpolitische Beschluss gefasst, den West-Ast „erst einmal auf Eis“ zu legen und den 3. Bauabschnitt (3. BA) der B 61n/OWD (nördlich der Jöllenbecker Straße) zunächst ohne diesen in Richtung Nordosten weiterzubauen. Im Norden sollte der OWD durch einen „Überflieger“ an die Ernst-Rein-/Schildescher Straße angebunden werden, was eine Umfahrung der ‚neuralgischen‘ Strecke Herforder Straße (B 61 alt)/Willy-Brandt-Platz/Feilenstraße (L 783 alt) ermöglicht.

Ziel der Trassenänderung des 3. BA/OWD war, den Bau der unter SPD, CDU und FDP grundsätzlich unumstrittenen Ost-Achse/B 66n „vorzuziehen“. Die Option für einen „späteren“ Anschluss „einer“ L 785n wurde ausdrücklich offengehalten. So hieß es am 20. März 1985 in der *Neuen Westfälischen (NW)* unter der Überschrift: „Der Westast erst einmal auf Eis gelegt“ u.a.: „Seitens der Verwaltung wurde betont, daß auch mit der neuen Kurve eine spätere Verknüpfung mit einer L 785 neu, dem West-Ast, nicht ausgeschlossen ist.“ Wie diese Verknüpfung aussehen sollte, wurde allerdings nicht erläutert. Die bis dahin vorgesehene, mit dem Abriss etlicher Häuser im Kamphofviertel verbundene Trassenführung des West-Astes **kann nicht gemeint** gewesen sein. So hatte der damalige Vorsitzende der CDU-Ratsfraktion 1985 im Planungsausschuss erklärt, dass man die Häuser im Kamphofviertel „nicht abreißen wolle“; die CDU ist aber bis Anfang der 1990er Jahre nachdrücklich für den Bau des West-Astes eingetreten. Die ‚alte‘ Trassenführung wäre jedoch zu einem späteren Zeitpunkt nicht mehr umsetzbar gewesen. Der Wortführer der SPD im Planungsausschuss lehnte seinerzeit die Behandlung dieses Themas ausdrücklich ab: „Der West-Ast interessiert uns heute nicht“ [...]. Eine Diskussion über die Verkehrerschließung des Bielefelder Westens lehnte er ab: „Wir haben dafür ohnehin keine konkreten Schritte anzubieten.“ (*Westfalenblatt [WB]* vom 6.2.1985).

Rückblickend erweist sich der Beschluss des Planungsausschusses von 1985 als der erste Schritt einer langfristig angelegten, rein kommunalpolitisch motivierten Planungsstrategie mit dem Ziel, die T-Lösung durch eine straßenbauliche Alternative zu ersetzen, die nur ‚schleichend‘ und unter systematischer Umgehung geltenden Planungsrechts, also rechtswidrig realisierbar ist. Das ergibt sich aus Folgendem:

- 1.6. **Bestandteil der Planungen für die B 61n ist die „T-Lösung“**, ein Verkehrsstraßenkreuz in BI-Mitte nordwestlich des Hauptbahnhofs, das der aus städtebaulichen, verkehrlichen und systematischen (straßenrechtlichen) Gründen notwendigen Verknüpfung der Nord-Süd-Achse B 61n/OWD mit einer neuen West-Achse (West-Ast/L 785n) und einer neuen Ost-Achse (Ost-Ast/B 66n) dienen sollte (s.o. S. 1 f.). Diese Bundesfern- und Landesstraßen sind hinsichtlich ihrer Linienbestimmung, also ihres Verlaufs, ihrer Streckencharakteristik und ihrer Netzverknüpfung i.S.v. § 37 Abs. 2 StrWG NW aufeinander abgestimmt. Die für sie aufgestellten Bebauungspläne sind planfeststellungsersetzende BPläne gem. § 17 Abs. 1 FStrG bzw. gem. § 38 Abs. 4 S. 1 StrWG NW.²⁾

§ 17 Abs. 3 S. 2 FStrG und § 38 Abs. 4 S. 2 StrWG NW bestimmen übereinstimmend, dass im Falle einer Abweichung von Festsetzungen eines planfeststellungser-

2) Das gilt insbesondere mit Blick auf den für den West-Ast/L 785n aufgestellten BPlan Nr. H/2/13.01. Dieser ist ein planfeststellungsersetzender BPlan, der auf die B 61n abgestimmt ist, die auch gebaut worden ist. Für seine Änderung ist gem. § 38 Abs. 4 S. 2 StrWG NW die Durchführung einer Planfeststellung vorgeschrieben. Die 140. Änderung des Flächennutzungsplans von 2006 mit einer „zu gegebener Zeit“ nachfolgenden „Anpassung“ des o.g. BPlanes ist der zweifelsfrei rechtswidrige Versuch einer Umgehung dieser Planfeststellung und (damit) der erforderlichen planerischen Abwägung über den West-Ast oder eine städtebaulich und verkehrlich äquivalente Westanbindung der B 61n in BI-Mitte durch eine (neue) Hauptverkehrsstraße II. Ordnung (s. dazu Anlage 1).

setzenden Bebauungsplans die Planfeststellung gem. § 17 ff. FStrG bzw. § 37 ff. LStrG NW (zusätzlich) durchzuführen ist.

Vor dem Bau der von den geltenden (planfeststellungsersetzenden) Bauleitplänen zur T-Lösung wesentlich abweichenden Trasse des 3. BA der B 61n hätte das Land NRW demnach ein Planfeststellungsverfahren durchführen müssen, in dem insbesondere über eine geänderte Netzverknüpfung der B 61n/OWD „mit einer L 785 neu, dem West-Ast“ zu befinden gewesen wäre. Diese ist bis heute unterblieben. Es hat insoweit auch keine rechtmäßige Bauleitplanung stattgefunden (s.u. 1.8. ff., S. 5 ff.). Keinesfalls war das Land an den Beschluss des Planungsausschusses der Stadt Bielefeld gebunden; dieser konnte die zuständige Landesbehörde nicht zum Bau einer von den planerischen Festsetzungen wesentlich abweichenden Trasse der Bundesfernstraße B 61n verpflichten.

Der kommunalpolitische Beschluss von 1985 ist nicht nur kein formell rechtmäßiges Verfahren für die Änderung der Trasse des 3. BA/OWD, er stellt auch materiell eine eklatante Missachtung des planerischen Abwägungsgebots als zentralem Gebot rechtsstaatlicher Planung (vgl. § 17 Abs. 1 S. 2 FStrG, § 37 Abs. 1 S. 2, § 38 Abs. 2 StrWG NW, § 1 Abs. 7 BauGB) dar: Es fehlt jede städtebaulich und verkehrlich tragfähige Begründung für die Trassenänderung des 3. BA der B 61n und ihren Bau überwiegend in Form von zwei 535 Meter langen Tunnelröhren („Ostwestfalentunnel“). Das gilt erst recht für die ‚Zurückstellung‘ des West-Astes und die Weigerung, die Frage der „Verkehrerschließung des Bielefelder Westens“, also der „Verknüpfung“ der B 61n „mit einer L 785 neu, dem West-Ast“ (s.o. 1.5.) in BI-Mitte zu regeln. Eine sachgerechte planerische Abwägung hätte zu dem Ergebnis kommen müssen, dass es dafür und für den Tunnelbau unterhalb eines ehemaligen Industriegeländes und des Bahngeländes keinerlei verkehrliche oder städtebauliche Rechtfertigung oder gar Notwendigkeit gibt. **Unter Kosten-Nutzen-Erwägungen stellt das obendrein eine horrende Verschwendung öffentlicher Mittel im (zumindest) zweistelligen Millionenbereich dar.**

- 1.7. Ende 1985, ein halbes Jahr nach dem o.g. Beschluss, wurde der 2. BA der B 61n/OWD fertiggestellt. Dieser endete an der Jöllnbecker Straße (L 783) gegenüber der Weststraße; Letztere wurde über eine kombinierte Geradeaus- und Linksabbiegerspur an den OWD angebunden. Der Kreuzungsbereich OWD/Jöllnbecker Straße/Weststraße wurde ausgebaut. Dadurch wurden von 1986 bis 1994 westliche Zielverkehre von dort direkt in die Weststraße und die davon abzweigende, auf rd. 2,5 Kilometern geradlinig in Richtung Westen verlaufende Schloßhofstraße geführt. Infolgedessen stieg auf der oberen Schloßhofstraße (zwischen West- und Turmstraße), einer ehemals abseits der Hauptverkehrsströme gelegenen Wohnstraße mit einer besonders hohen Wohndichte, das Verkehrsaufkommen im Vergleich zur regulären Vorbelastung von 1.000 Kfz./Tag, wie sie der Verkehrsbelastungsplan für BI-Mitte von 1978 ausweist, um das Sechsfache und mehr an. In einer 1984 von der Stadt Bielefeld herausgegebenen Broschüre mit dem Titel „Ostwestfalendamm“ hatte es noch geheißen: „Der provisorische Anschluss des Ostwestfalendamms [...] in Höhe der Weststraße kann ... nur als Zwischenlösung gelten, die in **wesentlichen** Punkten unbefriedigend ist und nicht auf Dauer bestehen kann“.

Der Bau des dritten Bauabschnitts der B 61n/OWD mit seinen zwei 535 m langen Tunnelröhren fand auf bzw. unter einem abseits gelegenen ehemaligen Industriegelände sowie unterhalb des Bahngeländes und damit von der Öffentlichkeit weitgehend unbemerkt statt. Während der rd. neunjährigen Bauzeit gab es keine öffentlichen Diskussionen mehr über einen West-Ast. 1989 wurde das „Wohnumfeldprogramm Siegfriedplatz und Umgebung“ aufgestellt, das vom Land NRW im Rahmen seiner Städtebauförderungspolitik mit mehreren Millionen DM gefördert wurde und der seit langem angekündigten Verkehrsberuhigung des v.a. zwischen Stapenhorst- und Jöllnbecker Straße gelegenen, hoch verdichteten Wohnquartiers „Alter Biele-

felder Westen", zu dem auch die West- und die innere Schloßhofstraße (von der West- bis zur Melanchthonstraße) gehören, dienen sollte.

Der 3. BA der B 61n/OWD wurde zusammen mit dem „Überflieger“ plangemäß im Oktober 1994 eröffnet. Im Sommer zuvor wurden zwei Verbindungsarme vom OWD zur Jöllenbecker Straße gebaut, die hierfür schon vorher auf den ersten rd. 300 Metern (westlich der Bahnlinie) sukzessive als vier- bis sechsspürige Landesstraße (L 783n) ausgebaut worden war. 1994 wurde auf diesem Teilstück eine über 100 Meter lange Linksabbiegerspur stadtauswärts zur Weststraße eingerichtet und die OWD-Abfahrt Jöllenbecker Straße gegenüber der Weststraße dreispürig ausgebaut mit einer gleichfalls mehr als 100 m langen separaten Fahrspur in die Weststraße.

- 1.8. Die von den geltenden Bauleitplänen grundlegend abweichende Trasse des 3. BA der B 61n/OWD mit ihren neuen Netzverknüpfungen in Richtung Norden und Osten und ohne Verknüpfung mit dem West-Ast/L 785n in Richtung Westen ist im Widerspruch zu den geltenden (planfeststellungsersetzenden) Bauleitplänen ohne (vorherige) Durchführung einer Planfeststellung oder einer (rechtmäßigen) Bauleitplanung gebaut worden. Das ergibt sich aus Folgendem:**

§§ 17 Abs. 3 S. 2 FStrG, 38 Abs. 4 S. 2 StrWG NW bestimmen übereinstimmend, dass bei einer Abweichung von Festsetzungen eines planfeststellungsersetzenden Bebauungsplans oder einer notwendigen Ergänzung die Planfeststellung nach §§ 17 ff. FStrG, § 37 ff. LStrG NW durchzuführen ist. Alternativ dazu käme ggf. eine **gleichzeitige** Änderung der Bauleitpläne (FNP und BPläne) für die B 61n und seine Ost- und Westanbindung in Betracht. Ein solches Verfahren hätte selbstredend vor Beginn des Baus der – von den Festsetzungen der rechtsverbindlichen Bauleitpläne zur Verknüpfung der B 61n mit einer Ost- und West-Achse in BI-Mitte abweichenden – Trasse des 3. BA/OWD durchgeführt werden **müssen**. Das ist ganz bewusst unterblieben, weil man „für die Verkehrserschließung des Bielefelder Westens keine konkreten (rechtmäßigen) Schritte anzubieten“ hatte (s.o. S.5).

Dass man im vorliegenden Fall überhaupt glaubte, sich daran ‚vorbeimogeln‘ zu können, ist insbesondere darin begründet, dass der Bau der neuen Ost- und West-Achse und ihre Anbindung an den OWD erst am nördlichen Ende der B 61n erfolgen sollte. Da die B 61n, wie bei Straßenbauten dieser Art üblich, aus ‚technischen‘ Gründen in mehrere (unselbständige) Bauabschnitte aufgeteilt worden war, konnte der größte Teil des OWD bis Mitte der 1980er Jahre ganz legal ohne neue Anschlussstraßen gebaut und die jeweils fertiggestellten Bauabschnitte **vorübergehend** an das Ortsstraßennetz angebunden werden. Diesen Umstand hat man 1985 ausgenutzt, als es plötzlich hieß, der dritte und letzte BA solle „vorerst“ ohne eine neue L 785, den sog. West-Ast, gebaut werden mit dem Ziel, die B 66n, den sog. Ost-Ast, „vorziehen“ zu können. **Wäre der OWD ‚umgekehrt‘, also von Nord nach Süd gebaut worden, so wäre der Verzicht auf den West-Ast/L 785n gleichbedeutend mit dem Verzicht auf den Bau des OWD insgesamt gewesen.**

Damit steht außer Frage, dass der Bau des 3. BA der B 61n (nördlich der Jöllenbecker Straße) inklusive „Überflieger“ und „Ostwestfalentunnel“ „schwarz“, also ohne die erforderliche Rechtsgrundlage erfolgt ist.

Daran ändern auch die 1992 und 1993 nachgeschobenen „Bebauungspläne“, nämlich die Änderung des BPlans II/3/47.04 („Kamphof“) von 1992 und die 1. Änderung des BPlans II/3/47.02 („Süd-West“) von 1993, nicht das Geringste. Sie sind weder formell noch materiell geeignet, das im vorliegenden Fall vorgeschriebene Planungsverfahren (s.o.) zu ersetzen.

- 1.8.1. Bei der Änderung des BPlans II/3/47.04 („Kamphof“) von 1992, die der nachträglichen Scheinlegalisierung des von 1986 bis 1992 „schwarz“ gebauten 3. BA der B 61n dienen sollte, hat eine konkrete rechtsverbindliche Festsetzung über die innerstädtische Westanbindung der B 61n/OWD vorsorglich erst gar nicht stattgefunden,**

weil andernfalls ein – ohne jeden Zweifel erfolgreicher – Antrag nach § 47 VwGO zu erwarten gewesen wäre. Im Übrigen war die Änderung des BPlans II/3/47.04 auch deshalb rechtswidrig, weil sie entgegen § 8 Abs. 2 BauGB nicht aus dem rechtsgültigen FNP entwickelt worden ist und auch keine Änderung des FNP im „Parallelverfahren“ nach § 8 Abs. 3 BauGB stattgefunden hat; diese ist vielmehr erst 2006 durch die 140. FNP-Änderung erfolgt.

Damit steht außer Frage, dass der 3. BA der B 61n ein Schwarzbau ist, was wiederum die B 61n insgesamt zum Schwarzbau macht; denn der 3. BA ist kein eigenständiges Bauwerk, sondern nur ein unselbständiger Bestandteil des OWD, dem sogar eine besondere Bedeutung für die B 61n insgesamt zukommt, weil hier die (notwendige) neue Ost-Anbindung und die (notwendige) neue West-Anbindung des OWD in BI-Mitte erfolgen sollte.

- 1.8.2. Wenn behauptet wird, die sog. *1. Änderung des BPlans II/3/47.02 („Süd-West“) von 1993* stelle die angebliche planungsrechtliche Grundlage für das Verkehrsstraßenkreuz B 61n/L 783n (Jöllnbecker Straße) dar, so trifft (auch) das zweifelsfrei nicht zu. Es hat zu keinem Zeitpunkt die Offenlegung eines BPlanes stattgefunden, in der der Bau des Straßenkreuzes zwischen der B 61n und der L 783n in der seit nunmehr über 15 Jahren bestehenden Form und noch weniger der 1994 getätigte Ausbau des Verkehrsknotenpunktes B 61n/L 783n/Weststraße (als Bestandteil dieses Straßenkreuzes) erkennbar gewesen wäre, wodurch westliche Ziel- und Quellverkehre vom und zum OWD gezielt und systematisch in die West-/Schloßhofstraße gelenkt werden (sollen). Überdies liegt die 1994 gebaute dreispurige *Abfahrt Ostwestfalendamm* überwiegend außerhalb der Grenzen des o.g. BPlans. Es liegt insoweit also weder formell noch materiell ein BPlan vor. Im Übrigen sind die Verbindungsarme Bestandteile des 3. BA der B 61n; ist dieser als Schwarzbau zu werten, so kann für seine Bestandteile grundsätzlich nichts anderes gelten.

Parallel zu dieser „BPlan-Änderung“ fand die *35. FNP-Änderung* statt. In den Erläuterungen zu dieser heißt es, es sei *„ein Knoten zwischen den Straßen I. und II. Ordnung, B 61n/Jöllnbecker Straße als Verkehrsfläche dargestellt“*. Diese Formulierung wird in den Erläuterungen und Darstellungen zur BPlan-Änderung in **keiner** Weise konkretisiert, diese enthält **keinerlei** rechtsverbindliche Festsetzungen für den Bau der Verbindungsarme vom OWD zur Jöllnbecker Straße und den Neubau dieser Landesstraße (L 783) zwischen diesen Verbindungsarmen. Der Verkehrsknotenpunkt B 61n/L 783n/Weststraße ist nicht einmal andeutungsweise erwähnt oder dargestellt. Die 35. FNP-Änderung kann (ungeachtet der Frage ihrer Rechtmäßigkeit) keine Rechtsgrundlage für den Bau des Verkehrsstraßenkreuzes B 61n/L 783n sein, da ein FNP keine konkreten rechtsverbindlichen Festsetzungen trifft.

Fazit: Die 1. Änderung des BPlanes Nr. II/3/47.02 von 1993 ist keine – nicht einmal eine rechtswidrige – Rechtsgrundlage in Ansehung der 1994 gebauten Verbindungsarme vom OWD zur Jöllnbecker Straße, des Neubaus dieser Landesstraße (L 783) zwischen den Verbindungsarmen und des 1994 ausgebauten Verkehrsknotenpunktes B 61n/L 783n/Weststraße. Dass der Ausbau des Letzteren überdies einer nachhaltigen städtebaulichen Entwicklung gem. § 1 BauGB widerspricht, verdeutlicht die oben zitierte Aussage in einer 1984 von der Stadt Bielefeld herausgegebenen Broschüre zum „Ostwestfalendamm“: „Der provisorische Anschluss des Ostwestfalendamms [...] in Höhe der Weststraße kann ... nur als Zwischenlösung gelten, die in wesentlichen Punkten unbefriedigend ist und nicht auf Dauer bestehen kann“. Der (Aus-)Bau des Verkehrsknotenpunktes B 61n/L 783n/Weststraße ist deshalb ein ‚irreparabler‘ Schwarzbau.

- 1.9. Da nach § 8 Abs. 2 BauGB Bebauungspläne aus dem Flächennutzungsplan (FNP) zu entwickeln sind, wäre bei der Aufstellung eines mit der 35. FNP-Änderung kompatiblen BPlanes zur innerstädtischen Westanbindung der B 61n/OWD zu berücksichtigen (gewesen), dass danach nur *„ein Knoten zwischen den Straßen I. und II. Ord-*

nung, B 61n/Jöllenbecker Straße als Verkehrsfläche dargestellt“ ist. Die West- und die Schloßhofstraße sind nicht erwähnt, denn Erstere und die obere Schloßhofstraße (zwischen West- und Turmstraße) gehörten niemals zum Straßennetz II. Ordnung (s. auch Anlage 1 Pkt. 8.1. ff., S. 13 ff.). Ein mit der 35. FNP-Änderung konformer BPlan hätte folglich eine Anbindung des OWD/B 61n allein an die Jöllenbecker Straße/L 783 vorsehen dürfen (s.u. 3.1., S. 15). Gemäß der geltenden Planungslage hätte die „**Verkehrerschließung des Bielefelder Westens**“ über die Jöllenbecker Straße in Verbindung mit der zu verlängernden Albert-Schweitzer-Straße (als zum Straßennetz II. Ordnung gehörende und dementsprechend breit angelegte Hauptverkehrsstraße) stattfinden müssen.

Dementsprechend hatte 1990 das IVV Aachen in einem im Auftrag der Stadt Bielefeld erstellten Verkehrsgutachten die Verlängerung der Albert-Schweitzer-Straße bis zur Schloßhofstraße empfohlen – in Verbindung mit einer Abbindung der inneren Schloßhofstraße. Dasselbe hatte seinerzeit auch die Bielefelder CDU vorgeschlagen: „Um eine übermäßige Belastung durch eine zügige Verbindung Schloßhofstraße/Arndtstraße³⁾ zu vermeiden, sollte geprüft werden, die Schloßhofstraße im Bereich der Albert-Schweitzer-Straße zu unterbrechen und auf die Jöllenbecker Straße zu führen.“ Allerdings wären diese (mit der geltenden Bauleitplanung konformen) Vorschläge nur eine **provisorische Lösung** gewesen. Die CDU begründete das damit, dass „die Aufnahmefähigkeit der Jöllenbecker Straße [...] begrenzt“ sei und sich deshalb mittel- bis langfristig „**Engpässe vor der Anbindung zum Ostwestfalendamm**“ ergeben würden, „die zu **Staus und Verdrängung des Verkehrs in Wohnbereiche** führen“. Deshalb, so ihre langjährige Forderung, dürfe „auf keinen Fall [...] das langfristige Ziel aufgegeben werden, den Ostwestfalendamm über den sogenannten Ost-West-Ast [...] mit der Schloßhofstraße zu verbinden.“ **Daraus folgt, dass (allenfalls) der Bau des West-Astes die Verlängerung der Albert-Schweitzer-Straße überflüssig machen konnte, und im Umkehrschluss, dass ein Verzicht auf diese Verlängerung den Bau des West-Astes voraussetzte.**

Die Umsetzung der Vorschläge des IVV Aachen und der CDU stießen auf die unterschiedene Ablehnung der Baugenossenschaft *Freie Scholle*, die in den 1950/60er Jahren in einigem Abstand von dieser Hauptverkehrsstraße in Kenntnis ihrer Verkehrsfunktion Wohnhäuser errichtet hatte. Deshalb wurde der *Freien Scholle eG* entgegen der geltenden Bauleitplanung Anfang der 1990er Jahre die rechtswidrige politische Zusage gegeben, die Albert-Schweitzer-Straße nicht zu verlängern.⁴⁾ Trotzdem fordert die CDU nicht mehr den Bau des West-Astes (s.u. S. 1.11.1., S. 8 f.).

- 1.10. Statt der nach der geltenden Bauleitplanung gebotenen, vom IVV Aachen vorgeschlagenen und von der Bielefelder CDU zumindest bis 1990 geforderten (provisorischen) „**Verkehrerschließung des Bielefelder Westens**“ über die Jöllenbecker Straße/L 783 in Verbindung mit der (verlängerten) Albert-Schweitzer-Straße hat die – hierfür selbstredend unzuständige – Bezirksvertretung (BZV) BI-Mitte den (Aus-)Bau des Verkehrsknotenpunktes OWD/Jöllenbecker Straße/Weststraße beschlossen. Auf diese in jeder Hinsicht rechtswidrige Weise ist mit der West-/Schloßhofstraße eine (neue) fast 3 km lange westliche Anschlussstraße an die B 61n und damit eine verkehrliche Alternative zum West-Ast/L 785n geschaffen worden. Das ergibt sich aus Folgendem:

3) Die „Verbindung Schloßhofstraße/Arndtstraße“ war neben der Stapenhorststraße und der inneren Wertherstraße (L 785 alt) der traditionell dritte Verkehrsstraßenzug II. Ordnung von BI-Mitte in Richtung Westen (s. Anlage 1 Pkt. 8.1., S. 13). Von der West-/Schloßhofstraße war zu keinem Zeitpunkt als neuer westlicher Verbindung zur B 61n/OWD die Rede.

4) Diese illegale Zusage wurde gut 10 Jahre später durch eine gleichermaßen rechtswidrige Gefälligkeitsplanung ‚legalisiert‘ (s.u. 2.6. ff., S. 13 ff.), die mit der Neuaufstellung des BPlans Nr. II/1/57.00 fortgesetzt wird, wie wir in unserer Stellungnahme dazu v. 28.11.2011 ausführen.

Der 1994 im Zuge der Fertigstellung des 3. BA getätigte (Aus-)Bau des Verkehrsknotenpunktes OWD/Jöllennecker/Weststraße entspricht einer typischen Kreuzung des Straßennetzes I. und II. Ordnung. Er geht weit über den Ende 1985 (nach Fertigstellung des 2. BA) hergestellten (provisorischen) Anschluss hinaus. Der Verkehrsknotenpunkt verbindet die West-/Schloßhofstraße mit nord-östlichen Ziel- und Quellverkehren vom und zum OWD – eine Verbindung, die bis 1994 noch gar nicht existiert hatte. Die Verbindungsfunktion der bis 1994 provisorischen OWD-Abfahrt Jöllennecker Straße/Weststraße für westliche Quell- und Zielverkehre von und zur B 61n aus Richtung Süden hat demgegenüber die OWD-Abfahrt L 783n/Mindener Straße übernommen. Diese Verkehre werden von dieser stadtauswärts nicht signalisierten Abfahrt zur mehr als 100 m langen Linksabbiegerspur auf der L 783n stadtauswärts und von dort zur West-/Schloßhofstraße geführt. Infolgedessen stellt dieser Straßenzug eine neue schnelle Verbindung für westliche Ziel- und Quellverkehre vom und zum OWD/B 61n in und aus alle/n andere/n Richtungen dar.

Das führt nicht bloß zu der von der CDU befürchteten „Verdrängung des Verkehrs in Wohnbereiche“ (s.o.), damit wird auch das genaue Gegenteil der mit den rechtmäßigen und sachgerechten Bauleitplänen zur T-Lösung bzw. zum West-Ast i.V. mit der Querspange Albert-Schweitzer-Straße verfolgten Zielsetzung erzielt: Anstatt die westlichen Ziel- und Quellverkehre von der und zur B 61n um den überwiegend vor rd. einhundert Jahren errichteten, stadtkernnahen und hoch verdichteten „Alten Bielefelder Westen“ herumzuführen, werden diese **gezielt und systematisch** in dieses Wohnquartier hinein- und hindurchgeleitet. Das wird auch durch die Aussage eines langjährigen, insbesondere in Planungsangelegenheiten kundigen Mitglieds des Stadtrates, des Planungsausschusses und der BZV BI-Mitte bestätigt, wonach Ziel der Verkehrspolitik war, mit der B 61n „an die Schloßhofstraße heranzukommen“.

Da die so geschaffene verkehrliche Konstellation aus der Vogelperspektive einem „S“; ähnelt, bezeichnen wir sie – analog zur „T-Lösung“ bzw. „C-Lösung“ (s.u. 2.4., S. 12 f.) – als „**S-Lösung**“. Sie steht und fällt mit dem (Aus-)Bau des Verkehrsknotenpunktes OWD/Jöllennecker Straße/Weststraße. Diese „S-Lösung“ wäre auf der Grundlage einer rechtmäßigen Planung niemals realisierbar (gewesen) – eben deshalb ist sie ‚vorsorglich‘ unterblieben. Sie stellt eine weder städtebaulich noch verkehrlich adäquate Netzverknüpfung dar – eben das ist mit dem Zitat aus der von der Stadt Bielefeld 1984 herausgegebenen Broschüre zum Ostwestfalendamm (s.o. 1.7., S. 4 u. 1.8.2., S. 6) ausgesagt.

Es handelt sich hier um den mit Rücksicht auf die *Freie Scholle eG* unter vorsätzlicher Umgehung geltenden Rechts und unter Ausschluss der Öffentlichkeit ausgehandelten kleinsten gemeinsamen kommunalpolitischen ‚Nenner‘ zur Regelung der seit 1985 bewusst offen gelassenen Frage der „*Verkehrerschließung des Bielefelder Westens*“.⁵⁾

- 1.11. Dass es sich bei dieser Verkehrsführung im Anschluss an die B 61n/OWD („S-Lösung“) um eine bewusste und gewollte Alternative zur T-Lösung bzw. zum West-Ast handelt, ergibt sich (auch) aus Folgendem:
 - 1.11.1. Die „S-Lösung“ ist unter der „Federführung“ des ersten von der CDU (von 1990 – 1995) gestellten Planungsdezernenten zustande gekommen. Seither verlautet seitens der CDU nichts mehr vom West-Ast und der Querspange Albert-Schweitzer-Straße, deren Bau sie jahrzehntelang nachdrücklich gefordert hatte. Die CDU hat auch am 30.03.2006 im Stadtrat der 140. Änderung des FNP zugestimmt, mit der alle diese von ihr vormals für unverzichtbar gehaltenen Straßen aus dem FNP herausgenommen worden sind. Die B 66n, also der Ost-Ast des OWD/B 61n, ist dem-

5) Der SPD-Wortführer im Planungsausschuss, der 1985 jede Diskussion über diese Frage strikt abgelehnt hatte (s.o. 1.5., S. 3; s. auch unten 2.6.5., S. 14), war auch ehrenamtlicher Funktionär der *Freien Scholle* sowie Mitglied der Bezirksvertretung BI-Mitte und Ratsmitglied bis 2004.

gegenüber ebenso im FNP verblieben wie die Option für die Verbindung der Schloßhofstraße mit der L 922 (Schröttinghauser Straße), wofür sich besonders die CDU seit rd. 25 Jahren stark macht; die kommunalpolitischen Mehrheiten hierfür sind grundsätzlich gesichert (s. Anlage 1 Pkt. 3.2., S. 6).

- 1.11.2. Eine gleichsam amtliche Bestätigung dafür, dass die West- und die innere Schloßhofstraße Teil einer zum Straßennetz II. Ordnung (überörtliche und örtliche Hauptverkehrsstraßen) gehörenden westlichen Ausfallstraße sein sollen, haben wir am 22.01.1998 im Rathaus der Stadt Bielefeld erhalten. Dort hat uns ein nach eigenem Bekunden langjährig für Verkehrsplanung zuständiger (ehemaliger) Mitarbeiter des Planungsamts einen vom September 1993 – zeitgleich mit dem Inkrafttreten der 35. Änderung des FNP (s.o. S. 6 f.) – datierten und vom Planungsamt ohne jede Rechtsgrundlage angefertigten Straßenplan für den Alten Bielefelder Westen vorgelegt. Darin waren neben der Stapenhorststraße auch die West- und die obere Schloßhofstraße (zwischen West- und Turmstraße) als zum Straßennetz II. Ordnung gehörig (gelb) dargestellt, während die Jöllenbecker Straße und die Wertherstraße als Landesstraßen (L 783 und L 785 alt) blau eingezeichnet waren. Diese Darstellung findet sich auch in anderen – auch von der Stadt Bielefeld herausgegebenen – Straßenplänen, die die West- und die Schloßhofstraße (ab Weststraße) als zum örtlichen und überörtlichen Hauptverkehrsstraßennetz gehörig ausweisen – in einer Reihe mit klassifizierten Landes- und Bundesstraßen wie Jöllenbecker Straße (L 783), Stapenhorststraße („L 785n“), Eckendorfer Straße (L 778n), Herforder Straße (B 61) oder Detmolder Straße (B 66). Dementsprechend wird ein Verkehrsaufkommen auf der oberen Schloßhofstraße (zwischen West- und Turmstraße) von rd. 6.000 Kfz. pro Tag als nur „gering bis mittel“ eingestuft. Damit werden die für das Straßennetz II. Ordnung verwendeten Maßstäbe zugrunde gelegt.
- 1.11.3. Dementsprechend wurde 1993/94 im Zuge der Umsetzung des „Wohnumfeldprogramms Siegfriedplatz und Umgebung“ – entgegen seinem Sinn und Zweck – die Schloßhofstraße zwischen Turmstraße und Melancthonstraße mit der Neuanlage von Radfahrwegen auf Kosten der Gehwege als (Haupt-)Verkehrsstraße ausgebaut. Das verdeutlicht die amtliche Begründung: „durch die Trennung des Radverkehrs vom Kraftfahrzeugverkehr [wird hier] bewirkt, daß die Kraftfahrzeuge nicht mehr [!] durch langsamer fahrende Radfahrer behindert [!] werden.“ Die nur 150 Meter kurze obere Schloßhofstraße (zwischen West- und Turmstraße) ist demgegenüber zwar optisch umgestaltet und (symbolisch) als Tempo-30-Zone ausgewiesen worden; eine Verkehrsberuhigung ist dadurch nicht eingetreten, und sie war auch nicht beabsichtigt. Das etwa 150 Meter kurze Teilstück der Weststraße zwischen dem Verkehrsknoten B 61n/L 783n und Schloßhofstraße ist in gar keiner Weise verkehrsberuhigt gestaltet; die Vornahme verkehrsberuhigender Maßnahmen wird hier unter Hinweis auf die „Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs“ vom und zum OWD kategorisch abgelehnt.
- 1.11.4. Eine weitere amtliche Bestätigung unserer Auffassung, dass mit dem (Aus-)Bau des Verkehrsknotenpunktes OWD/Jöllenbecker Straße/Weststraße (als Bestandteil des Verkehrsstraßenkreuzes B 61n/L 783n) eine Alternative zur T-Lösung geschaffen worden ist, stellt die Begründung dar, mit der die Bezirksregierung Detmold mit Bescheid vom 14.10.1999 unseren Widerspruch gegen die Ablehnung unseres Antrags vom 17.05.1995 an die Stadt Bielefeld auf Vornahme verkehrsbeschränkender Maßnahmen auf der West- oder/und inneren Schloßhofstraße nach § 45 Abs. 1 Nr. 3 StVO („zum Schutz der Wohnbevölkerung vor Lärm und Abgasen“) zurückgewiesen hat: Unser Antrag sei unter dem Aspekt der „Sicherheit und Ordnung des Verkehrs“ – m.a.W.: seiner Leichtigkeit und Flüssigkeit – abzulehnen, weil der „richtlinienkonforme“ Ausbau des Verkehrsknotenpunktes OWD/Jöllenbecker Straße/Weststraße die besten Voraussetzungen zur „sicheren Abwicklung der dortigen Verkehrsbeziehungen“ biete, das heißt konkret: zur optimalen Abwicklung auch

weiträumiger westlicher Ziel- und Quellverkehre vom bzw. zum OWD/B 61n, „Überflieger“ etc. über die West-/Schloßhofstraße.⁶⁾

Dazu passt die Ankündigung des o.g. (1.11.2.) ehemaligen Verkehrsplaners, wir würden eine (künftige) Verdoppelung des Verkehrsaufkommens auf der oberen Schloßhofstraße (zwischen West- und Turmstraße) „nicht merken“, also eine Steigerung auf (mindestens) 12.000 Kfz. pro Tag⁷⁾, was dem damaligen Verkehrsentwicklungsplan entspricht. Das verdeutlicht, dass eine derartige Verkehrszunahme geplant und der (Aus-)Bau des Verkehrsknotenpunktes OWD/Jöllennecker Straße/Weststraße darauf hin konzipiert ist. Lt. Bericht in der NW vom 23.11.2010 erklärte das Mitglied der BZV-Mitte, Henningsen, in der BZV-Sitzung vom 18.11.10, die „Verkehrsbedeutung“ der Schloßhofstraße werde in Zukunft noch „zunehmen“.

- 1.11.5. Als weitere amtliche Bestätigung unserer Auffassung, dass mit dem (Aus-)Bau des Verkehrsknotenpunktes OWD/Jöllennecker Straße/Weststraße (als Bestandteil des Verkehrsstraßenkreuzes B 61n/L 783n) eine verkehrliche Alternative zur T-Lösung geschaffen werden soll mit der West-/Schloßhofstraße als ‚Ersatz‘ für den West-Ast/L 785n, kann die schon erwähnte Mitte 2006 in Kraft getretene **140. FNP-Änderung**, mit der alle westlichen Planstraßen ersatzlos aus der Planung herausgenommen werden sollen, angesehen werden. Nachdem mit der „S-Lösung“ (s.o. S. 8) rechtswidrig Fakten geschaffen worden sind, soll diesen der FNP mit seiner 140. Änderung ‚angepasst‘ werden; den Darstellungen des geänderten FNP wiederum sollen lt. amtlicher Begründung „zu gegebener Zeit“ die noch rechtsgültigen Bebauungspläne für den West-Ast und die Querspange Albert-Schweitzer-Straße „angepasst“ werden. In Anlage 1 haben wir ausführlich dargelegt, dass die für die Aufgabe des West-Astes und der Querspange Albert-Schweitzer-Straße vorgetragenen Argumente nicht nur nahezu sämtlich unzutreffend sind, sondern zumeist vom Gegenteil auszugehen ist.

Das formelle Planungsrecht wird hier offensichtlich dazu missbraucht, nicht nur das materielle, sondern selbst das formelle Planungsrecht außer Kraft zu setzen. Eine Änderung der planfeststellungsersetzenden Bauleitplanung für die T-Lösung, also der Verknüpfung der B 61n und der B 66n mit einem West-Ast/L 785n, kommt, um es zu wiederholen, nur im Wege einer Planfeststellung oder ggf. einer Bauleitplanung in Betracht, in der sowohl der FNP als auch die betroffenen BPläne für die B 61n/OWD und ggf. für den West-Ast/L 785n im Parallelverfahren aufzustellen sind (s.o. 1.6., S. 3 f. u. 1.8., S. 5). In einem solchen Verfahren wäre eine gleichzeitige Streichung des West-Astes/L 785n, der Querspange Albert-Schweitzer-Straße und der L 785n in Richtung Werther ohne eine Regelung für eine neue „Verknüpfung“ der B 61n „mit einer L 785 neu, dem West-Ast“ (s.o. 1.5., S. 3) ausgeschlossen. Die 1996 rein nominell zur L 785n aufgestufte Stapenhorststraße ist zweifellos keine derartige Straße, die West-/Schloßhofstraße ist es noch weniger.

- 1.12. Unsere Interventionen und Eingaben seit Anfang 1995 bei Politik und Verwaltung der Stadt Bielefeld haben im Wesentlichen folgende Resonanz gefunden: „Kein Gesprächsbedarf, kein Handlungsbedarf, sollen sie doch klagen.“ Oder: „Wem das zu viel Verkehr ist, der muss eben wegziehen.“ „Woanders ist noch mehr Verkehr.“

Laut Aussage eines Ratsmitgliedes falle bei der Erwähnung des Themas West-/Schloßhofstraße bei allen Ratsparteien „sofort die Klappe herunter“. „nicht einmal die Lokalpresse“ greife es auf. Diesem „Schweigekartell“ schließen sich die „Grünen“

6) Als Kehrseite der damit eingetretenen ‚Bündelung‘ westlicher Ziel- und Quellverkehre vom und zum OWD auf der West- und Schloßhofstraße ist der Verkehr auf anderen, vormals hoch verkehrsbelasteten Straßen innerhalb des Alten Bielefelder Westens erheblich zurückgegangen (s. dazu Anlage 1 Pkt. 8.2.3., S. 15 f.).

7) Für die (innere) Schloßhofstraße westlich der Turmstraße bedeutete das eine Verkehrsbelastung von deutlich mehr als 15.000 Kfz. pro Tag.

uneingeschränkt an (s.u. 2.4., S. 13). Die einzig ‚substanzielle‘ Stellungnahme eines Kommunalpolitikers zu unserer Kritik an der Anbindung der B 61n an die West-/Schloßhofstraße äußerte vor ein paar Jahren der Bezirksvorsteher von BI-Mitte: „*Ich kann keinen Formfehler (!) erkennen.*“

Seit Mitte der 1990er Jahre wird alles getan, um diesen rechtswidrigen Zustand auf rechtswidrige Weise fest- und fortzuschreiben. Dass man hierbei nicht einmal vor Fälschungen bzw. schriftlichen Lügen zurückschreckt, verdeutlicht das Folgende:

1996 wurde der Versuch einer 2. Änderung des BPlanes Nr. II/3/47.02 unternommen, in der es um den Bau eines „Multiplex“-Kinos an der Große-Kurfürsten-/Arndtstraße gehen sollte. In diesem Zusammenhang sollte die v.a. zu Lasten der West- und Schloßhofstraße geschaffene Situation sogar noch verfestigt werden. Deshalb wurden bei der frühzeitigen Bürgerbeteiligung nicht unsere Fragen zur (hohen) Verkehrsbelastung auf der West-/Schloßhofstraße ins Protokoll aufgenommen, sondern stattdessen Fragen zur Wertherstraße, die gar nicht gestellt, mit den dazu passenden Antworten, die gar nicht gegeben worden waren. Nachdem wir diesen „Formfehler“ moniert hatten, war die 2. Änderung des o.g. BPlanes ‚vom Tisch‘. Stattdessen wurde das „Multiplex“-Kino als ‚Keimzelle‘ des „Neuen Bahnhofsviertels“ mit diversen Entertainment-Einrichtungen und dem größten Parkhaus der Stadt westlich des Hauptbahnhofs gebaut, was zu Mehrverkehr auch auf der West-/Schloßhofstraße führt. Ein BPlan hierfür wurde erst nach Fertigstellung des „Neuen Bahnhofsviertels“ kurzerhand ‚nachgeschoben‘.

2. Im Folgenden werden die (kommunal-)politischen (Hinter-)Gründe dieser rechtswidrigen Planung dargestellt.

- 2.1. Tatsächlich hat das (planungs-)rechtswidrige Vorgehen im Bielefelder Westen schon mit dem Bau der Universität Bielefeld ohne Bebauungsplan (s.o. Fußnote 1, S. 1) begonnen. Ohne diesen ist der Bau der Universität planungsrechtlich betrachtet rechtswidrig, wenngleich kein „Schwarzbau“ i.e.S., soweit hierfür eine Baugenehmigung vorliegt, die allerdings ohne gültigen BPlan nicht hätte erteilt werden dürfen. Zwar hat durch die Aufstellung der o.g. BPläne für den West-Ast und die Querspange Albert-Schweitzer-Straße in Verbindung mit dem am 28.11.1978 in Kraft getretenen und bis 2006 geltenden FNP eine Art Korrektur stattgefunden – allerdings nur unter der Voraussetzung einer Umsetzung dieser BPläne! Dass diese nicht erfolgt ist, hat folgende (Hinter-)Gründe:
- 2.2. Schon vor Inkrafttreten des (bis 2006 geltenden) FNP Ende 1978 polemisierte und agitierte der damalige Lokalchef der größten Bielefelder Tageszeitung *Neue Westfälische (NW)*, zugleich einflussreiches Mitglied im SPD Ortsverein BI-West, Günter Gerke, dessen Haus sich in der Nähe der Plantrasse der von ihm „Grünzugstraße“ genannten Querspange Albert-Schweitzer-Straße befindet, in massiver Weise gegen die Übernahme dieser schon lange geplanten Umgehungsstraße für den Alten Bielefelder Westen in den FNP. Nachdem dies nicht zu verhindern war, forderte Gerke unmittelbar vor Inkrafttreten des FNP in einem *NW*-Kommentar, „gleich Nägel mit Köpfen zu machen und [...] sofort aufs Ganze zu gehen: nämlich durch die Weiterführung der Planung für die L 785 (neu) [...] bis in die Dornberger Gegend“. Grund für diese Forderung war die Einsicht, dass allenfalls der Bau der nur im FNP dargestellten L 785n im Anschluss an den West-Ast den Bau der Querspange Albert-Schweitzer-Straße würde überflüssig machen können (s. Anlage 1 S. 1f.).

Diese Auffassung teilte auch der damalige Vorsitzende der Bielefelder CDU-Ratsfraktion Elges. In einem *NW*-Interview mit Gerke erklärte dieser im Januar 1979 u.a.: „*Natürlich gibt es eine Lösung, die diese Straße durch den Grünzug überflüssig macht, indem man der im Generalverkehrsplan und im Flächennutzungsplan enthaltenen neuen Trasse der L 785 neu [...] höchste Priorität einräumt. Das heißt, daß mit*

dem T-Stück [gemeint ist der o.g. West-Ast] fast gleichzeitig die Weiterführung [...] vom Land und Bund anerkannt und mitfinanziert wird.“ Demgegenüber hat die Bielefelder CDU sich bis Anfang der 1990er Jahre für den Bau des West-Astes i.V. mit der Querspange Albert-Schweitzer-Straße ausgesprochen. Insbesondere wegen verkehrspolitischer Differenzen gründete Elges die „Bürgergemeinschaft für Bielefeld“ (BfB), die seit 1989 im Stadtrat vertreten ist.

- 2.3. Keine sechs Monate nach Inkrafttreten des FNP bezeichnete Gerke den OWD in einem NW-Kommentar auf einmal als „Geißel der Menschen in dieser Stadt“. Gleichzeitig forderte er: „Es muß dahin kommen, daß Rat und Verwaltung, aber auch alle Bürgerinitiativen sich zu einer **sehr engen und vertrauensvollen Zusammenarbeit** finden, um gemeinsam die Probleme abzuwägen und zu lösen.“ (unsere Hervorhebung). Die **planerischen Abwägungen und „Lösungen“ sollten m.a.W. unter Umgehung der gesetzlich vorgeschriebenen Planungsverfahren in ‚Hinterzimmern‘ ausgekugelt werden.**

Der wahre Grund für Gerkes plötzlichen Meinungswandel war die Weigerung des Landes, den Bau der L 785n in Richtung Werther mit ihren zahlreichen Tunnelabschnitten zu finanzieren. Damit war ihm klar, dass der Bau der Querspange Albert-Schweitzer-Straße/„Grünzugstraße“ nur noch um den Preis der Verhinderung des West-Astes abzuwenden war. Zu diesem Zweck kollaborierte Gerke (und mit ihm ein Teil der Bielefelder SPD) mit den Gegnern des OWD und der T-Lösung, für die er zuvor in seinen Zeitungskommentaren nur Hohn und Spott übriggehabt hatte. Als einflussreiches Mitglied im SPD-Ortsverein BI-West drohte er zudem in ‚seiner‘ Zeitung Befürwortern der „Grünzugstraße“ in ‚seiner‘ Partei unverhohlen mit dem Verlust ihres Ratsmandates bei der nächsten Kommunalwahl.

Ab etwa 1980 wurde es in der Öffentlichkeit um den ‚Komplex‘ OWD, T-Lösung, West-Ast, Querspange Albert-Schweitzer-Straße recht still; **die von Gerke ‚angemahnten‘ „vertrauensvollen“ Aushandlungsprozesse fanden ‚hinter den Kulissen‘ statt.** Dazu erklärte zehn Jahre später die SPD in der Hauszeitung der Baugenossenschaft „Freie Scholle“ lapidar: „**Neue Planungstechniken** haben die [...] Planungstechniken, die zum Projekt der ‚Grünzugstraße‘ geführt hatten, überholt.“ „Neue Planungstechniken“ meint hier nichts anderes als vorsätzlichen Rechtsbruch.

- 2.4. Grund für den Beschluss des Planungsausschusses der Stadt Bielefeld im Mai 1985, die B 61n/OWD (zunächst) ohne West-Ast/L 785n weiterzubauen (s.o. 1.5., S. 3) war der **Streit um die Weiterführung des West-Astes** durch die Querspange Albert-Schweitzer-Straße oder die (nur) im FNP dargestellte L 785n (s.o.). Das verdeutlicht die Einlassung des damaligen Vorsitzenden der CDU-Ratsfraktion, Erdmann, lt. Bericht im *Westfalenblatt (WB)* vom 6.2.1985: „In der Beurteilung des West-Astes (L 785 n) liege die CDU ... mit der SPD ‚nicht weit auseinander““. Sein Bau sei nur „dann zu vertreten, wenn es eine ‚plausible und machbare‘ Weiterführung in Pichtung Nordwesten gebe. ‚Wenn nicht, muß der Ost-Ast vorgezogen werden.‘.“

Die „Grünen“, die stets massiv gegen den (Weiter-)Bau des OWD protestiert und agitiert hatten, haben seinerzeit zwar ‚pflichtgemäß‘ gegen die von den rechtsgültigen Bauleitplänen abweichende Trassenführung des 3. BA/OWD (s.o. 1.5., S 3) gestimmt, im Übrigen aber stillgehalten. Den Grund dafür haben wir erst 2007 aus insoweit bestinformierter und zuverlässiger Quelle erfahren: Sie haben als Gegenleistung für ihre Zurückhaltung für sich „zwanzig Stellen“ bei der Stadt Bielefeld ausgehandelt. Da die Mehrheit im Planungsausschuss gesichert war, konnte der Sinn und Zweck dieser ‚Schweigeprämie‘ nur darin bestehen, den rechtswidrigen Weiterbau der B 61n nicht zu gefährden.

Wenn die Bielefelder „Grünen“ für sich reklamieren, sie hätten die T-Lösung ‚verhindert‘, so ist das eine politische Legende. Auch der von ihnen für die Trassenänderung geprägte Slogan „Von der T-Lösung zur C-Lösung“ ist irreführend, denn er täuscht über den kritischen Punkt dieser „Lösung“ hinweg, nämlich die be-

wusst unterschlagene Frage der „Verkehrerschließung des Bielefelder Westens“, also der West-Anbindung des OWD/B 61n in BI-Mitte. Bis heute tun die „Grünen“ nichts dafür, dass dieses Thema auch nur auf die kommunalpolitische Agenda kommt – im Gegenteil: Nachdem wir uns 1994/95 wegen der (rechtswidrigen) Anbindung der B 61n an die West-/Schloßhofstraße bzw. die dadurch verursachten Folgen für die West- und die innere Schloßhofstraße an die – ihrem vormals propagierten Anspruch nach „basisdemokratischen“ – „Grünen“ gewandt hatten, haben diese wenig später alle parteiinternen ‚Foren‘ liquidiert, in denen diese Thematik hätte diskutiert werden können und müssen. 2007 bemerkte ein „grünes“ Ratsmitglied lapidar, warum solle denn ‚seine‘ Ratsfraktion einen Antrag zur Verkehrsberuhigung auf der West- und inneren Schloßhofstraße stellen, wenn doch von vornherein feststehe, dass die Ratsmehrheit ihn ablehne.

- 2.5. Obwohl es nach den Kommunalwahlen im Herbst 1989 erstmals eine „bürgerliche“ Fatsmehrheit in Bielefeld gab, bestehend aus CDU, FDP und der neu gegründeten „BfB“, und die CDU in Übereinstimmung mit dem noch unter der „rot-grünen“ Ratsmehrheit in Auftrag gegebenen Verkehrsgutachten des IVV Aachen die Verlängerung der Albert-Schweitzer-Straße bis zur Schloßhofstraße mit der gleichzeitigen Abbindung der inneren Schloßhofstraße vorgeschlagen hatte (s.o. 1.9., S. 7), ist es nicht zu einer Umsetzung dieses Vorschlages gekommen. Denn neben SPD und „Grünen“ sprach sich auch die „BfB“ dagegen aus. Deren Gründer, der ehemalige Vorsitzende der CDU-Ratsfraktion, Elges, lehnte, wie erwähnt (2.2.), den Bau Querspange Albert-Schweitzer-Straße ab. Stattdessen gab es lt. Bekundung der Freien Scholle im Jahr 2000 eine „über acht Jahre währende Planung der Genossenschaft mit der Stadt“, die Albert-Schweitzer-Straße nicht zu verlängern (s.o. 1.9., S. 7). Wie die Beteiligten genau wussten, war diese „Planung“ eindeutig rechtswidrig.
- 2.6. Um die aufgrund der bestehenden Planungslage gebotene Verlängerung der bestehenden Albert-Schweitzer-Straße bis zur Schloßhofstraße definitiv auszuschließen, wurde vor etwa 8 Jahren der BPlan Nr. II/1/12.00 „Drögestraße“ (?) mit den Stimmen von SPD, „Grünen“ und „BfB“ verabschiedet. Teil dieser politisch motivierten Gefälligkeitsplanung war eine monatelange, von der Baugenossenschaft Freie Scholle organisierte, mit großem finanziellen und publizistischen Aufwand überaus professionell gestaltete und von ihren Mitgliedern lautstark unterstützte Kampagne (mit Internetauftritt, Informationsbroschüren, Transparenten etc.). Hierbei wurde sie von der Bielefelder SPD, den „Grünen“ und der „BfB“ unterstützt. Ein langjähriger Bezirksvorsteher von BI-Mitte, unter dessen maßgeblicher Beteiligung die BZV BI-Mitte den leistungsfähigen (Aus-)Bau des Verkehrsknotenpunktes OWD/Jölllenbecker Straße/Weststraße beschlossen hat und der unserem Anliegen gegenüber „keinen Gesprächsbedarf“ gesehen und uns auf den Klageweg verwiesen hat (s.o. 1.12., S.10), wertete diese rechtswidrige Gefälligkeitsplanung zugunsten der mit Politik und Verwaltung bestens ‚vernetzten‘ Freien Scholle lt. Bericht der NW als Ausdruck einer funktionierenden Demokratie.
- 2.6.1. Die „BfB“ begründete ihre Ablehnung einer Verlängerung der Albert-Schweitzer-Straße u.a. damit, dass dies „mit einer Minderung der Wohnqualität und Wertminderung der Immobilien“ der Freien Scholle verbunden sei. Das war bei dem Beschluss der BZV BI-Mitte zum leistungsfähigen Ausbau des Verkehrsknotenpunktes OWD/Jölllenbecker Straße/Weststraße in Ansehung der Hausgrundstücke an der West- und inneren Schloßhofstraße kein abwägungsrelevanter Belang; die BfB speiste uns vielmehr in einem Schreiben v. 21.11.2001 mit der Bemerkung ab: „es gibt immer bei der Stadtentwicklung Gewinner und Verlierer“.
- 2.6.3. Die Verwaltung machte in ihrer (einseitigen) Stellungnahme gegen den Durchbau der Albert-Schweitzer-Straße u.a. geltend, infolgedessen wären zwei Häuser „nicht mehr anfahrbar, insbesondere durch Rettungsdienste“. Diese Häuser hat die Freie Scholle allerdings inzwischen ebenso abgerissen wie die meisten anderen aus den

1950/60er Jahren stammenden Wohnhäuser. In der NW v. 18.04.2007 wird berichtet, „dass Bielefeld 2007 **Stadtentwicklungsgelder** bekommt [...] 3,273 Millionen könnten es werden.“ Weiter heißt es: „... **820.000 Euro gibt es für die nördliche Innenstadt, ein Teil davon könnte in den Abriss und Neubau von Häusern der Freien Scholle fließen.**“ Das kann sich nur auf die Häuser an der der Albert-Schweitzer-Straße beziehen. Das für den Durchbau dieser Straße jahrzehntelang freigehaltene Gelände will die Stadt Bielefeld auf die *Freie Scholle* übertragen.

- 2.6.4. Die von der CDU (offiziell) auch 2003 noch befürwortete Anbindung der Albert-Schweitzer-Straße an die Schloßhofstraße hatte sie 1990 als „*Provisorium*“ bezeichnet (s.o. 1.9., S. 7), weshalb „auf keinen Fall [...] das langfristige Ziel aufgegeben werden [dürfe], den Ostwestfalendamm über den sogenannten Ost-West-Ast [...] mit der Schloßhofstraße zu verbinden“, so ihre langjährige Forderung. Obwohl dieses „*Provisorium*“ nach der Aufstellung des o.g. BPlans Nr. II/1/12.00 nicht mehr realisiert werden wird, ist (auch) seitens der CDU von einem Bau des West-Astes und der Querspange Albert-Schweitzer-Straße keine Rede mehr. Der einzige Grund für diesen Meinungswandel ist, dass mit der Herstellung der von uns so genannten „S-Lösung“ – unter Federführung des ersten von der CDU gestellten Planungsdezernenten! – ein leistungsfähiger ‚Ersatz‘ für den West-Ast geschaffen worden ist (s.o. 1.10. ff., S. 7 ff.).
- 2.6.5. In der Ratssitzung am 12.02.2002, in der mehrheitlich der Verzicht auf den Durchbau der Albert-Schweitzer-Straße bis zur Schloßhofstraße beschlossen wurde, äußerte sich in seiner Eigenschaft als langjähriges Ratsmitglied auch der (ehrenamtliche) Funktionär der *Freien Scholle eG*, der 1986 im Planungsausschuss jede Diskussion über eine „*Verkehrerschließung des Bielefelder Westens*“ zurückgewiesen hatte, weil man dafür „keine konkreten Schritte anzubieten“ habe (s.o. 1.5., S. 3). Lt. Protokoll der o.g. Ratssitzung wertete er in seinem Redebeitrag die rechtsverbindliche Bauleitplanung zur Verkehrerschließung des Bielefelder Westens „als ‚den Ausdruck einer Verkehrsplanung, die aus dem hohlen Bauch herauskomme‘ und **nicht mehr zeitgemäß** sei“. Ganz anders jedoch seine Bewertung der B 66n, des Ost-Astes des OWD: „Von einem ‚**stadtverträglichen Verkehrsnetz**‘ [!] erwartet Achelpöhler hier: *Besseres Erreichen der City, Entlastung von Wohngebieten ...*“ (WB v. 6.2.1985; unsere Hervorhebungen).

Weshalb das für den West-Ast nicht gelten soll, darauf bleibt er die Antwort ebenso schuldig wie auf die Frage, weshalb er sich nicht seit 1985 nachdrücklich für eine „zeitgemäße“ Änderung der insoweit maßgeblichen Bauleitpläne in Übereinstimmung mit dem geltenden Recht eingesetzt, sondern jede Diskussion über eine „*Verkehrerschließung des Bielefelder Westens*“ strikt abgelehnt hat. In dem hierfür erforderlichen förmlichen Verfahren hätte sich gezeigt, dass er und seine (verkehrspolitischen) Gesinnungsgenossen außer hohlen Phrasen kein den Grundsätzen einer geordneten und nachhaltigen städtebaulichen Entwicklung nach § 1 BauGB und einer (sach-)gerechten Abwägung im Sinne des planerischen Abwägungsgebotes entsprechendes Verkehrskonzept für eine „*Verkehrerschließung des Bielefelder Westens*“ zu bieten haben, sondern nur „*neue Planungstechniken*“ (s.o. 2.3., S. 12), bei der es in Wahrheit um die altbekannte Kungelei in ‚Hinterzimmern‘ zum Vorteil der eigenen Klientel geht unter Missachtung des objektiven Rechts ebenso wie der subjektiven Rechte derjenigen BürgerInnen, die sie nicht zu ihrer Klientel zählen.

3. Abschließend gehen wir auf die seit mehr als 25 Jahren bewusst umgangene Frage der „**Verkehrerschließung des Bielefelder Westens**“ ein.

- 3.1. Auch wenn der 3. BA der B 61n inklusive „Überflieger“ und „Ostwestalentunnel“ sowie die Verbindungsarme der B 61n und die zwischen diesen neu gebaute L 783 Schwarzbauten sind (s.o. 1.8. f., S. 5 f.), so schließt das nicht aus, dass diese grundsätzlich auch auf rechtmäßigem Wege realisierbar (gewesen) wären. So war an-

scheinend in den 1980er Jahren die Aufstellung eines BPlanes für den Anschluss der B 61n an die Jöllenbecker Straße/L 783 beabsichtigt. Die Entwürfe zur Änderung des BPlans Nr. II/3/47.02 „Hauptbahnhof-Nördliche Innenstadt“ (s.o. 1.8.2., S 6!) sehen dazu auch einen Ausbau der L 783 zwischen den Anschlussstellen vor, allerdings nicht in den bis 1994 hergestellten Dimensionen. Es war offenbar auch kein Anschluss der Weststraße an die B 61n vorgesehen. Vielleicht sind die BPlan-Entwürfe nicht in Kraft getreten, weil dieser im Wege einer rechtmäßigen Bauleitplanung nicht möglich wäre.

- 3.1.1. **Unstreitig sind rechtlich nicht „heilbare“ Schwarzbauten zu beseitigen. Das bedeutet im vorliegenden Fall, dass der Netzzusammenhang zwischen dem Verkehrsstraßenkreuz B 61n (OWD)/L 783n (Jöllenbecker Straße) einerseits und der West-/inneren Schloßhofstraße andererseits zu unterbrechen ist, wie wir es seit vielen Jahren (zu Recht) fordern.** Eine vergleichbare Abbindung der inneren Schloßhofstraße vom Straßennetz II. Ordnung hatten schon 1990 das IVV Aachen und die Bielefelder CDU vorgeschlagen (s.o. 1.9., S. 7).
- 3.1.2. Zu einer Schaffung rechtmäßiger Zustände im planungsrechtlichen Sinne gehört im vorliegenden Fall aber entweder die Umsetzung der noch rechtsgültigen BPläne für den West-Ast und die Querspange Albert-Schweitzer-Straße (in modifizierter Form; s. Anlage 1 S. 2) oder, soweit das nicht mehr möglich ist, eine gem. § 17 Abs. 3 S. 2 FStrG und § 38 Abs. 4 S. 2 StrWG NW notwendige Planfeststellung oder alternativ dazu eine **gleichzeitige** Änderung der Bauleitpläne (BPläne und FNP) in Ansehung des 3. BA der B 61n und des West-Astes/L 785n (s.o. Fußnote 2, S. 3, 1.6., S. 3 f.; 1.8., S. 5 sowie den Schriftsatz zu dieser Anlage v. 28.11.2011). In diesem Rahmen wäre über die im Jahre 1985 ‚annoncierte‘ Verknüpfung des 3. BA der B 61n/OWD „mit einer L 785 neu, dem West-Ast“ und seine Weiterführung in Richtung Westen zu befinden (s.o. 1.5., S. 3). Hierfür stellt u.E. die Querspange Albert-Schweitzer-Straße die städtebaulich einzig vertretbare Lösung dar. In den Folgenden Abschnitten legen wir dar, dass diese Planstraßen jedenfalls nicht zu Lasten der West- und inneren Schloßhofstraße aufgegeben werden dürfen.
- 3.2. **In die planerische Abwägung über eine städtebaulich und verkehrlich adäquate Westanbindung der B 61n/OWD sind u.E. insbesondere folgende Aspekte bzw. Erwägungen einzustellen:**
 - 3.2.1. Nach dem ‚Aus‘ für die nur im FNP bis 2006 dargestellte L 785n kommt als städtebaulich und verkehrlich adäquate Weiterführung des bzw. eines – städtebaulich und verkehrlich unverzichtbaren – West-Astes nur die Querspange Albert-Schweitzer-Straße in Betracht (s. Anlage 1 Pkt. 5 ff., S. 6 ff.) in Betracht. Diese Planstraße ist hinsichtlich ihrer Linienbestimmung, also ihres Verlaufs, ihrer Streckencharakteristik und ihrer Netzverknüpfung insbesondere auf ihre Funktion als städtebaulich und verkehrlich notwendige und seit Jahrzehnten geplante Umgehungsstraße für den Alten Bielefelder Westen im Anschluss an den West-Ast der B 61n/OWD abgestimmt. Den Darstellungen des bis 2006 geltenden FNP zufolge sollte sie zudem Teil eines „mittleren Ringes“ von der Victor-Gollancz-Straße bis zur Otto-Brenner-Straße sein (s. Anlage 1 S. 2).

Somit kann kein Zweifel daran bestehen, dass die Querspange Albert-Schweitzer-Straße geeignet ist, zumindest die Funktion einer L 785n im Anschluss an den West-Ast zu erfüllen (s. ebd. Pkt. 5 ff., S. 6 ff.). Der insoweit maßgebliche BPlan Nr. II/1/27.00 (s.o. 1.3., S. 2) ist einem planfeststellungersetzenden BPlan gem. § 38 Abs. 4 S. 1 StrWG NW als äquivalent anzusehen, so dass es u.E. insoweit keiner Planfeststellung mehr bedarf, zumal wenn eine gegenüber den planerischen Festsetzungen ‚abgespeckte‘ Version (s. Anlage 1 S. 2) hergestellt wird.
 - 3.2.2. Die Querspange Albert-Schweitzer-Straße hätte über die sehr breit angelegte Kurt-Schumacher-/Victor-Gollancz-Straße an die ebenfalls relativ breite und gut

ausgebaute Wertherstraße/L 785 stadtauswärts angebunden werden können (wenn nicht müssen). Auf dem Teilstück der Wertherstraße zwischen Victor-Gollancz- und Stapenhorststraße ist allerdings seit etwa 20 Jahren stadtauswärts kein Durchgangsverkehr mehr möglich und durch verkehrslenkende Maßnahmen der Verkehr auch stadteinwärts ganz erheblich reduziert worden. Das und die sich daraus zwangsläufig ergebende Frage, welche Straße stattdessen im Anschluss an die Querspange Albert-Schweitzer-Straße zur L 785 aufgestuft werden sollte, hätte ‚normalerweise‘ in den o.g. (1.6., S. 3 f.; 1.8., S. 5) Planungsverfahren geregelt werden müssen.

In Betracht kommen insoweit nur noch entweder die (äußere) Stapenhorststraße zwischen Kurt-Schumacher-/Victor-Gollanz-Straße und Voltmannstraße oder die Kurt-Schumacher-Straße in Verbindung entweder mit der Voltmannstraße zwischen Kurt-Schumacher-Straße und Wertherstraße/L 785 oder mit der Universitätsstraße/Zehlendorfer Damm, der in Dornberg auf die L 785 mündet. **Es gibt im gesamten Bielefelder Westen (im Bereich der Kernstadt) keine Straße, die vergleichbar breit angelegt und leistungsfähig ausgebaut ist, wie die vier zuletzt genannten Straßen. Mit Ausnahme der äußeren Stapenhorststraße handelt es sich hier um Straßen, die erst nach 1960/70, also zu einer Zeit, als die Massenmotorisierung schon weit fortgeschritten war, als Verkehrsstraßen (überwiegend) ohne Erschließungsfunktion für anliegende Grundstücke gebaut worden sind.**

Hervorzuheben ist hier insbesondere der von den 1960er bis 1990er Jahren entstandene *Straßenzug Kurt-Schumacher-/Universitätsstraße*. Es gibt im Bielefelder Westen keine annähernd so breit angelegte und leistungsfähig ausgebaute Verkehrsstraße. Selbst Günter Gerke (s.o. 2.2., S. 11 f.) als Bewohner des Bültmannshofs ging in einem *NW*-Kommentar unmittelbar vor Inkrafttreten des bis 2006 geltenden FNP davon aus, dass die (durch den Bültmannshof führende) Kurt-Schumacher-Straße als Zubringerstraße zur Universität und sogar in den Raum Dornberg bestimmt und geeignet ist (s. dazu auch Anlage 1 Pkt. 5, S. 6 f.) Voraussetzung hierfür wäre allerdings der Bau der Querspange Albert-Schweitzer-Straße.

- 3.2.3. Ungeachtet dessen, welche der o.g. vier Verkehrsstraßen im Anschluss an die Querspange Albert-Schweitzer-Straße formell zur L 785 aufgestuft werden sollten, ist ‚materiell‘ entscheidend, dass durch die Querspange Albert-Schweitzer-Straße örtliche und überörtliche Ziel- und Quellverkehre von und zur B 61n/OWD am Alten Bielefelder Westen vorbeigeführt und auf die vier vorgenannten relativ leistungsfähigen Verkehrsstraßen sowie auf die äußere Schloßhofstraße und den Brodhagen so verteilt werden können, dass es auf keiner dieser (sechs) Straßen zu einer übermäßigen Verkehrsbelastung kommen würde. Auch die beiden letztgenannten Straßen sind als Verkehrsstraßen weitaus geeigneter als die vor rd. hundert Jahren gebauten schmalen Gemeindestraßen im Alten Bielefelder Westen und hier vor allem die obere Schloßhofstraße (zwischen West- und Turmstraße) mit ihrer unmittelbar anliegenden, geschlossenen und mehrgeschossigen Wohnbebauung, bei der die Erschließungsfunktion für die anliegenden Hausgrundstücke eindeutig im Vordergrund steht.

Derzeit dienen allein die innere Stapenhorststraße und die West-/innere Schloßhofstraße als Verbindungsstraßen zwischen B 61n/OWD und den sechs oben genannten vergleichsweise gut bis sehr gut ausgebauten westlichen (Verkehrs-)Straßen. Daraus folgt, dass diese beiden Straßen die Verkehrsfunktion erfüllen, die dem Straßenzug West-Ast/Querspange Albert-Schweitzer-Straße zukommen sollte. Nach seiner Verbindung mit der L 922 wird der Straßenzug West-/Schloßhofstraße/L 922n sogar die Funktion einer neuen westlichen (Landes-)Straßenverbindung von und zur B 61n/OWD erfüllen und insofern die im bis 2006 geltenden FNP dargestellte L 785n bis zum Kreis Gütersloh ersetzen. Denn die innere Stapenhorststraße ist 1988 zwischen Goldbach/Kiskerstra-

ße und Melanchthonstraße mit der Zweckbestimmung einer Verkehrsberuhigung zur zweispurigen Sammelstraße rückgebaut und umgestaltet worden und damit als neue L 785 im Anschluss an die B 61n noch ungeeigneter als zuvor (s.o. 1.4., S. 2).

Daraus folgt für die planerische Abwägung im vorliegenden Fall: wenn die innere Stapenhorststraße zur Landesstraße aufgestuft werden kann – wie das Mitte der 1990er Jahre geschehen ist (s. Anlage 1 Pkt. 2.1., S. 3) –, so gilt dies für die anderen o.g. (vier) Verkehrsstraßen erst recht, oder im Umkehrschluss: wenn diese nicht zur Landesstraße aufgestuft werden könnten, so gilt das umso mehr für die innere Stapenhorststraße, so dass insoweit eine Korrektur erst recht überfällig ist.

- 3.2.4. Zwei weitere Gründe für die Notwendigkeit des Baues des West-Astes und der Querspange Albert-Schweitzer-Straße sind der im Bau befindliche „Hochschulcampus Nord“ in unmittelbarer Nachbarschaft der Universität, der im Endausbau ähnlich groß sein wird wie die bestehende Universität, und die vor kurzem am Rande des Alten Bielefelder Westens errichtete „Schüco-Arena“ (s. Anlage 1 Pkt. 6.2., S. 8).

Für den Neubau der „Schüco-Arena“ wäre ‚normalerweise‘ die Aufstellung eines BPlans unumgänglich gewesen, was ihn allerdings an derselben Stelle unmöglich gemacht hätte. Um dies umgehen zu können, wurde auf die bewährte „Salamitaktik“ zurückgegriffen: Es wurden zunächst (mit Landesmitteln) die Süd-, West- und Nordtribüne errichtet und damit für den Bau der besonders problematischen Westtribüne – nur wenige Meter von Wohnhäusern entfernt – „Sachzwänge“ geschaffen.

Im Zuge einer (hypothetischen) Bauleitplanung für den Bau der „Schüco-Arena“ wäre insbesondere die Frage ihrer verkehrlichen Erschließung für den MIV (Parkplätze, Zufahrtsstraßen) zu regeln gewesen. Hierbei wäre man am Bau der Querspange Albert-Schweitzer-Straße (im Anschluss an einen West-Ast) nicht vorbeikommen. Ohne diesen trägt der Alte Bielefelder Westen die Hauptlast des durch die BesucherInnen dieser Multifunktionsarena verursachten Kfz.-Verkehrs. Dieser kommt zum großen, wenn nicht überwiegenden Teil aus der Region und bei Spielen der Ersten Fußball-Bundesliga darüber hinaus aus ganz NRW sowie der gesamten Bundesrepublik. Verstopfte und zugeparkte Straßen vor, während und nach den Großveranstaltungen in der Schüco-Arena sind in diesem Viertel mit seinem ohnedies sehr knappen Parkraum die regelmäßige Folge.

Auch wirtschaftlich machte der Bau der „Schüco-Arena“ nur Sinn, wenn die für Stadien dieser Art erforderlichen leistungsfähigen Zufahrtsstraßen existieren. Die Tatsache, dass die neue Westtribüne mit ihren im Vergleich zu den Stehplätzen auf der alten Westtribüne bis zu fünfmal teureren Sitzplätzen fast niemals ausverkauft ist, verdeutlicht, dass man auf Besucher aus der Region angewiesen ist. Soweit diese sich nicht von den Eintrittspreisen abschrecken lassen, sind sie typischerweise keine Nutzer des ÖPNV, sondern des eigenen Pkw, die zum größten Teil über die B 61n/OWD ‚anreisen‘, sich aber größtenteils von den notorisch verstopften Anschlussstraßen zum Stadion bzw. zu den Parkplätzen abschrecken lassen dürften.

- 3.2.5. **Fazit: der Bau eines West-Astes und der Querspange Albert-Schweitzer Straße („neue West-Straße“) ist aus städtebaulichen, verkehrlichen und „systematischen“ (straßenrechtlichen) Gründen unverzichtbar und überfällig. Die seit 1994 bestehende „S-Lösung“ mit der West-/Schloßhofstraße als neuer westlicher Anschlussstraße an die B 61n/OWD (s.o. 1.10. ff., S. 7 ff.) wäre allenfalls befristet zulässig gewesen. Wir zitieren dazu noch einmal aus der Broschüre „Ostwestfalendamm“ der Stadt Bielefeld: „Der *provisorische Anschluss des Ostwestfalendamms [...] in Höhe der Weststraße kann ... nur als Zwischenlösung gelten, die in wesentlichen Punkten unbefriedigend ist und nicht auf Dauer bestehen kann*“. Alle insoweit evtl. zulässigen Fristen sind längst abgelaufen.**

Der vorliegende Fall ist u.E. ein (verkehrs-)politisches ‚Lehrstück‘ im negativen Sinne. Bereits in unserem ersten Schreiben in dieser Angelegenheit an die damalige Oberbürgermeisterin der Stadt Bielefeld vom 17.05.1995 haben wir u.a. Folgendes geltend gemacht: *„Wenn eine qua Grundgesetz an Gesetz und Recht gebundene öffentliche Verwaltung (Art. 20 Abs. 3 GG) contra legem handelt, geht es um nichts Geringeres als um Machtmissbrauch.“* Angesichts der Erfahrungen, die wir seither mit Politik und Verwaltung der Stadt Bielefeld gemacht haben, haben wir von diesem Vorwurf nichts zurückzunehmen – im Gegenteil! Es wurde uns gegenüber ein Ausmaß an Intransigenz und Arroganz an den Tag gelegt, wie wir es in einem „demokratischen Rechtsstaat“ nicht erwartet hätten. Ein (weiteres) Beispiel mag das abschließend belegen: In einem Erörterungstermin am 07.05.2002 anlässlich der Aufstellung des BPlans „Drögestraße“ (s.o. 2.6., S. 13) behauptete der Vertreter des Planungsamtes wiederholt, die Verwaltung setze (nur) die Beschlüsse der Politik um. Demgegenüber erklärte uns die Ratsfraktion von B 90/Grüne mit Schreiben v. 05.03.2002: *„Die Verwaltung darf den Ratsmitgliedern nur juristisch korrekte Vorschläge machen. Deshalb gehen wir davon aus, dass der von uns gefasste Beschluss [...] auch juristisch in Ordnung geht.“* Die Verwaltung beruft sich in diesem Fall also auf die Beschlüsse der Politik und diese ‚legitimiert‘ im Gegenzug ihre Beschlüsse mit den juristischen Vorgaben der Verwaltung.

Diese Art von „selbstreferentieller Geschlossenheit“ des „politisch-administrativen Systems“ funktioniert vor allem dann, wenn nicht einmal die intern vorgesehene Fach- und Rechtsaufsicht stattfindet und es, wie im vorliegenden Fall (mangels eines Plangewährleistungsanspruchs), für Externe, also die BürgerInnen, auch keine Möglichkeit gibt, selbst ein vorsätzlich rechtswidriges Handeln der Exekutive durch Anrufung der Judikative korrigieren zu lassen. Davon, was in einem solchen Fall an die Stelle geltenden Rechts tritt, vermitteln die vorangegangenen Ausführungen einen Eindruck – es sind, kurz gesagt, politischer Opportunismus, Kungelei und Klientelpolitik. Wenn das im bis 2006 geltenden FNP dargestellte Verkehrskonzept mangels substanzieller Argumente insbesondere mit dem völlig undifferenzierten Hinweis darauf abgelehnt wird, dass es aus den 1960/70er Jahren stamme und nicht mehr „zeitgemäß“ sei – begleitet durch plakative Politparolen („Betonierungswut“, „Straßenwahn“ etc.), die *mutatis mutandis* Ausdruck dessen sind, was man früher „gesundes Volksempfinden“ genannt hat, oder darauf abzielen –, so ist die Frage nach der ‚Zeitgemäßheit‘ der oben geschilderte Art und Weise des Umgangs sowohl mit den subjektiven Rechten von BürgerInnen als auch mit dem objektiven Recht zu stellen. Hierfür muss man wohl noch paar Jahrzehnte weiter zurückgehen.