

Beschlussvorlage der Verwaltung

Gremium	Sitzung am	Beratung
Bezirksvertretung Heepen	18.06.2026	öffentlich

Beratungsgegenstand (Bezeichnung des Tagesordnungspunktes)

Verkehrskonzept Baumheide**hier: Beschluss des Verkehrskonzeptes und weiteres Vorgehen**

Betroffene Produktgruppe

11.12.01 – Öffentliche Verkehrsflächen

Auswirkungen auf Ziele, Kennzahlen

Verkehrsführung, Förderung des Rad- und Fußverkehrs, Schulwegsicherheit

Auswirkungen auf Ergebnisplan, Finanzplan

Keine Auswirkungen

Ggf. Frühere Behandlung des Beratungsgegenstandes (Gremium, Datum, TOP, Drucksachen-Nr.)

BV Heepen, 22.11.2018, TOP 7, 7615/2014-2020

Stadtentwicklungsausschuss, 27.11.2018, TOP 21, 7615/2014-2020

BV Heepen, 07.10.2021, TOP 6.3, 2514/2020-2025

BV Heepen, 17.02.2022, TOP 6, 3317/2020-2025

Haupt- Wirtschaftsförderungs- und Beteiligungsausschuss, 02.03.2022, TOP 11, 3317/2020-2025

Stadtentwicklungsausschuss, 08.03.2022, TOP 23, 3317/2020-2025

Rat der Stadt Bielefeld, 10.03.2022, TOP 13, 3317/2020-2025

Stadtentwicklungsausschuss 13.09.2023, TOP 4.2.1, 6757/2020-2025

BV Heepen, 25.04.2024, TOP 9, Drucksachen-Nr. 7724/2020-2025

Stadtentwicklungsausschuss, 14.05.2024, TOP 8, Drucksachen-Nr. 7724/2020-2025

Beschlussvorschlag:

- 1) Die Verwaltung wird beauftragt, die Maßnahmen des Verkehrskonzeptes aus den Bereichen Fußverkehr, Radverkehr, ÖPNV und Multimodalität sowie MIV hinsichtlich einer möglichen Umsetzung zu prüfen und Planungen für eine Realisierung erster Maßnahmen der Bezirksvertretung Heepen – bei gegebener Zuständigkeit zum Beschluss – vorzustellen.
- 2) Die Anpassungen an der Verkehrsführung werden in Abhängigkeit des Fortschritts der angrenzenden Maßnahmen (Herforder Straße, L712n, „Neue Mitte Baumheide“) zum gegebenen Zeitpunkt in entsprechende Planungen überführt und den politischen Gremien zur Beschlussfassung vorgelegt.

Begründung:

Kurzfassung

Im Rahmen der Erstellung des Verkehrskonzepts Baumheide wurden die relevanten verkehrlichen Aspekte untersucht und darauf aufbauend Maßnahmenkonzepte (übergeordnet & kleinräumig) zur Verkehrsberuhigung inkl. der Steigerung der Aufenthaltsqualität und mit Sicherstellung der Erreichbarkeit aller Ziele im Stadtteil ausgearbeitet.

Die übergeordneten Maßnahmenvorschläge beziehen sich auf die Netzhierarchisierung sowie die Verkehrslenkung. Sie richten den Fokus auf die Verkehrsführung im und durch das Quartier und wurden für alle Verkehrsmittel außer für den Fußverkehr entwickelt, da hier bereits mit der Fußverkehrsstrategie ein umfassendes Fußwegenetz vorliegt.

Kleinräumige Maßnahmen wurden für die Teilbereiche Straßenraumgestaltung, ruhender Verkehr, Fuß- und Radverkehr, ÖPNV, Schulmobilität sowie Sharing-Angebote entwickelt. Sie sollen die verkehrliche Situation an konkreten Stellen im Quartier verbessern und die Verkehrssicherheit erhöhen, z.B. durch die Verkleinerung von Einmündungstrichtern, Einrichtung von Querungshilfen, Freihalten von Sichtachsen von parkenden Kfz, Anpassung von Straßenquerschnitten, Installation von Radabstellanlagen und optimierte Beleuchtung. Das Konzept empfiehlt die Umsetzung solcher Maßnahmen an einer Vielzahl an Straßenräumen in Baumheide.

Es wurden eine Basis- und eine Ausbauvariante zur Verkehrsführung erarbeitet, wobei die Realisierung der Ausbauvariante für die Umsetzung vorgeschlagen wird, sollten die Verbesserungen durch die Basisvariante nicht als ausreichend erachtet werden.

Problemlagen und Maßnahmenansätze wurden mit der Öffentlichkeit, in eigenen Terminen auch mit Kindern und Jugendlichen sowie der Wohnungswirtschaft in verschiedenen Formaten diskutiert (digital und Präsenz). Die Eingaben werden im weiteren Verfahren eingebunden.

Hintergrund

Die BV Heepen hat im Oktober 2021 die Erstellung eines Verkehrskonzepts für Baumheide beschlossen. Dies wurde im April 2024 mit der Festlegung der Rahmenbedingungen durch die BV Heepen bestätigt. Der Beschluss zur Erstellung eines Verkehrskonzeptes für Baumheide umfasste die Einbindung bereits bestehender Konzepte und geplanter baulicher / verkehrlicher Veränderungen sowie der Überprüfung und Anpassung dieser bei Bedarf. Im Mai 2024 wurde der Beschluss durch den Stadtentwicklungsausschuss bestätigt.

Die Konzepterstellung wurde im Juli 2024 an das Büro mobildenker vergeben.

Anlass und Ziele

Anlass für die Erstellung des Verkehrskonzepts waren verschiedene Planungen und bauliche Maßnahmen mit Einfluss auf die Gesamtverkehrssituation im Umfeld von Baumheide und mit Auswirkungen auf den Stadtteil (z.B. Bau der L712n, Planung Herforder Straße mit Abbindung der Heilbronner von der Herforder Straße, Umplanungen im Rahmen des INSEKs „Neue Mitte Baumheide“). Zielsetzung war es, im Sinne der Ausrichtung der Mobilitätsstrategie 2030, Möglichkeiten zur Verkehrsberuhigung für Baumheide inkl. der Steigerung der Aufenthaltsqualität und mit Sicherstellung der Erreichbarkeit aller Ziele im Stadtteil zu identifizieren.

Die detaillierten Ergebnisse der Analysen zur Bestandserfassung sowie die ausgearbeiteten Maßnahmen für die verschiedenen Verkehrsarten können dem Bericht zum Konzept (s. Anlage; digital im Ratsinformationssystem einsehbar) entnommen werden. Auf einige zentrale Ergebnisse und Maßnahmen wird im Folgenden kurz eingegangen.

Prozess und zentrale Ergebnisse

Bestandsanalyse

Im Rahmen der Erstellung des Verkehrskonzeptes für Baumheide wurde eine umfassende Dokumenten- und Bestandsanalyse der verkehrlichen Situation vor Ort durchgeführt.

Vorliegende Konzepte und Strategien mit Berührung der verkehrlichen Situation in Baumheide wurden ausgewertet und in die Konzepterstellung und Maßnahmenidentifikation integriert. Darüber hinaus wurde eine umfangreiche Bestandsanalyse, die verschiedenen Verkehrsmittel und Bevölkerungsgruppen betreffend, durchgeführt.

Eingebunden wurden auch vorhandene Verkehrszählungen, Geschwindigkeitsmessungen zum motorisierten Individualverkehr sowie eine Parkraumerhebung. Eine Ermittlung der Durchgangsverkehre (*Kordon-Erhebung*) konnte aufgrund verschiedener Baumaßnahmen im Umfeld des Projektgebiets im Rahmen der Konzepterstellung nicht durchgeführt werden. Die verkehrlichen Auswirkungen auf das übergeordnete Netz und die Durchgangsverkehre im Quartier wurden daher mittels des Verkehrsmodells der Stadt Bielefeld analysiert und abgeschätzt.

Auf dieser Basis wurde eine Analyse durchgeführt, die die Stärken, Chancen, Schwächen und Risiken einer Verkehrsberuhigung Baumheides aufzeigt („SWOT-Analyse“):

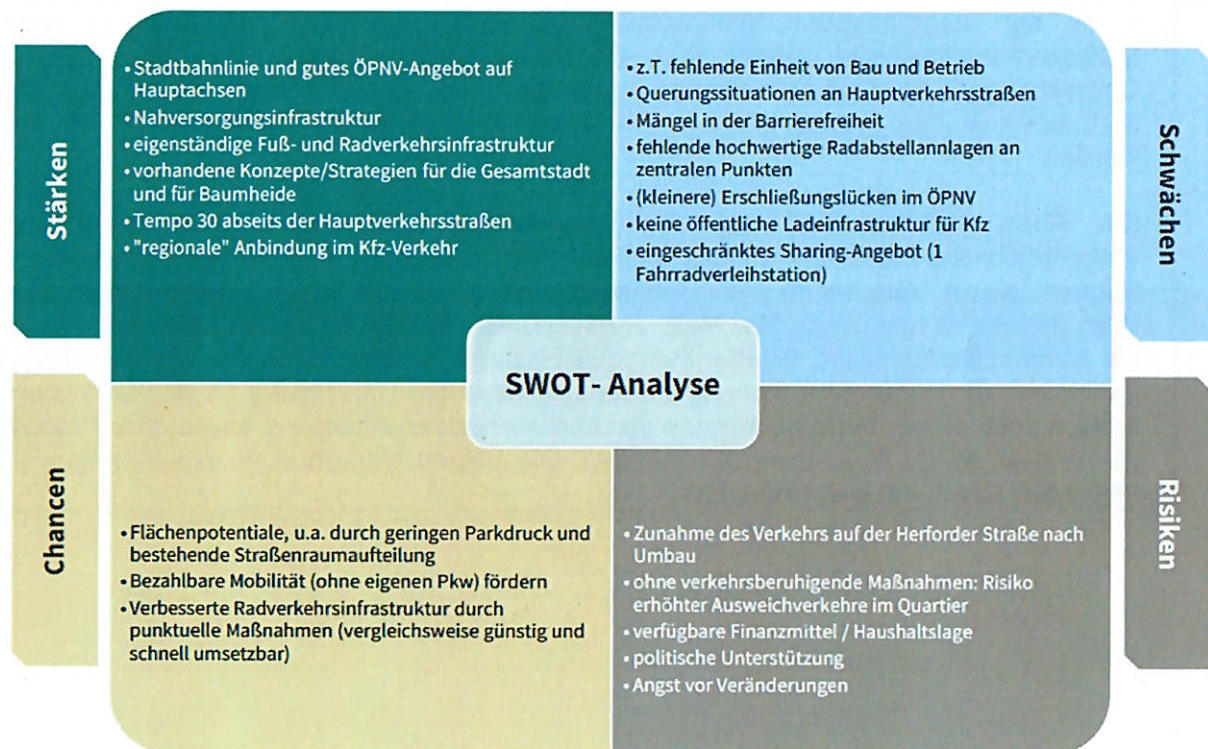


Abb. 1: Zusammenfassende Potenzialbewertung des Quartiers

Maßnahmenvorschläge

Die für Baumheide vorgeschlagenen Maßnahmen lassen sich unterteilen in übergeordnete und kleinräumige Maßnahmen.

Empfohlene Anpassung der Netzfunktionen

Die Verkehrslenkung und Ausweisung von Wegeverbindungen erfolgt grundlegend auf Basis hierarchisierter Netzfunktionen für die verschiedenen Verkehrsmittel. Für den Kfz-Verkehr lassen sich bspw. Hauptverkehrs-, Verbindungs-, Sammel- und Wohnstraßen unterscheiden; die unterschiedlichen Funktionen gehen mit unterschiedlichen Ausbaustandards und aufzunehmenden Verkehrsmengen einher. Ähnliches gilt für die anderen Verkehrsmittel.

Das Konzept empfiehlt für den Kfz-Verkehr die Herabstufung einiger Straßen im Projektgebiet (z.B. Heilbronner Straße, Schelpmilser Weg, Milser Straße). In der Folge würden zukünftig Verkehre von diesen Straßen auf andere, höher kategorisierte Straßen verlagert werden (z.B. auf Am Wellbach, L712n, Herforder Straße). Die Anpassung der Netzfunktionen ist abgestimmt mit dem derzeit in Erarbeitung befindlichen MIV-Vorbehaltsnetz.

Eine wesentliche Änderung für die Linienwege des ÖPNV ist die zukünftige Führung der Linie 30 über den Sandbrink/die Donauschwabenstraße statt über die Herforder Straße, wie bereits im Nahverkehrsplan vorgeschlagen.

Für den Radverkehr werden ergänzende Erschließungen in Nord-/Süd- sowie Ost-West-Richtung vorgeschlagen, um das Netz zu verdichten.

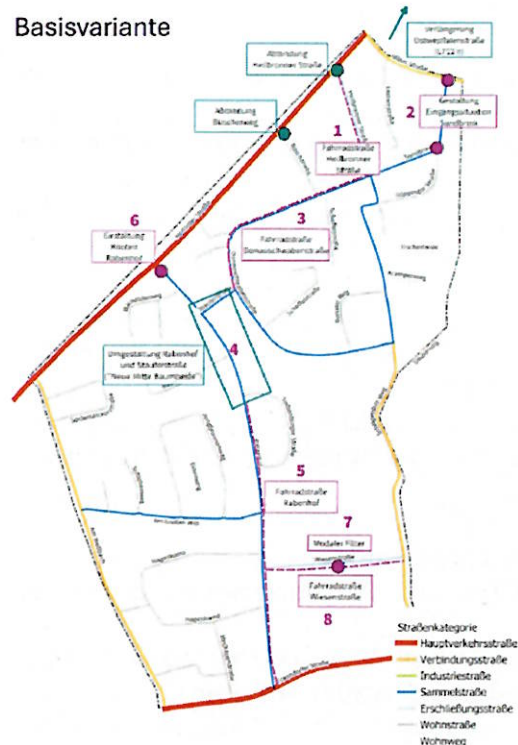
Das Fußverkehrsnetz wurde aus der Fußverkehrsstrategie übernommen und nicht ergänzt.

Konzeptionelle Varianten der Verkehrsführung

Für die Verkehrsberuhigung des gesamten Quartiers wurden zwei aufeinander aufbauende Varianten zur Verkehrsführung erarbeitet. Aufbauend auf dem beschriebenen Rahmen (z.B. Abbindung Heilbronner Straße) und der empfohlenen Anpassung der Netzhierarchie verfolgt die Basisvariante das Ziel, den Durchgangsverkehr auf dem Rabenhof und dem Schelpmilser Weg sowie den angrenzenden Wohnstraßen zu reduzieren. Zur Zielerreichung wurden acht Maßnahmen erarbeitet, deren Kern die Ausweisung mehrerer Fahrradstraßen sowie die Umgestaltung von Quartierseingängen darstellt (vgl. nachstehende Abbildung). Details zur Maßnahmenausgestaltung können dem Projektbericht in der Anlage ab S. 71 entnommen werden.

Die Ausbauvariante baut auf der Basisvariante auf und ergänzt diese um weitere verkehrslenkende Maßnahmen zur stärkeren Reduzierung des Durchgangsverkehrs. Zentrales Element dieser Variante ist eine Durchfahrtssperre für den Kfz-Verkehr auf dem Schelpmilser Weg (Höhe Krampenweg). Die Maßnahme gründet auf der Einstufung des Schelpmilser Wegs als Sammelstraße; diese Straßenkategorie ist nicht für den Durchgangsverkehr bestimmt. Die Durchfahrt für Busse und Rettungsfahrzeuge wäre bei Umsetzung zu gewährleisten. Weitere Maßnahmen dieser Variante können der nachstehenden Abbildung sowie dem Projektbericht in der Anlage ab S. 80 entnommen werden. Die beiden Verkehrsführungsvarianten sind in der folgenden Grafik zusammengestellt.

Basisvariante



Ausbauvariante

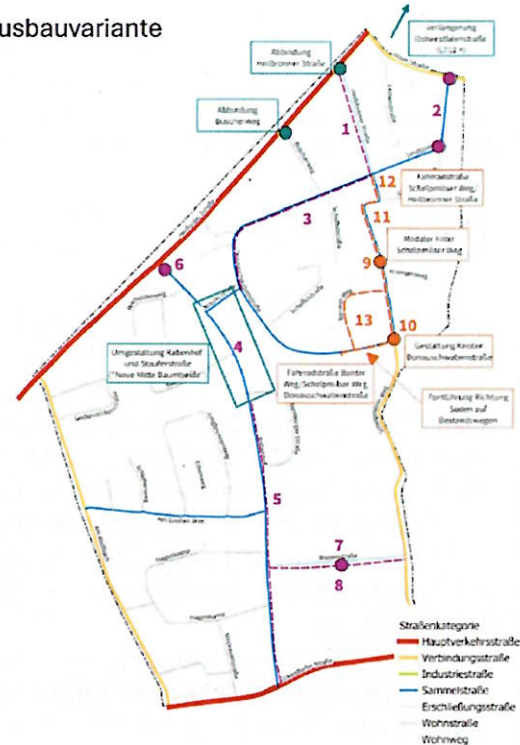


Abb. 2: Konzeptioneller Ansatz; grün: Rahmenbedingungen, lila: Maßnahmenempfehlungen Basisvariante, orange: zusätzliche Maßnahmen der Ausbauvariante

Auf Basis des Verkehrsmodells der Stadt Bielefeld wurde eine Wirkungsabschätzung der vorgeschlagenen Maßnahmen hinsichtlich der definierten Ziele (vgl. Abb. 1) vorgenommen. Das Verkehrsmodell kann insbesondere hinsichtlich der verkehrlichen Entwicklung innerhalb des Quartiers nur zur Orientierung dienen, da es für die makroskopische Modellierung ausgelegt ist und feine Verkehrsströme nicht zuverlässig darstellt. Auf dieser Grundlage empfiehlt das Planungsbüro die Umsetzung der Basisvariante. Zur Prüfung der verkehrlichen Wirkungen ist vor und nach der Umsetzung eine Kordon-Erhebung empfohlen.

Sollte die Verkehrserhebung und Verkehrsbeobachtung nach der Umsetzung ergeben, dass die gewünschten Wirkungen mit der Basisvariante nicht erreicht wurden (z.B. Durchgangsverkehr auf dem Schelpmüser Weg), wird die Umsetzung der Ausbauvariante vorgeschlagen.

Konzept Straßenraumgestaltung

Straßen und ihre angrenzenden Räume sind im Sinne einer *fehlerverzeihenden* Planung so zu gestalten, dass sie für alle Verkehrsteilnehmenden sicher, verständlich und in ihrem Gebrauch eindeutig einschätzbar sind und Folgen von *Fahrfehlern* möglichst geringe Unfallfolgen nach sich ziehen. Im Konzept sind daher auch Maßnahmen empfohlen, die die Einschätzung des Straßentyps erleichtern und die Kfz-Führenden zu einem intuitiv richtigen Fahrverhalten hinführen.

Relevante Maßnahmen sind daher

- eine angepasste Flächenaufteilung bei aktuell breiten Straßenräumen mit teilweise geringen Gehwegbreiten und einer niedrigen Netzhierarchie (z.B. Donauschwabenstraße, Am Großen Wiel, Seidenstickerstraße),
- eine Gestaltung der Eingangsbereiche ins Quartier und Übergängen verschiedener Geschwindigkeitsbeschränkungen (z.B. Eingang Herforder Straße / Rabenhof oder Beginn Tempo 30 an Am Wellbach / Am Großen Wiel).
- Straßenraumbegrünung, um die Aufenthaltsqualität zu steigern und die Wärmebelastung zu senken.

Eine Übersicht aller Einzelmaßnahmen ist dem Projektbericht ab S. 91 zu entnehmen.

Konzept ruhender Verkehr

Die im Rahmen der Bestandsanalyse durchgeführte Parkraumanalyse hat ergeben, dass im Projektgebiet ein ausreichendes Angebot an öffentlichen und privaten Parkmöglichkeiten vorhanden ist. Im Tagesdurchschnitt wurde eine Auslastung von 45% ermittelt, wobei die höchste Auslastung mit durchschnittlich 50% in den frühen Morgenstunden (06:00 Uhr) lag. Selbst 50% Auslastung entsprechen noch einer geringen Auslastung. Insgesamt übersteigt das Parkraumangebot die Anzahl gemeldeter Kfz deutlich. Somit besteht eine realistische, nicht unverhältnismäßig belastende Möglichkeit, die Entsiegelung und Begrünung überdimensionierter öffentlicher Parkräume für Maßnahmenansätze im Bereich des ruhenden Verkehrs zu nutzen, um die Verkehrssicherheit und die Attraktivität der Seitenbereiche durch eine Anpassung der Stellplatzflächen zu erhöhen. Zudem wird die Thematik der Abwicklung des ruhenden Verkehrs bei Veranstaltungen mitbetrachtet.

Das Ziel der vorgeschlagenen Maßnahmen ist eine effiziente Nutzung der vorhandenen Parkflächen sowie die Entsiegelung und Begrünung überdimensionierter öffentlicher Parkräume. Hierzu sind folgende Maßnahmenansätze möglich:

- Freihalten von Sichtachsen im gesamten Stadtteil
- Einrichtung von Liefer- und Ladezonen im gesamten Stadtteil
- Umwandlung von Schräg- in Längsparkplätze am Wacholderweg zur Freihaltung des Gehwegs
- Nutzung privater, gewerblicher Parkplätze südlich des Projektgebiets sowie im Projektgebiet, um den punktuell hohen Parkdruck bei Veranstaltungen zu reduzieren

Eine Übersicht aller Einzelmaßnahmen ist dem Projektbericht ab S. 96 zu entnehmen.

Konzept Umweltverbund

Die Maßnahmen dieses Teilkonzepts betreffen den Fuß- und Radverkehr sowie den ÖPNV und Schulwege.

In Ergänzung der in der **Fußverkehrsstrategie** benannten Maßnahmen wurden im Rahmen des Verkehrskonzeptes Baumheide konkret verortete Vorschläge zur Schließung von Netzlücken, dem Ausbau des Gehweg-Bestands, der Einrichtung/Optimierung von Querungsstellen und der Optimierung von Knotenpunkten sowie der fußgängerfreundlichen Gestaltung (Oberflächen, Beleuchtung) und der Erhöhung der sozialen Sicherheit unterbreitet, damit öffentliche Räume so gestaltet werden, dass keine Angsträume entstehen. Eine Übersicht aller Einzelmaßnahmen ist dem Projektbericht ab S. 101 zu entnehmen.

Im Bereich **Radverkehr** wurden aufbauend auf und ergänzend zu den Maßnahmenvorschlägen im Bereich der Verkehrsführungsvarianten verortete Einzelmaßnahmen in den Bereichen Radverkehrsführung, Knotenpunktgestaltung und Radabstellanlagen erarbeitet.

Eine Übersicht aller Einzelmaßnahmen ist dem Projektbericht ab S. 120 zu entnehmen.

Der **ÖPNV** soll als Rückgrat der nachhaltigen Mobilität gestärkt werden mit Maßnahmen in den Bereichen Erschließung von Randlagen, Fahrtenangebot im ÖPNV, Aufwertung der Stadtbahnhaltestellen und Aufwertung der Bushaltestellen. Beispielhaft genannt seien hier der Vorschlag einer neuen Linienführung der Buslinie 30 über Donauschwabenstraße und Sandbrink sowie die Erschließung der westlichen Bereiche Baumheides mit dem Busverkehr.

Eine Übersicht aller Einzelmaßnahmen ist dem Projektbericht ab S. 131 zu entnehmen.

Aufbauend auf dem gesamtstädtischen Schulmobilitätskonzept sowie auf den im Rahmen dieses Konzeptes erarbeiteten Maßnahmen für den Fuß- und Radverkehr wurden zur Förderung einer sicheren und aktiven **Schulmobilität** in Baumheide ergänzende Maßnahmenvorschläge formuliert und die erarbeiteten Maßnahmen mit Blick auf Schüler*innenmobilität beleuchtet. Empfohlen wurde u.a. den Ausbau der Fuß- und Radverkehrsinfrastruktur im direkten Schulumfeld mit einer erhöhten Priorität zu belegen (Gehwege, Querungshilfen) und die Schulwege hinsichtlich der Beleuchtungssituation zu überprüfen. Weitere Maßnahmenansätze wurden in den Bereichen Elternhaltestellen, Attraktivität der Wege, Verkehrserziehung und Mobilitätsbildung sowie Organisation und Information formuliert.

Eine Übersicht aller Einzelmaßnahmen ist dem Bericht ab S. 142 zu entnehmen.

Konzept Sharing-Angebote

Der Ausbau von Sharing-Angeboten schafft eine Alternative zum Privat-Pkw. In diesem Handlungsfeld werden die Maßnahmenbereiche Ausbau des Fahrrad- / Lastenradverleihsystems und des Car-Sharing-Systems sowie der Ordnung und Integration von E-Scootern und der Aufbau von Mobilstationen ggf. in Verbindung mit einem gewerblichen / betrieblichen Mobilitätsmanagement beleuchtet.

Für Baumheide wird die Errichtung von Mobilstationen an sieben Standorten empfohlen. Eine Übersicht aller Einzelmaßnahmen ist dem Bericht ab S. 152 zu entnehmen.

Beteiligung

Die Beteiligung der Öffentlichkeit im Rahmen der Konzepterstellung hat online und in Präsenz in verschiedenen Formaten stattgefunden:

Online-Karten

Mittels zweier projektbegleitender Online-Beteiligungen konnten Interessierte Ende 2024 verkehrsbezogene Ideen, Hinweise und Anregungen in einer Karte verorten und Einträge anderer Personen bewerten bzw. Anfang 2026 Meldungen zu den Maßnahmenvorschlägen abgeben. Im Rahmen der ersten Beteiligung sind 72 projektbezogene Einträge und 419 Bewertungen eingegangen und ausgewertet worden.

Im Rahmen der Maßnahmenbewertung sind 55 Eingaben getätigt worden; oftmals wurden in einer Eingabe mehrere Aspekte benannt (23 mit positivem, 17 negativem Maßnahmenbezug sowie 39 Eingaben ohne direkten Projektbezug). Diese Eingaben werden im Rahmen der Umsetzungsplanung geprüft und nach Möglichkeit berücksichtigt.

Workshop „mobil in Baumheide“

Im Mai 2025 fand ein Präsenz-Workshop mit 17 zufällig ausgewählten Teilnehmer*innen im Freizeitzentrum Baumheide statt. In vier Kleingruppen identifizierten die Teilnehmenden mittels der Methodik Mobilitäts-Episode je Verkehrsmittel Probleme und entwickelten entsprechende Lösungsansätze. Zentrale Themen waren hier die Informationsbereitstellung (z.B. zu Baustellen oder Abfahrten des ÖPNV), unzureichende Querungsstellen, fehlende Radverkehrsinfrastruktur sowie die Verkehrssicherheit und die soziale Sicherheit.

Die Ergebnisse der Beteiligungsveranstaltungen bilden zusammen mit den Erhebungen und Verkehrsbeobachtungen die Grundlage der Maßnahmenvorschläge.

Ergebnisvorstellung

Die Ergebnisse des Verkehrskonzepts in Verbindung mit der konkreten Verortung von Maßnahmen wurden im Februar 2026 allen interessierten Bürger*innen vorgestellt. Im Rahmen der Veranstaltung entstand ein reger Austausch mit den Planern und anderen interessierten Bürgern zum Konzept und auch zu konkreten Maßnahmen.

Aus den Beteiligungsveranstaltungen (digital und in Präsenz) wurden besonders die folgenden verkehrlichen Maßnahmen bzw. Auswirkungen intensiv diskutiert, ohne eine von allen Seiten getragene Lösung zu erzielen:

- Verkehrssituation am Sandbrink, sowohl vor dem Hintergrund der Umleitung der Buslinie 30 als auch vor der zu erwartenden höheren Belastung durch die Abbindung der Heilbronner Straße.
- Verkehrssituation am Wellbach, insbesondere vor dem Hintergrund der erwarteten Verkehrsverlagerung durch die Reduzierung der Verkehre auf dem Rabenhof und dem Schelpmilser Weg.
- Situation des ruhenden Verkehrs durch quartiersfremde Verkehre im Bereich des Rabenhofs auf Höhe der Wiesenstraße/ Am Hagenkamp.

Workshops mit Kindern und Jugendlichen

Die Bedürfnisse von Kindern und Jugendlichen unterscheiden sich grundlegend in Bezug auf Verkehr von denen Erwachsener. Aus diesen Gründen wurden eine 6. Klasse der Realschule am Schlehenweg sowie drei 4. Klassen der Wellbachschule in den Konzeptionierungsprozess eingebunden. Zentrale Erkenntnisse bezogen sich auf die Verkehrsmittelnutzung für den Schulweg (Fahrrad < 1%), Mängel im Straßenraum (Querungsstellen, Aufenthaltsqualität etc.) sowie Sicherheit (z.B. hohe Fahrgeschwindigkeiten Kfz, Angsträume / soziale Sicherheit).

Wohnbaugesellschaften

Im Januar 2026 erfolgte ein Austausch mit den im Projektgebiet ansässigen Wohnbaugesellschaften. Die Resonanz auf die mit dem Verkehrskonzept verfolgten Ziele und Ansätze war sehr positiv. Seitens der Wohnbaugesellschaften wurde eine kooperative Umsetzung von Einzelmaßnahmen als denkbar eingeordnet. Hierbei lag der Fokus auf der Ausweitung von Sharing-Angeboten und der Ausweitung der vernetzten Mobilität.

Weiteres Vorgehen

Im Anschluss an die Beschlussfassung wird das Amt für Verkehr die Umsetzbarkeit der im Konzept erarbeiteten Maßnahmen prüfen und die Realisierung erster Maßnahmen in Abhängigkeit der finanziellen Möglichkeiten planen. Die Planungen werden der BV Heepen vorgestellt und dem Beschlussfassenden zur Beschlussfassung vorgelegt. Die Anpassung der Verkehrsführung erfolgt in Abhängigkeit des Planungs- und Baufortschritts der Maßnahmen im Umfeld. Hierzu gehören insbesondere die Fertigstellung der L712n mit den Anpassungen an der Herforder Straße sowie die weiteren Planungen im Rahmen der „Neuen Mitte Baumheide“, mit besonderem Fokus auf dem Rabenhof.

Beigeordneter

Adamski

