

Beschlussvorlage der Verwaltung

Gremium	Sitzung am	Beratung
Bezirksvertretung Stieghorst	04.06.2009	öffentlich
Umwelt- und Stadtentwicklungsausschuss	16.06.2009	öffentlich

Beratungsgegenstand (Bezeichnung des Tagesordnungspunktes)

Umweltverträglichkeitsstudie zur Stadtbahnverlängerung der Linie 3 von Stieghorst nach Hillegossen

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

BV Stieghorst 08.11.2001, UStA 18.12.2001 DS.-Nr. 4119 und 4119N
BV Stieghorst 20.10.2005, UStA 25.10.2005, DS.-Nr. 1523
BV Stieghorst 19.01.2006, Finanz und Personalausschuss 12.06.2006, DS –Nr. 1810

Beschlussvorschlag:

Die Bezirksvertretung Stieghorst empfiehlt dem UStA, der UStA beschließt:

1. Das Ergebnis der Umweltverträglichkeitsstudie wird zur Kenntnis genommen.
2. Die weiteren Planungen der Stadtbahn sind auf Grundlage der Variante A1 mit höhengleicher Querung der Stieghorster Straße und Detmolder Straße mit Verschwenkung (V) bis zur geplanten Haltestelle Wappenstraße fortzuführen.
3. Die Erweiterungstrecke in Richtung BAB A2 ist gemäß Variante E1 der weiteren Planung zu Grunde zu legen.

Begründung:

1. Anlass der Planung

Die Stadt Bielefeld beabsichtigt im Rahmen der Erweiterung des Stadtbahnnetzes, die im September 1996 bis Stieghorst Zentrum verlängerte Stadtbahnlinie 3 von der heutigen Endhaltestelle um einen weiteren Abschnitt in Richtung des Stadtteils Hillegossen zu verlängern. Der zweite Nahverkehrsplan der Stadt Bielefeld von 2007 enthält eine entsprechende Absichtserklärung.

Mit der neuen Streckenführung sollen das Wohngebiet östlich der Stieghorster Straße und der Stadtteil Hillegossen an den städtischen Schienenverkehr angebunden werden.

2. Beschreibung des Vorhabens

Geplant ist eine Stadtbahnerweiterung, welche an die vorhandene Stadtbahnlinie 3 im Ortsteil Stieghorst anschließt, und südöstlich bis in den Ortsteil Hillegossen zur Detmolder Straße Ecke Wappenstraße verlaufen soll. Von dort aus kann in einem dann folgenden Abschnitt die Weiterführung der Stadtbahn in Richtung der BAB A2 ermöglicht werden.

Im Jahr 2001 wurde hierzu eine Machbarkeitsstudie erstellt, in der Trassierungsvarianten erarbeitet wurden, welche eine Erschließung dieses Areals ermöglichen.

3. Wesentliche Inhalte und Ergebnisse der UVS

Um dem Personenbeförderungsgesetz (PBefG), welches dem weiteren Planungsverlauf zu Grunde liegt, Rechnung zu tragen, wurde nun eine Umweltverträglichkeitsstudie (UVS) von einem Gutachter, dem Ing. Büro „Höke Landschaftsarchitektur“, erstellt. Untersuchungsgebiet und Untersuchungsrahmen für die UVS wurden im Rahmen des Scoping-Termins nach § 4 UVPG am 21.08.2007 abgestimmt und festgelegt.

Danach wurden neben weiteren Anregungen aus dem Scoping-Termin vornehmlich die Varianten, welche aus der Machbarkeitsstudie hervorgingen, im Bezug auf ihre Umweltverträglichkeit hin untersucht, verglichen und bewertet. **(s. Anlage 1)**

Trassenvarianten:

Im Folgenden werden die untersuchten Varianten und die unterschiedlichen Charakteristika sowie die Lage der möglichen Haltestellen für den ersten Abschnitt aufgeführt. Alle Varianten verlaufen nach Querung der B66 entlang der Detmolder Straße im ersten Abschnitt bis zur Wappenstraße:

Variante	Charakteristika	mögliche Haltestellenlage
Variante A1	<ul style="list-style-type: none"> - Länge: ca. 1,3 km - Weiterführung von der jetzigen Endhaltestelle in gleiche Richtung - Führung durch Wohnanlage, westlicher und südlicher Teil des Grünzuges 	<ul style="list-style-type: none"> - Hst. Stieghorst Mitte bleibt in ihrer Lage bestehen. - Hst. Danziger Straße im Grünzug nahe des Grünkreuzes - Hst. Hillegossen West zwischen Waldenburger Straße und Wappenstraße
Variante A2	<ul style="list-style-type: none"> - Länge: ca. 1,340 km - Weiterführung von der jetzigen Endhaltestelle in gleiche Richtung - Führung durch die Danziger Straße, Stolper Str. und Südteil des Grünzuges 	<ul style="list-style-type: none"> - Hst. Stieghorst Mitte bleibt in ihrer Lage bestehen - Hst. Breslauer Straße nahe des Grünkreuzes - Hst. Hillegossen West zwischen Waldenburger Straße und Wappenstraße
Variante B1	<ul style="list-style-type: none"> - Länge: ca. 1,710 km - Verschwenkung der Trasse westl. der Stieghorster Straße in Richtung Schneidemühler Straße - Führung durch die Schneidemühler Straße sowie den Nord und Südteil des Grünzuges 	<ul style="list-style-type: none"> - Hst. Stieghorst Mitte wird mit der Trasse innerhalb des Grünzuges verlegt. - 1 bis 2 Haltestellen im Grünzug möglich - Hst. Hillegossen West zwischen Waldenburger Straße und Wappenstraße
Variante B2	<ul style="list-style-type: none"> - Länge: ca. 1,690 km - Verschwenkung der Trasse westlich der Stieghorster Straße in Richtung Schneidemühler Straße - Führung durch nördlichen Teil des Grünzuges, durch die Glatzer Straße, Querung des östlichen Grünzugausläufers, durch die Breslauer Straße 	<ul style="list-style-type: none"> - Hst. Stieghorst Mitte wird mit der Trasse innerhalb des Grünzuges verlegt. - Hst. Glatzer Straße im Norden des Grünzuges - Hst. Hillegossen West zwischen Waldenburger Straße und Wappenstraße
Variante C	<ul style="list-style-type: none"> - Länge: ca. 2,100 km - Verschwenkung der Trasse westlich der Stieghorster Straße in Richtung Schneidemühler Straße - Folgt dem Verlauf der Schneidemühler Straße in die Breslauer Straße 	<ul style="list-style-type: none"> - Hst. Stieghorst Mitte wird mit der Trasse innerhalb des Grünzuges verlegt - Hst. am Friedhof Stieghorst - Hst. am östlichen Ende des Grünzuges Hst. Hillegossen West zwischen Waldenburger Straße und Wappenstraße

Subvariante A1T Tunnel von Stieghorster Straße bis in den Grünzug	- Unterführung der Stieghorster Straße, von dort Tunnellage bis in den Grünzug	- Hst. Danziger Straße aufgrund der Rampenlänge vorr. erst im südlichen Ausläufer des Grünzuges realisierbar, - restliche Hst. wie Variante A1
Subvariante Unterquerung Detmolder Straße	- Unterführung der Detmolder Straße	
Subvariante Verschwenkung V	- Verschwenkung der A Trassen sowie B1 im Bereich der Querung Detmolder Straße durch den bestehenden Knoten Detmolder / Breslauer Straße	

Des Weiteren wurde in der UVS eine Weiterführung der Stadtbahn ausgehend von der für den ersten Abschnitt geplanten Endhaltestelle an der Wappenstraße in Richtung Osten untersucht.

Variante	Charakteristika	mögliche Haltestellenlage
Erweiterungsstrecke E1	Länge: ca. 0,890 km Weiterführung durch die Detmolder Str. bis zu BAB A2	- Hst. Bereich Oelkerstraße - Hst. Höhe Alte Detmolder Straße
Erweiterungsstrecke E2	Länge: ca. 0,860 km Weiterführung durch die Detmolder Str. und Obere Hillegosser Straße bis zur B 66	- Hst. auf der Freifläche am Westerkamp

Bewertung der Schutzgüter:

In der UVS wurde eine raumbezogene Empfindlichkeitsuntersuchung und ein Vergleich der Stadtbahnvarianten durchgeführt. Um der Thematik des Artenschutzes gerecht zu werden, wurden auf Anregung der Bezirksregierung im Scoping-Termin faunistische Gutachten erarbeitet deren Ergebnis ebenfalls in die UVS eingeflossen sind.

Die Schlussbewertung der UVS durch den Gutachter sei im folgenden vollständig zitiert:

„Das Amt für Verkehr der Stadt Bielefeld und die moBiel GmbH als Verkehrsbetriebe der Stadtwerke Bielefeld GmbH planen die Verlängerung der Stadtbahnlinie 3 von der derzeitigen Endhaltestelle Stieghorst- Zentrum nach Hillegossen. Hierfür sollten in der vorliegenden Umweltverträglichkeitsstudie fünf Streckenvarianten auf ihre Umweltverträglichkeit bezüglich der Schutzgüter Mensch, Tiere und Pflanzen, Boden, Wasser, Klima und Luft, Landschaft sowie Kulturgüter und sonstige Sachgüter untersucht werden. Zusätzlich umfasst die UVS die Betrachtung einer Tunnellösung im Park-Grünzug Stieghorst, Alternativlösungen für die Querung der Bundesstraße 66 und eine mögliche Erweiterung der Stadtbahnlinie bis zur Autobahn 2 bzw. über die Obere Hillegosser Straße, um die zentrale Erschließung Hillegossens zu gewährleisten.

Die gewonnenen Ergebnisse rekrutieren sich aus Kartierungen im Gelände, der Auswertung vorhandener Informationen wie Karten, Auskünfte von Fachbehörden, Fachliteratur sowie von faunistischen Fachgutachten, in denen die Tierartengruppen Vögel, Amphibien und Fledermäuse des Untersuchungsgebietes untersucht wurden. Nach der Untersuchung der Schutzgüter im Untersuchungsgebiet wurden die zu erwartenden Beeinträchtigungen durch die einzelnen Trassenvarianten ermittelt, verglichen und dargestellt sowie Aussagen zu eventuellen Minderungsmaßnahmen formuliert.

Der Vergleich der Beeinträchtigungen der Schutzgüter ergibt, dass die Varianten A2 und C auf die Summe der Schutzgüter die geringsten Beeinträchtigungen ausübten. Die Variante B2 folgt mit recht geringem Abstand von 7 bzw. 8 % Differenz. Mit größerem Abstand folgen die Varianten A1 und B1, die sich wegen geringer Abstände zueinander den dritten Platz teilen. Die Varianten erhalten jedoch in den einzelnen Schutzgütern sehr verschiedene Wertungen. So schneidet beispielsweise die bestbewertete Variante C bei der Untersuchung der Auswirkungen auf das Teilschutzgut Wohnen / Wohnumfeldfunktion sehr schlecht ab, da die Lärmbelastung für die Wohngebiete parallel zur Schneidemühler Straße negativ zu bewerten ist. Bei der Betrachtung der

Summe der Beeinträchtigungen auf alle Schutzgüter wirkt sich selbstverständlich vor allem die Länge der Trasse aus, die durch die Grünzüge verläuft. Davon profitieren die Varianten C und A2. Bei Betrachtung der Prozentzahlen der Gesamtwertung fällt jedoch auf, dass die Varianten sich in dem Bereich zwischen 44 % und 76 % bewegen, wobei 100% die maximale Beeinträchtigung darstellt. Dies liegt an den unterschiedlichen Bewertungen in den Teilschutzgütern, die in die Gesamtwertung als Mischwerte einfließen und daher das Ergebnis nivellieren. So zeigt sich, dass in der Gesamtbetrachtung keine Variante als äußerst negativ oder sehr positiv zu beurteilen ist, sondern sich alle in einer Abweichung von höchstens 26 %, im Mittel 13 % um den Mittelwert der Beeinträchtigungen bewegen. Daher kann bestätigt werden, dass sich sowohl das Inventar der Schutzgüter als auch dessen Beeinträchtigungen durch eine Stadtbahnverlängerung insgesamt auf mittlerem bis niedrigem Niveau befindet. So könnte sich der Abwägungsvorgang auf die Beeinträchtigungen des Schutzgutes Mensch konzentrieren. Hier zeichnen sich die deutlichsten Folgen einer Variantenentscheidung ab: Die vollständige oder teilweise Zerschneidung des Grünzuges als wichtigem Faktor der wohnortnahen Erholung oder eine deutliche Steigerung der Lärmemission bei einer Trassenführung durch Wohnstraßen.

Sehr günstig ist selbstverständlich die Tunnellösung als Subvariante zu bewerten, da sie – zumindest in den Kategorien Anlage und Betrieb - die weitaus geringsten Beeinträchtigungen erzeugt. Hier stehen jedoch die enormen Kosten einer Realisierung im Weg. Die Erweiterungsstrecken E1 und E2 sind in ihrer Wirkung auf die Schutzgüter zwar unterscheidbar, weisen jedoch in der Summe der Beeinträchtigungen ein recht geringes Niveau auf. Hier kann die Entscheidung für eine Variante problemlos aus verkehrsplanerischer Sicht getroffen werden. Die abschließende Bewertung der zu erwartenden Beeinträchtigungen der untersuchten Schutzgüter und die daraus resultierende Entscheidung für eine Variante nimmt die zuständige Behörde gemäß §§ 11 und 12 UVPG (Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung) auf der Basis der gewonnenen Untersuchungsergebnisse der Umweltverträglichkeitsstudie, der Fachgutachten, der Behördenbeteiligung und der Einwendungen aus der Öffentlichkeit vor. Im Hinblick auf eine wirksame Umweltvorsorge prüft die zuständige Behörde auf der Basis dieser Bewertung im Weiteren die Zulässigkeit des Vorhabens.“

Zur besseren Übersicht wurden in der **Anlage 2** noch mal die Beeinträchtigungen der Schutzgüter durch die verschiedenen Trassenvarianten tabellarisch aufgeführt.

Stellungnahme der Fachämter:

Im Zuge der Prüfung der UVS wurde diese den Fachämtern zur Stellungnahme vorgelegt.

Im folgenden werden die Stellungnahmen zusammenfassend aufgeführt.

- *Stellungnahme Bauamt (600/600.52):*

Die UVS wird als plausibel eingestuft. Die Trassenvarianten A1/A1T und B1 sollten aus planerischer Sicht favorisiert werden.

- *Stellungnahme Umweltamt (360):(Vorbehaltlich der Stellungnahme des Landschaftsbeirates)*

Die Aussagen der einzelnen Fachbereiche können in der Kernaussage wie folgt zusammengefasst werden:

Der Untersuchungsrahmen und die Bewertungsmethodik sowie das Ergebnis sind im Rahmen der UVS insgesamt sachgerecht und nachvollziehbar. Aus Sicht des Umweltamtes sollte Variante C sowie die Erweiterungsstrecke E1 den weiteren Plagungen zu Grunde gelegt werden.

4. Trassenempfehlung

Abschnitt Stieghorst Mitte bis Wappenstraße:

Wie die Zusammenfassung aufzeigt, hebt die UVS im Ergebnis keine der Varianten in besonderem Maße gegenüber den Übrigen hervor. Alle Varianten befinden sich insgesamt im Bezug auf ihre Beeinträchtigung der Stutzgüter auf mittlerem bis niedrigem Niveau.

Des Weiteren sind die Beeinträchtigungen von Schutzgütern, welche bezogen auf die bestehende Flächennutzung des Planungsumfeldes eine hervorzuhebende Stellung einnehmen, nach Ansicht des Amtes für Verkehr besonders zu gewichten. Da die Planung im innerstädtischen Gebiet liegt, sind hier im großen Maße Wohnbereiche betroffen. Daher spielt das Teilschutzgut Mensch - Wohnen und Wohnumfeldfunktion eine hervorzuhebende Rolle. Hier nimmt die Variante A1 eine

besondere Stellung ein, da sie im Bezug auf dieses Teilschutzgut als günstigste in der UVS bewertet wird. Die in der UVS positiv bewertete Variante C schneidet hier im Vergleich schlecht ab. Auch die in der UVS am günstigsten bewertete Variante A2 ist im Bezug auf dieses Schutzgut und unter städtebaulichen Gesichtspunkten deutlich schlechter zu bewerten.

Ebenso können und müssen für die Entscheidung, welche Variante der weiteren Planung zu Grunde gelegt wird, weitere Kriterien herangezogen werden, welche nicht oder nicht in ausreichendem Maße von der UVS erfasst werden und erfasst werden können.

Hierzu werden die Erkenntnisse aus der Machbarkeitsstudie herangezogen. Dies sind unter anderem sowohl benutzerorientierte, verkehrstechnische wie auch wirtschaftliche Kriterien. Da die o.g. Machbarkeitsstudie aus dem Jahr 2001 auch diese Kriterien mit berücksichtigt, treten jene Varianten wieder in den Vordergrund, die auf Basis der damaligen Untersuchung zur Weiterführung empfohlen wurden. Hier ist ebenfalls besonders die Variante A1 zu benennen, welche als Vorschlagsvariante aus der Machbarkeitsstudie hervorging.

Daher werden im Folgenden noch mal die Vorteile der Variante A1 tabellarisch aufgeführt, welche in der UVS nicht erfasst wurden:

Benutzerorientierte und verkehrstechnische Vorteile

- Kürzeste Streckelänge – kurze Fahrtzeit
- Gestreckte Streckenführung - geringere Kurvigkeit
- Wenige Konflikte mit MIV
- guter Erschließungsgrad
- kein Eingriff in private Bausubstanz

Wirtschaftliche Vorteile:

- Geringerer Fahrzeugbedarf – geringere Betriebskosten
- Auf gesamter Strecke besonderer bzw. unabhängiger Bahnkörper – Voraussetzung zur Genehmigung von Fördermitteln in jedem Fall erfüllt
- Verzicht auf Tunnelbauwerke wirkt sich kostensenkend aus und erhöht die Realisierung der Stadtbahn

Da trotz der vergleichsweise ungünstigeren Bewertung in der UVS und der abweichenden Stellungnahme des Umweltamtes die o.g. Vorteile der Variante A1 auch unter Einbezug des Ergebnisses der Machbarkeitsstudie in der Abwägung der Variantenwahl zu berücksichtigen sind, schlägt das Amt für Verkehr vor, diese Variante der weiteren Planung zu Grunde zu legen.

Sollte sich im Zuge eines detaillierten Entwurfes herausstellen, dass die Variante A1 aufgrund ihres Konfliktpotenziales (Durchquerung des Innenhofes, des westlichen Grünzugausläufers sowie die Querung der Detmolder Straße) nicht verwirklicht werden kann, wäre als Alternativtrasse gemäß der Machbarkeitsstudie aus 2001 die Variante B1 planerisch weiter zu verfolgen. Diese Option sollte bei allen Vorhaben, die diesen Trassenkorridor berühren können, berücksichtigt werden.

Subvarianten:

- *Tunnel Stieghorster Straße bis zum Grünzug und Verschwenkung Detmolder Straße:*

Von einer Realisierung dieser Variante rät die Verwaltung aus Kostengründen ab.

Weiterhin kommt hinzu, dass dort die vorhandene Endhaltestelle in einen Trog gelegt werden müsste, so dass die soziale Sicherheit und Kontrolle hier beeinträchtigt werden würde. Ebenso befindet sich hier ein Regenwassersammelleiter, der entweder unterquert oder aufwendig verlegt werden müsste.

- *Querung Detmolder Straße, Unterführung / Verschwenkung:*

Neben den hohen Kosten einer Unterquerung spricht hier auch das Hineinragen der Rampenbereiche in den südlichen Teil des Grünzuges gegen diese Untervariante.

Da allerdings die höhengleiche, gradliniger geführte Querung der Detmolder Straße aus Gründen der Verkehrslenkung nicht zu empfehlen ist, da hier die Beeinträchtigung des Verkehrs auf der Detmolder Straße zu gravierend ist, wird aus Sicht der Verwaltung hier eine Führung der Stadtbahntrasse durch den Knoten Detmolder Straße/ Breslauer Straße empfohlen, da die

Stadtbahn im Knoten signalisiert werden kann und dadurch den Individualverkehr in geringerem Maße beeinträchtigt. Die Detailprüfung unter Berücksichtigung von Verkehrsfluss, Betriebskonzept usw. wird im weiteren Verfahren geklärt.

Erweiterungsstrecke E1/E2:

Da hier gemäß UVS eine Entscheidung vorrangig aus verkehrstechnischer Sicht zu Gunsten einer der beiden Varianten getroffen werden sollte (s. Fazit der UVS), schlägt das Amt für Verkehr hier eine Trassenführung entsprechend der Variante E1 mit folgender Begründung vor:

Der geschätzte höhere Fahrgasterschließungsgrad rechtfertigt nicht den Eingriff in die Obere Hillegosser Straße, welche einen deutlichen Wohnstraßencharakter und somit die gesunden Wohn- und Lebensbedingungen beeinträchtigen würde. Weiterhin wirkt sich hier im Bezug auf die Variantenwahl die Inanspruchnahme der Grünfläche zwischen Westerkamp und B 66 durch eine neue Endhaltestelle, welche als Ausgleichsfläche ausgewiesen ist, negativ aus.

6. Weiteres Verfahren:

Auf Basis der beschlossenen Linienführung wird im weiteren Planungsablauf ein detaillierter Entwurf erarbeitet, welcher die Grundlage für die Planfeststellung nach dem Personenbeförderungsgesetz (PBefG) bildet. Im weiteren Planungsstadium werden dann detaillierte Aussagen zu den einzelnen Betroffenheiten gemacht. Nach Klärung der Machbarkeit der Variante A1 auf Basis eines Vorentwurfes ist nach Beratung in den politischen Gremien über eine Trassensicherung zu entscheiden.

Die Maßnahme ist im Verkehrsinfrastrukturbedarfsplan Schiene in der Stufe 2 enthalten. Das bedeutet, dass eine Bezuschussung der Maßnahme durch Landesmittel vor dem Jahr 2015 unwahrscheinlich ist.

7. Kosten

In der integrierten Gesamtverkehrsplanung (IGVP) des Landes NRW sind die Investitionskosten für diese Maßnahme in Höhe von 19.770.000 € veranschlagt. Eine genaue Kostenermittlung erfolgt nach Erarbeitung des Vorentwurfes.

Oberbürgermeister/Beigeordnete(r)

Moss