

**Beantwortung der Anfrage Bürgernähe vom 23.02.09
Drucksachen Nr. 6614 2004/2009**

Umwelt- und Stadtentwicklungsausschuss am 17.03.09

Frage:

- a.) **Wie viele tägliche Ziel- / Quellfahrten zum / vom neuen Hochschulcampus prognostiziert die Verwaltung?**

Stellungnahme der Verwaltung:

Zunächst ist festzuhalten, dass folgende Missinterpretation der angesprochenen Quellen vorliegt:

Die Begründung zum Bebauungsplan wird in der Frage unvollständig zitiert. Richtig ist: „Die Umsetzung des Wettbewerbsergebnisses ergibt ein Verkehrsaufkommen von insgesamt rund 14.000 Fahrten **im motorisierten Verkehr**, hiervon entfallen rund 70% auf den ÖPNV und rund 30% auf den MIV“. Dies entspricht auch den Ausführungen auf Seite 10 des IVV-Gutachtens. Die 14.000 Fahrten beziehen sich somit auf den sogenannten klassischen Modal-Split, der Rad- und Fußgängerverkehrsanteil bleibt hier unberücksichtigt. Die 16.400 Ziel- und Quellfahrten umfassen **alle** Verkehrsarten. Die Differenz dazwischen ist somit dem Rad- und Fußgängerverkehrsanteil zu zurechnen, womit sich die genannten Zahlen nicht widersprechen.

Frage:

- b.) **Welche Funktion hat das im B-Plan Entwurf – Kartenteil – eingetragene Geh-, Fahr- und Leitungsrecht für die Fachhochschule über die Hohlbeinstraße?**

Stellungnahme der Verwaltung:

Das Geh-, Fahr- und Leitungsrecht im Anschluss an die Hohlbeinstraße zugunsten der FH dient ausschließlich dazu, einen Schmutzwasserkanal verlegen und gelegentlich warten zu können. Das Geh-, Fahr- und Leitungsrecht wird hier – im Unterschied zu den übrigen Leitungsrechten – nicht zugunsten der Stadt Bielefeld festgesetzt, weil diese Leitung ausschließlich der FH dient und somit privaten Charakter hat. Die Hohlbeinstraße übernimmt keinerlei Funktion für die verkehrliche Erschließung des Campus.

Frage:

- c.) **Welche wirklichen Kosten ergeben sich für die Stadt Bielefeld für die Erschließung des Hochschulcampus Lange Lage?**

Stellungnahme der Verwaltung:

Die Benennung von Maßnahmenvorschlägen für die Liste der Informationsvorlage 6412/2004-2009 wurde vor abschließender Kenntnis des Wortlautes des Gesetzes erstellt. Das Gesetz schließt mittlerweile Straßenbauvorhaben (mit Ausnahme von Lärmschutzmaßnahmen) von der Förderung aus, so dass eine Finanzierung der inneren Erschließung und der Straßenbaumaßnahmen aus dem Konjunkturprogramm voraussichtlich ausscheidet.

Der mit Drucksache 6583/2004-2009 zur Beratung stehende Entwurf eines städtebaulichen Vertrages regelt für die verkehrliche Erschließung, dass die Kosten für die öffentlichen Verkehrsflächen der inneren Erschließung einschließlich des Ausbaus der Dürerstraße bis zum Knoten Wittebreite sowie der Ausbau der öffentlichen Platzfläche Zehlendorfer Damm / Wellensiek in voller Höhe vom Bau- und Liegenschaftsbetrieb des Landes NRW übernommen werden.

Bei der Stadt verbleiben folgende Maßnahmen:

- **Ausbau Dürerstraße** vom Knoten Wittebreite bis Schloßhofstraße einschl. Knoten Dürerstr.
Kostenschätzung für Planung und Realisierung: **ca. 991.000 €**
 - **Ausbau Schloßhofstraße** vom Knoten Voltmannstr. bis Knoten Dürerstr.
Kostenschätzung für Planung und Realisierung: **ca. 730.000 €**
 - **Anpassung der Straße Zehlendorfer Damm** einschl. Anlage von 3 Bushaltestellen
Kostenschätzung für Planung und Realisierung: **ca. 280.000 €**
 - **Planung Stadtbahn** Anpassung **Haltestelle Wellensiek**
Kostenschätzung für Planung **ca. 90.000 €**
Planung der Verlängerung der Stadtbahn bis zur Schloßhofstraße
Kostenschätzung für Planung **ca. 300.000 €**
-
- Gesamtkosten Stadt:** **ca. 2.301.000 €**

Bei der BBVG verbleiben folgende Maßnahmen:

- Anpassung der Stadtbahn im Bereich **Haltestelle Wellensiek**
Kostenschätzung die Realisierung: **ca. 1.320.000 €**
 - **Verlängerung der Stadtbahn** bis zur Schloßhofstraße
Kostenschätzung für die Realisierung: **ca. 8.080.000 €**
-
- Gesamtkosten BBVG** **ca. 9.400.000 €**