



An die
Vorsitzenden der Ausschüsse für
Umwelt- und Klimaschutz und Stadtentwicklung
Herrn Julkowski-Keppler und
Herrn Strothmann

Bielefeld, 16. März 2021

Änderungsantrag zur gemeinsamen Sitzung des Ausschusses für Umwelt- und Klimaschutz und Stadtentwicklungsausschusses am 16.03.2021 - Änderungsantrag zu TOP 4: Neuaufstellung des Regionalplans OWL für den Regierungsbezirk Detmold - Stellungnahme der Stadt Bielefeld zum Entwurf (0587/2020-2025)

Beschluss:

A: Der Stellungnahme der Stadt Bielefeld wird zugestimmt.

B: Dabei werden jedoch die folgenden Änderungen in der Vorlage berücksichtigt:

1. Abweichend vom Vorschlag werden die Flächen zu Wohnraum und Gewerbe, zu denen aus der Ratsperiode 2014-2020 noch Beschlüsse der damaligen Koalition ausstehen, namentlich Do 1-02 (Am Poggenpohl; bis auf die Flächen parallel der Babenhauser Straße zwischen Röteweg und Poggenpohl (2,3 ha)), He S-03 + He S-08 (südlich der Milser Straße), Jö 1-10 (Köckerhof), Sd-01 und Sd-02 (der südliche Teil) , He-02, He-03 und He-04, als ASB- bzw. GIB-Flächen herausgenommen.
2. Die Stellungnahme bezieht die Positionierung (Annahme, Annahme unter Bedingungen, Ablehnung) zu den einzelnen Flächen aus der im *Anhang A* dieses Antrages beigefügten Tabelle mit Flächen aus dem Umweltbericht zum Regionalplan OWL (Anhang C2) von Kortemeier/Brokmann mit ein. Bei Annahmen unter Auflagen sind die Auflagen soweit möglich in die Stellungnahme aufzunehmen und gelten als Selbstbindung für weitere Planungen auf Ebene der Stadt Bielefeld.
3. Bei den nicht unter B.1. und B.2. genannten Flächen wird, sofern vorhanden, dem Votum der Bezirke gefolgt. Außerdem sollen die Flächen Bra S-05 und Bra S-06 entgegen des Vorschlags der Verwaltung und der Bezirksvertretung weiterhin als Freiflächen verbleiben.

C: Zusätzlich wird in die Stellungnahme folgendes mit aufgenommen:

1. Innerstädtische Grünzüge, Bachläufe, Kleingärten und Grabeland sind grundsätzlich zu schützen und nicht als ASB auszuweisen. Ausnahmen sind in der beigefügten Tabelle im *Anhang A* definiert.



2. Der letzte Satz unter A.2.4. der Stellungnahme wird gestrichen.
3. Das Radverkehrsnetz OWL soll nach Beschluss, analog zum Stadtbahnnetz, als eigene Karte dem Regionalplan hinzugefügt werden.
4. Die durch Neuaufstellung des städtischen und des NWL-Nahverkehrsplanes (u.a. S-Bahn OWL) entstehenden Änderungen werden unmittelbar eingearbeitet.
5. Die aus dem vorherigen Regionalplan angedachten Haltestellen des Schienenverkehrs sollen übernommen werden.
6. Vorhandene Bahnanschlüsse sollen im Regionalplan berücksichtigt werden.
7. Die Anmerkungen aus *Anhang B* dieses Antrages sollen berücksichtigt werden.

Begründung:

Erfolgt mündlich.

gez.

SPD

Sven Frischmeier

Kai-Philipp Gladow

Bündnis90/Die Grünen

Daniela Kloss

Klaus Feurich

Die Linke

Carsten Strauch

Bernd Vollmer

Anhang A

Nr.	Bezirk (in ha)	Ortung	Bewertung
002	JÖ 4,2	Belzweg	Annahme
003	JÖ 11,9	östl. Wordstr.	Annahme unter Auflagen: zu den Sieken und sensib- len Flächen entsprechend großen Abstand
005	JÖ 7,5	Im Langen Siek, Deliusstr.	Annahme
006	JÖ 19	Heidsieker Heide, Jöllenbecker Str.	Annahme unter Auflage: nur eine Bautiefe 19 (Feuer- wache)
007	JÖ 2,3	Beckendorfstr.	Ablehnung
009	JÖ 6	Telgenbrink	Annahme
010	JÖ 5	Am Himmelreich	Annahme unter Auflagen: Es soll eine Be- schränkung auf den westlichen Teil erfol- gen, der östliche Teil soll nicht entwickelt werden.
012	JÖ 7,5	Im Bergsiek Mondsteinweg	Annahme
014	JÖ 13,9	Meyer zu Köckersfeld	Ablehnung
018	JÖ 18,9	Heidbreite Blackenfeld Süd	Ablehnung bis auf ein Dreieck zwischen Vilsendorfer Straße 311 und ca. Heidbreite 74
019	JÖ 12,9	Heidbreite Blackenfeld Nord	Annahme
020	JÖ 7,8	Berkensiek (Blackenfeld ost)	Ablehnung
021	HE 12,5	Engersche Str./Grömitzer Str.	Als ASB möglich, wenn eine Abrundung des bestehenden Wohngebietes erfolgt
022	HE 5,9	Engersche Str./Braker Str.	Annahme unter Auflage, Lückenschluss entlang der Fehrmarnstraße
023	HE 7,7	Glückstädter Str. nördlich Siebenteiche / Kampfeld -Rott	Ablehnung
026	HE 2,8	Herforder Str. westl. von Nr.654	als GIB ausweisen
028	HE 29,1	Buschbachtal (Stadtbahn Milse)	Annahme
032	HE 28,1	Wissmannsfeld Am Franzhof	Annahme mit Auflage, wie sie im Beschluss der Bezirksvertretung ausgewiesen wurden
035	HE 7,2	Vinner Str. südl.Vogelbach	Annahme mit Auflage, wie sie im Beschluss der Bezirksvertretung ausgewiesen wurden
039	HE 24,6	Am Niederbruch, Niedermeyers Feld	Ablehnung

040	HE 13,9	Kusenweg	Annahme
043	HE 12,3	Hillegosser Str./Ostring	Ablehnung weil Bach und Biotop
046	ST 11,6	Kurze Brede	Ablehnung
047	ST 8,2	Kampbreite	Annahme mit der Auflage den Bach zu schützen
050	ST 3,6	Bollstraße	Annahme
054	SST 13,8	westl.Dalbke, Am Brockhoff	Annahme
059	SST 19,9	Östl. Verler Str./nördl. Strothbach	begrenzte Annahme nördliche Fläche als ASB
060	SST 35,2	Wilhelmsdorfer Str. / Schlepperweg	Ablehnung
061	SE 60,5	An der Windflöte Postheide	Annahme unter der Auflage die Waldflächen herauszunehmen (zu schützen)
064	SE 44,4	Friedrichsdorfer Str./Vendreesstr.	Annahme abgesehen vom Teil südlich der Friedrichsdorfer Straße
076	BRA 18,2	Ummelner Str., Kasseler Str., Bahn westl. Gütersloherstr. / Quellerstr	Annahme mit Ausnahme Fläche S BR 03
081	BRA 16,4	Kupferheide	Annahme
082	BRA 23,9	Eisenstr.	Annahme
088	DO 13,8	Auf dem Esch – Johannisbach	Ablehnung
090	DO 11,2	Hasbachtal Hollensiek	Annahme
091	DO 9,4	Schröttinghauser Str / Thomashof	Annahme
094	DO 51	Poggenpohl Süd Kattenstert Dürer Str. Sundermann	Ablehnung des Gebietes nördlich des Baches + Einhaltung Abstandsfläche zum Bach Aufnahme der Fläche südlich des Baches (Kipps Heide und Campus Nord)
095	SCH 17,9	Nördl.Teutob.Wald (ZIF) Werther Str.	Ablehnung
096	DO 77,3	Am Poggenpohl Babenh.Str. Leihkamp	Ablehnung der Fläche, bis auf einen 2,5ha breiten Streifen an der Babenhauser Straße (südlich) und des Gebietes Leihkamp West (Annahme der Fläche zwischen Jacques Weindepot und Leihkamp)
097	DO 3	Babenhauser Str. gegenüber Stenner Str.	Annahme

099	SCH 12,6	Westerfeld/Bultkamp Grünzug, (Schlosshofbach)	BZV folgend
112	HE 18,2	Fr.Hagemann Str.Baderbach	Ablehnung Grünzug
121	HE 4,8	Huttelweg Potsdamer Grasbreite	Ablehnung Grünzug
123	DO 3,3	Fürfeld (Neubauten)	Annahme
124	SCH 4	Am Pfarracker südl.Viadukt	Annahme
125	ST 16,6	Am Siebrasse Hof, Königsbreite Jagdweg	Annahme als ASB unter der Auflage den östlichen Teil im Rahmen des Konversionsprozesses zu entwickeln
126	GA 18,9	Grünzug Gadderbaum, Bohnenbach, Japan. Garten	Ablehnung
127	ST 6,5	Grünzug Stieghorst	Ablehnung
129	MI 36,9	Grünzug Weserlutter	Ablehnung
130	SCH 48,5	Grünzug: Wertherstr. Schüco-Arena, Meiereteich, Horsth.Weg	BZV folgend
131	SCH 85,5	Grünzug Universität, Voltmann-str, Bültmannhof, Westerfeldtr.	BZV folgend
BSAB 01	JÖ 17,2	Tonabgrabung Kulturlandschaft	Annahme
GEW 01	HE SCH 48,4	Untersee	Ablehnung
GIB 016	JÖ 15,5	Telgenbrink Eikelnbreite	Annahme unter Auflagen wie in der BZV Jöllenbeck beschlossen
GIB 031	HE 78	Milser Str., Ostwestfalenstr./A 2	Ablehnung
GIB 038	HE 42,9	Ostring/Salzufler Str.	Annahme unter der Auflage Abstand zum Bach zu halten und Kaltluftströme zu berücksichtigen Masterplan der BZV Heepen entwickeln
GIB 044	HE 10,2	nördl. Kornkamp, Dingerdisser Str.	Annahme als ASB
GIB 049	ST 15,6	Bollst. + Am Bollholz, (alte Detmolder/Lagesche Str.)	Annahme
GIB 056	SST 17,6	Am Klosterteich Krackser Str.	Annahme
GIB 057	SE 7,2	Krackser Str. 12d-14a	Annahme
GIB 058	SE 5,5	Buschkampstr., östl. Niederheide	Annahme
GIB 062	SE 84,7	A33-Abfahrt Senne Süd, Buschkampstr. Wilhelmsdorfer Str, nahe Kampeters Kolk	Annahme unter der Selbstverpflichtung einer flächensparsamen Entwicklung (und prioritär nach GIB 057 und 58 entwickeln)

GIB 073	BRA 50,5	Eisenstr. + Ummelner Str. (Bahn)	Die Fläche S Br-03a wird als ASB ausgewiesen in Hinblick auf einen möglichen Haltepunkt „Ummeln“. Die Fläche S Br-03 wird abgelehnt. Die Fläche S Br-01 kann unter Wahrung des Abstandes zum Lichtebach zu ca. 50% entwickelt werden.
GIB 122	SE 10,5	Senner Str., Nordfeldweg	Annahme
GIB 128	JÖ 3,1	Pödinghauser Str. Südstr.(HF)	Annahme
<p>Erläuterungen: <u>Annahme</u> bedeutet i.d.R. Aufnahme als ASB oder GIB <u>Ablehnung</u> bedeutet i.d.R. Beibehaltung als Freiraum Bei <u>Annahme unter Auflagen</u> sind die Auflagen soweit möglich in die Stellungnahme aufzunehmen und gelten als Selbstbindung für weitere Planungen auf Ebene der Stadt Bielefeld.</p>			



Anhang B

Unter **2.2.7 „Verkehr und technische Infrastruktur“** wird auf den überwiegenden West-Ost-Verlauf der Hauptstrecken hingewiesen. Hier sollte aber auch deutlich vermerkt werden, dass es eine historisch gewachsene Achse entlang des Teutoburger Waldes gibt:

„Die Großstädte Osnabrück, Bielefeld und Paderborn bilden eine wichtige Verkehrsachse entlang des Teutoburger Waldes. Dagegen weist die Nord-Süd-Achse insgesamt deutliche Schwächen aus, die Großstädte Bremen mit ihrem Hafen und der nordhessische Raum um die Großstadt Kassel sind nicht optimal verkehrlich angebunden, was vor allem für die Schiene gilt.“

Unter **„Schiene und ÖPNV“** (Abschnitt 263) sollte die Schienenstrecke Hamm-Paderborn-Kassel als „Mitte-Deutschland-Verbindung“ mit ihrer Verbindungsfunktion in die thüringischen Landeshauptstadt Erfurt und in das sächsische Zentrum Chemnitz sowie in die sächsischen Landeshauptstadt Dresden konkretisiert werden.

Eine Aussage zu dem fehlenden Nord-Süd-Schienenverkehr fehlt. Hier fehlt der Hinweis, dass mit der unterbrochenen Schienenverbindung Rahden – Bassum und der unterbrochenen Schienenverbindung durch das Almetal von Paderborn nach Brilon sowohl für die Stadt Bielefeld als auch für Ostwestfalen wichtige Schienenverbindungen zu den Nordseehafen Bremen/Bremerhaven und zum Nachbarregierungsbezirk Arnshagen sowie in die angrenzenden Naherholungsgebiete von Sauerland (Winterberg) und in Richtung Edersee fehlen.

Unter dem Abschnitt **„Radverkehr“** fehlen die Überlegungen zur Weiterführung der Radschnellwegeverbindung (RS3) über Bielefeld, Gütersloh nach Rheda-Wiedenbrück.

In der **Übersichtskarte auf Seite 70 „Hauptverkehrsachsen“** sollten die noch vorhandenen Trassen der Bahnstrecken Rahden – Landesgrenze (-Bassum) und Paderborn – Büren (-Brilon) dargestellt sein. Beide stellen Bausteine einer Nord-Süd-Bahnverbindung dar und sollten deshalb auch unter dem Aspekt Trassensicherung dargestellt sein.

Unter **„Güterverkehr“** fehlt ein Abschnitt über die Anschließter/Nutzer des regionalen Schienen-Güterverkehrs. Hier sollte ein entsprechender Abschnitt ergänzt werden. Im Zeichen einer angestrebten Verkehrswende muss auch der Schienengüterverkehr in den Blick genommen werden:

„Wichtige Anschließter im Schienengüterverkehr befinden sich in Rheda-Wiedenbrück, Harsewinkel und Versmold, Gütersloh, Brackwede, im Bereich der Mindener Kreisbahn, Lübbecke, Lahde und Paderborn-Nord.“

Die **Erläuterungskarte 13 „Stadtbahn Bielefeld“** ist mit der Verabschiedung des Nahverkehrsplans zu aktualisieren. Es wird empfohlen, eine Differenzierung nach „Konkrete Planungen“ und „Perspektivische Planungen“ vorzusehen. Aktuell gilt nur für die Stadtbahnverlängerung der Linie 1 nach Sennestadt und der Linie 3 nach Hillegossen (ohne Trassenfestlegung) der Status „Konkrete Planungen“.

Es wird empfohlen, die **Erläuterungskarte 12 „Güterverkehr (Bestand)“** zu differenzieren nach „aktiven Gleisanschlüssen“ und „nicht aktiven Gleisanschlüssen“. Es gibt aktive Gleisanschlüsse, die nicht von DB-Cargo bedient werden.

5.1 Straßenverkehr

Nach dem **Grundsatz V2 „ÖPNV-Belange beim Straßenbau“** sollte aufgenommen werden, dass beim Stadtbahnbau es zulässig ist, die Anzahl der Fahrspuren zu reduzieren bzw. dass die Gleisanlagen auch im Straßenplenum (Ausnahme) verlegt werden können. Konkrete Stadtbahnplanungen in Bielefeld und perspektivische Planungen berücksichtigen aktuell den Grundsatz V2 nicht angemessen. Deshalb sollte dieser Punkt in diesem Abschnitt thematisiert sein.

5.2 Radverkehr



Das im Moment in Arbeit befindliche Radwegenetz OWL (Abschnitt 1381) sollte seiner Bedeutung entsprechend als eigene Themenkarte dargestellt werden. Diese ist nach politischer Verabschiedung des Radverkehrsnetzes zu ergänzen.

5.3 ÖPNV/Schiene

Unter dem **Grundsatz V4 „Attraktiver ÖPNV“** sollte aufgenommen werden, dass perspektivisch ein eigenes S-Bahn-Netz OWL nach dem Vorbild im Münsterland entstehen soll. Für die Stadt Bielefeld ist es ein zentraler Baustein für das ÖPNV-Angebot auf der Schiene. Immerhin können neun regionale Strecken von Bielefeld aus die Region erschließen.

Unter dem **Ziel V5 „Anbindung von Siedlungsbereichen an den ÖPNV“** sollte nicht nur der Blick auf neue Siedlungsbereiche gelegt werden, sondern:

„Es ist erforderlich, die Schienenverkehrsachsen dahin zu prüfen, ob zusätzliche neue Haltepunkte zusätzliches Potential für den ÖPNV erschließen kann. Dem Schienenverkehr ist dort, wo es sinnvoll ist, vor dem Busverkehr der Vorrang einzuräumen.“

Unter dem **Ziel V6 „Sicherung des Schienennetzes“** ist nach dem Abschnitt 1431 ein neuer Abschnitt einzufügen, der die Rolle des Hauptbahnhofes Bielefeld als zentraler Knoten und Schnittstelle zwischen Fern- und Regionalverkehr hervorhebt:

„Zentraler Umsteigebahnhof zwischen Fern- und Regionalverkehr ist der Hauptbahnhof Bielefeld. Er ist von seinen Kapazitäten auf die möglichen neun Regionalverbindungen zu sichern und gegebenenfalls zu erweitern. Er soll dabei als zentraler Knoten sowohl dem integrierten Taktfahrplan (ITF) für das Land NRW sowie zukünftig als Schnittstelle zwischen Fernverkehr und Regionalverkehr dem Deutschlandtakt gerecht werden.“

Unter **„Optimierung weiterer Schienenstrecken in der Region“** ist im Abschnitt 1433 zu ergänzen:

„Die Prüfung soll eine S-Bahn OWL berücksichtigen.“

Unter dem Ziel **V7 „Leistungsfähige Entwicklung des Grundnetzes“** ist nach dem Abschnitt 1438 ein neuer zur Elektrifizierung einzufügen:

„Eine Elektrifizierung verbessert nicht nur die Klimabilanz der Eisenbahn, sondern ermöglicht deutliche Fahrzeitgewinne durch die andere Fahrdynamik der Elektrofahrzeuge. Auch die Lärmbelastung für die direkten Anlieger verringert sich deutlich. Neben der bereits beschlossenen Elektrifizierung der Strecke Bielefeld – Lage – Lemgo sollen deshalb auch die anderen Regionalstrecken überprüft werden.“

Unter **„Trassensicherung nicht bedienter Schienenwege“** ist die Strecke -> Harsewinkel – Versmold (-Lengereich) zu ergänzen. Diese Verlängerung ist im besonderen Interesse der Stadt Bielefeld, ermöglicht sie doch ein attraktives Angebot für Pendler nach Bielefeld aus dem Raum Versmold.

Nach dem Abschnitt 1442 sollte noch ein kurzer Text eingefügt werden, der die überregionale Bedeutung der Bahnstrecken Rahden (-Bassum – Bremen) und Paderborn – Büren (-Brilon) hervorhebt:

„Besondere Bedeutung haben dabei die Strecken Rahden – Bassum und Paderborn – Brilon als überregionale Verbindungen.“

Im **Grundsatz V11 „Bahnhöfe und Haltepunkte“** wird besonders auf die Nahverkehrspläne verwiesen. Nun liegt für Bielefeld noch kein verabschiedeter Nahverkehrsplan vor. Vor diesem Hintergrund sollten die bisher angedachten im alten LEP vorhandenen zusätzlichen Haltepunkte für die Bielefelder Bahnstrecken übernommen werden. Der LEP ist anschließend gegebenenfalls zu ändern. Zeichnerisch aufzunehmen wären danach die Haltepunkte Ummeln, Gadderbaum, Altstadt, Schildesche, Brennerstraße, Hillegossen und Brackwede Süd. Für den Haltepunkt Hillegossen gibt es einen Beschluss des Stadtentwicklungsausschusses, für den Haltepunkt Brackwede Süd mehrere Beschlüsse der Bezirksvertretung Brackwede.



Wie schon an anderer Stelle angemerkt, sollte der **Grundsatz V12 „Stadtbahn Bielefeld“** an den noch zu verabschiedenden Nahverkehrsplan angepasst werden.

5.4 Güterverkehr

Unter dem Abschnitt 5.4 „Güterverkehr“ sollte nach dem Abschnitt 1509 ein eigener Abschnitt zur Thematik der Gleisanschlüsse eingefügt werden:

„Es gibt aktuell in Ostwestfalen-Lippe zahlreiche ungenutzte Gleisanschlüsse. Diese sollen mit Blick auf eine mögliche Reaktivierung gesichert werden. In der Vergangenheit sind Regionalbahnstrecken drastisch zurückgebaut worden. Damit waren Bedienungen auch von aufkommensstarken Unternehmen nicht mehr möglich. Mit einer Kapazitätserweiterung dieser Regionalbahn-Strecken, die für attraktivere Reisezeiten und Taktverdichtungen nötig werden, sollen hier mögliche Gleisanschlüsse mit betrachtet werden. Ein Beispiel ist der in Bielefeld-Hillegossen noch vorhandene Anschluss einer Papierfabrik. Holz und Papier stellen dabei typische Bahngüter dar. Die Kapazität der Bahnstrecke ist allerdings durch den Personenverkehr bereits ausgelastet.“

Das **Ziel V14 „Multimodale Schnittstellen des Güterverkehrs“** soll nach Absatz 1515 folgendes ergänzt werden. Zwar hat der Hafenstandort mit dem RegioPort OWL durch die Schnittstelle von Schienen- Lkw- und Schiffstransport herausragende Möglichkeiten. Trotzdem liegt er für weite Teile Ostwestfalen-Lippes in einer Randlage. Deshalb sollte textlich aufgenommen werden, dass perspektivisch für den ehemaligen Umschlag-Bahnhof Bielefeld-Ost ein zentraler Ersatzstandort gefunden werden soll.