Amt, Datum, Telefon

660 Amt für Verkehr, 10.02.2026, 51-38 13

Drucksachen-Nr.

0592/2025-2030

Informationsvorlage der Verwaltung

Gremium	Sitzung am	Beratung
Anregungs- und ‚Beschwerdeausschuss	18.02.2026	öffentlich

Beratungsgegenstand (Bezeichnung des Tagesordnungspunktes)

Eingabe im Sinne des § 24 GO NRW (Abfahrt OWD)

Betroffene Produktgruppe

11.02.07

Auswirkungen auf Ziele, Kennzahlen

Keine Auswirkungen

Auswirkungen auf Ergebnisplan, Finanzplan

Keine Auswirkungen

Sachverhalt:

Der Anregungs- und Beschwerdeausschuss nimmt die Ausführungen der Verwaltung zu Kenntnis

Hintergrund

Im Jahr 2016 beschloss der StEA auf Grundlage der Beschlussvorlage 2794/2014-2020, den Seitenstreifen auf dem OWD zwischen der Auffahrt Quelle und der Abfahrt Südring in eine weitere Fahrspur umzuwandeln. Ziel war es, das erhöhte Verkehrsaufkommen im Bereich des Autobahnkreuzes mit der A33 zu reduzieren. Die daraufhin angeordnete und umgesetzte Änderung der Fahrbahnmarkierungen führte zunächst zu einer spürbaren Entlastung des Verkehrs.
Mit dem späteren Lückenschluss der A33 ging die Verkehrsbelastung auf dem OWD in diesem Abschnitt deutlich zurück. Aus diesem Grund war die verlängerte Abfahrspur nicht mehr zwingend erforderlich. Vor diesem Hintergrund wurde dem StEA mit der Beschlussvorlage 6339/2020-2025 vorgeschlagen, den Zustand auf dem OWD wieder so herzustellen, wie er vor dem Jahr 2016 bestand.

Der StEA folgte diesem Vorschlag jedoch nicht. Grund hierfür war ein abweichendes Votum der Bezirksvertretung Brackwede. Daher blieb die seit 2016 bestehende Spuraufteilung auf dem OWD bestehen. Im Januar 2023 wandte sich der Petent an das Amt für Verkehr. Er vertrat die Auffassung, dass die bestehende Spuraufteilung rechtswidrig sei. Nach seiner Ansicht habe die verkehrsrechtliche Anordnung aus dem Jahr 2016 nur so lange gelten sollen, bis der Lückenschluss der A33 abgeschlossen sei.

Auch wenn in internen Unterlagen von einer befristeten Maßnahme die Rede war, hat dies keine rechtliche Bedeutung. Verkehrsrechtliche Anordnungen werden grundsätzlich nicht befristet erlassen. Sie gelten als Dauerverwaltungsakte in Form von Allgemeinverfügungen.
Eine erneute Prüfung im Jahr 2023 ergab, dass die verlängerte Ausfahrtspur verkehrlich nicht mehr

zwingend erforderlich war. Die früheren Rückstauprobleme bestanden nach dem Lückenschluss der A33 nicht mehr. Gleichzeitig war diese zwingende Notwendigkeit jedoch auch nicht Voraussetzung dafür, die bestehende Spuraufteilung rechtlich beizubehalten. Eine Spuraufteilung ist grundsätzlich erforderlich, um den Verkehr auf dem OWD sicher zu führen.
Ebenso lag keine zwingende Notwendigkeit vor, die Spuraufteilung erneut zu ändern. Weder die Verkehrssicherheit noch die Leichtigkeit des Verkehrs machten eine Rückkehr zu einer kürzeren Ausfahrtspur mit Standstreifen erforderlich. Damit fehlte bereits die rechtliche Grundlage für eine erneute verkehrsrechtliche Anordnung.

Die Angelegenheit hat sich inzwischen unabhängig davon erledigt. Am 15.07.2025 teilte Straßen.NRW als zuständige Straßenbaulastträgerin der Stadt Bielefeld mit, dass der Zustand von vor 2016 wiederhergestellt wird. Grund hierfür waren Nachberechnungen der Tragfähigkeit der Graphiabrücke. Dabei wurde festgestellt, dass das Brückenbauwerk die statischen Anforderungen für den Betrieb mit drei Fahrspuren nicht erfüllt.

Bezugnehmend auf die vom Petenten angesprochenen Zuständigkeiten der kommunalpolitischen Gremien teilt das Rechtsamt Folgendes mit: Die Hauptsatzung der Stadt Bielefeld regelt in § 7 Abs. 4, dass Bezirksvertretungen vor Entscheidungen über wichtige Angelegenheiten ihres Stadtbezirks zu hören sind. Dazu zählen auch verkehrsregelnde Maßnahmen von besonderer Bedeutung.
Gehen die Auswirkungen über einen einzelnen Stadtbezirk hinaus, entscheidet der StEA über solche Maßnahmen. Dies ist in der Zuständigkeitsordnung für die Ausschüsse des Rates der Stadt Bielefeld geregelt (StEA Nr. 2.9). Die jeweilige Bezirksvertretung wird zuvor angehört. Diese Stellungnahme hat jedoch empfehlenden Charakter und ist für den StEA nicht bindend.
Die Beteiligung der Gremien ist daher rechtlich nicht zu beanstanden. Da der OWD eine überbezirkliche Bedeutung hat, konnte und kann der StEA nach Anhörung der Bezirksvertretung entscheiden.

Abschließend wird darauf hingewiesen: Handelt es sich nicht um Maßnahmen von besonderer Bedeutung, werden straßenverkehrsrechtliche Anordnungen als Geschäfte der laufenden Verwaltung behandelt. In solchen Fällen entscheidet die Oberbürgermeisterin bzw. delegiert diese an die zuständigen Organisationseinheiten.

Beigeordneter **Adamski**	