

Anlage

A	Äußerungen aus der Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 3 (2) BauGB und aus Beteiligung der Behörden sowie der sonstigen Träger öffentlicher Belange gemäß § 4 (2) BauGB Änderungsvorschläge der Verwaltung
----------	--

Stadt Bielefeld

Stadtbezirk Dornberg

Erstaufstellung

Bebauungsplan Nr. II/ G20

„Hochschulcampus Nord“

**Äußerungen aus der frühzeitigen Beteiligung der Öffentlichkeit
gemäß § 3 (1) BauGB und aus der frühzeitigen Beteiligung der Behörden
sowie sonstiger Träger öffentlicher Belange gemäß § 4 (1) BauGB
Stellungnahme der Verwaltung zu den Prüfaufträgen der politischen Gremien**

**Zusammenfassung der Stellungnahmen aus der Beteiligung der Öffentlichkeit
gemäß § 3 (2) BauGB zur ersten öffentlichen Auslegung und die Abwägung
dieser Stellungnahmen**

**Die vollständigen Stellungnahmen aus der Beteiligung der Öffentlichkeit
(1. und 2. Offenlegung) siehe ANHANG**

**Stellungnahme aus der Beteiligung der Öffentlichkeit zur zweiten öffentlichen
Auslegung in tabellarischer Form**

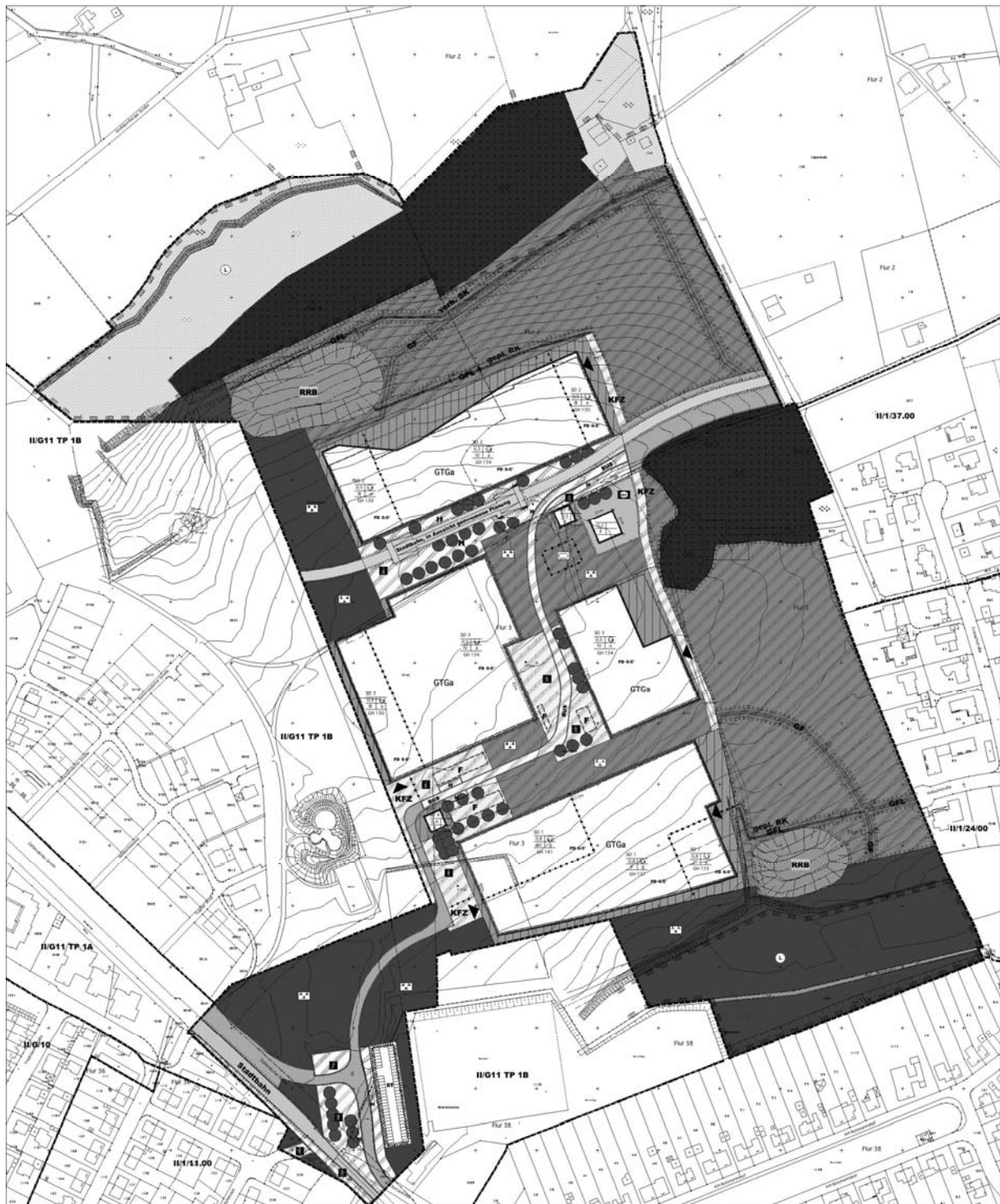
Allgemeine Teile der Abwägung

**Stellungnahme der Behörden sowie sonstiger Träger öffentlicher Belange zur
ersten öffentlichen Auslegung in tabellarischer Form**

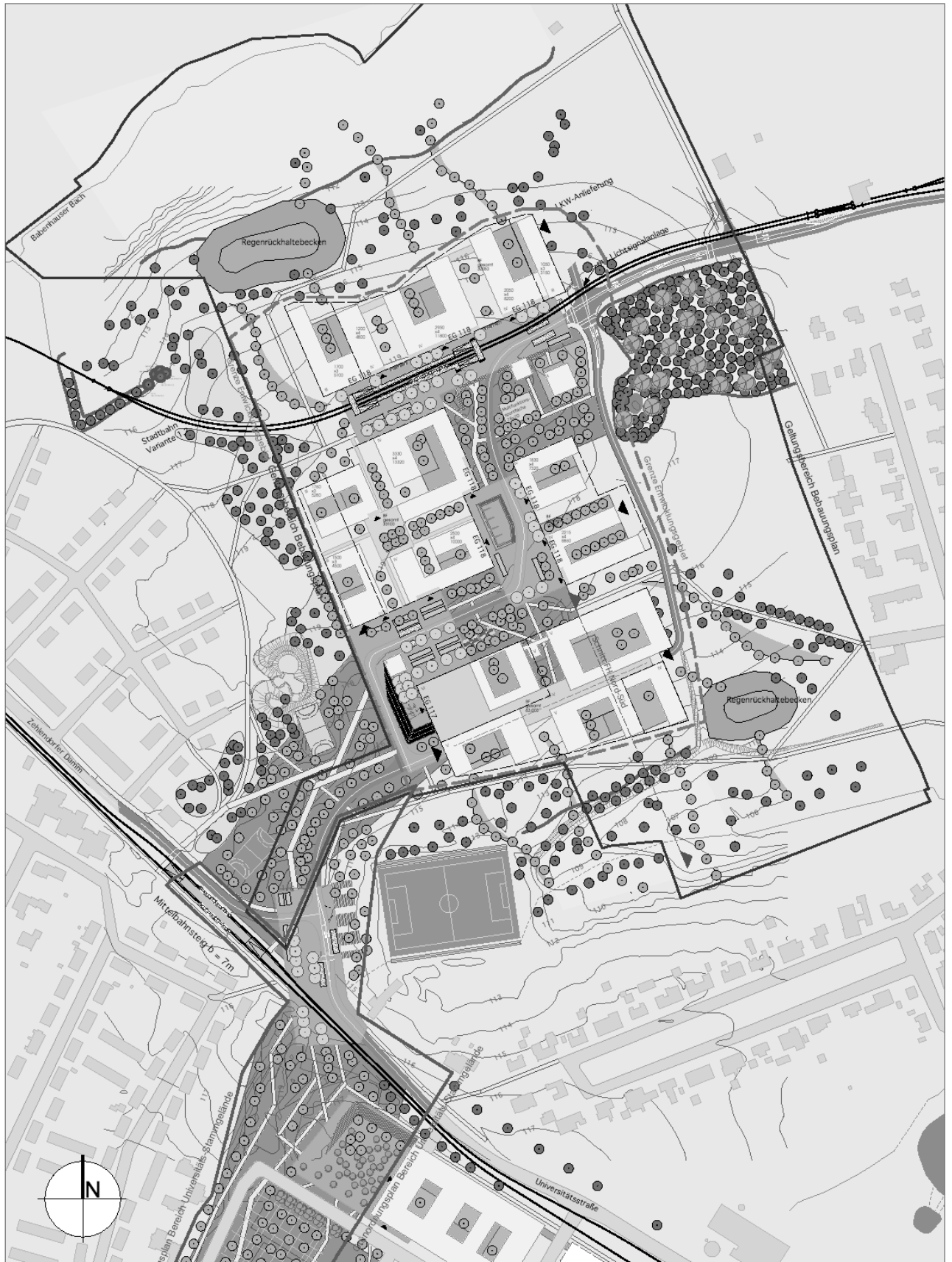
**Stellungnahme der Behörden sowie sonstiger Träger öffentlicher Belange zur
zweiten öffentlichen Auslegung in tabellarischer Form**

Änderungsvorschläge der Verwaltung

Bebauungsplan-Vorentwurf Nutzungsplan



Bebauungsplan-Vorentwurf Gestaltungsplan



Stellungnahmen von Trägern öffentlicher Belange:

1. Fachhochschule Bielefeld

1.1 Zufahrt zum Campus /Stadtbahnhaltestelle Zehlendorfer Damm

Von der Fachhochschule wird angeregt die neue Zufahrtsstraße in den Campus als Abbiegefahrbahn des Zehlendorfer Damms zu errichten, um nicht alle Verkehrsströme in den neuen Campus zu leiten.

Es wird eine Verlegung des Haltestellenplatzes parallel zum Zehlendorfer Damm empfohlen, um den Kreuzungsverkehr Universität / Hochschulcampus mit einzuschließen.

Stellungnahme der Verwaltung:

Die Anregung wird berücksichtigt.

Gemeint ist der Platz vor der Haltestelle Wellensiek. Der Platzbereich wird neu abgegrenzt

1.2 Einmündung der neuen Erschließungsstraße in das Campusgelände

Die Führung der Erschließungsstraße in das Campusgelände direkt in die Tiefgarage der FH wird abgelehnt. Der Vorplatz ist zu eng. Angeregt wird die Verschiebung der Grenzen des Baufeldes SO 1, um den Vorplatz zu vergrößern.

Stellungnahme der Verwaltung:

Die Anregungen werden berücksichtigt.

Die Straßenführung wird verändert, der Vorplatz wird erweitert.

1.3 Abstandsflächen innerhalb des Baufeldes SO 1

Um eine natürliche Belichtung und Belüftung aller Gebäudeteile zu ermöglichen wird eine Vergrößerung des Baufeldes SO1 in Richtung Norden angeregt.

Stellungnahme der Verwaltung:

Die Anregung wird berücksichtigt.

Das Baufeld wird um etwa 20 m in nördliche Richtung erweitert.

1.4 Energieversorgung

Es wird nach Energiegesamtkonzept gefragt, welches insbesondere die Nutzung erneuerbarer Energien vorsieht. Die Errichtung eines Blockheizkraftwerks auf dem Areal der FH wird abgelehnt.

Stellungnahme der Verwaltung:

Die Anregung wird berücksichtigt.

Es erfolgt eine Erweiterung des Heizwerks auf dem Uni-Stammgelände. Der Betrieb erfolgt mit Biomasse

1.5 Funkmast

Angeregt wird die Zulässigkeit eines Funkmastes inkl. Abspannung und Bodenplatte mit einer Höhe von ca. 5-9 m ab Oberkante des Gebäudes.

Stellungnahme der Verwaltung:

Die Anregung wird berücksichtigt.

Die erforderliche Masthöhe wurde zwischenzeitlich seitens der FH auf 3m reduziert. Die Fachhochschule wird sich gegenüber der Universität verpflichten, von dem Baurecht für den Mast nur mit Zustimmung der Universität Gebrauch zu machen.

1.6 Freifläche für das Lehrgebiet „Regenerative Energie“

Es wird um die Ausweisung einer Freifläche von ca. 600 – 800 m² für das Lehrgebiet „Regenerative Energie“ gebeten.

Stellungnahme der Verwaltung:

Die Anregung wird berücksichtigt.

Diese Freifläche soll auf dem Dach des FH-Gebäudes vorgesehen werden. Es wird eine textliche Festsetzung in den Bebauungsplan eingefügt, die eine Zulässigkeit der erforderlichen Aufbauten regelt.

1.7 Anlieferung / Entsorgung

Es wird angeregt, dass innerhalb der Tiefgarage eine Zu- und Abfahrt mit Wendemöglichkeit für 18 m lange und 3.95 m hohe LKW möglich ist.

Stellungnahme der Verwaltung:

Die Anregung wird zur Kenntnis genommen.

Der Bebauungsplan setzt die Außenkanten der Tiefgarage fest. Die Höhe der Tiefgarage und die innere Struktur sind Gegenstand der Hochbauplanung.

1.8 Geschosshöhen

Es wird angeregt, dass im Bereich des Eingangsgeschosses eine höhere Geschosshöhe (6 m) zulässig ist.

Stellungnahme der Verwaltung:

Die Anregung wird berücksichtigt.

Die zulässigen Gebäudehöhen werden heraufgesetzt. Die zulässige Gebäudehöhe beträgt nun bei zulässigen vier Vollgeschossen 135 m über NN (entspricht 18m über OK Verkehrsfläche) und bei fünf Vollgeschossen 139m über NN (entspricht 22m über OK Verkehrsfläche). Ausgegangen wird jeweils von einer Geschosshöhe von 6m im EG und 4m in den Obergeschossen. Sofern für die Obergeschosse eine größere Geschosshöhe erforderlich sein sollte, wäre das EG zu reduzieren. Eine weitere Heraufsetzung der Gebäudehöhe wird aus städtebaulichen Gründen (Hanglage, Nachbarschaft des Gellershagener Bachtals) nicht befürwortet.

1.9 Ausweisung privater Verkehrs- und Grünflächen

Es ist zu klären, wem die Kosten und die Verantwortung für die Verkehrssicherungspflicht auf den privaten Verkehrsflächen obliegen. Der Anteil der privaten Flächen ist zu groß. Die Zuständigkeit der Fachhochschule sollte auf die Fläche des Baufeldes der Fachhochschule (SO 1) beschränkt werden.

Stellungnahme der Verwaltung:

Die Anregung wird nicht berücksichtigt.

Die Verkehrs- und Grünflächen innerhalb des Campus sind Bestandteil der Hochschulnutzung, daher soll auch die Verantwortlichkeit für diese Flächen bei der Fachhochschule, der Universität sowie ggf. den weiteren Nutzern des Campus liegen. Es erfolgt die Festsetzung privater Verkehrs- bzw. Grünflächen. Hiervon ausgenommen werden lediglich diejenigen Flächen, die für den öffentlichen Verkehr (Bustrasse) benötigt werden. Die räumliche Abgrenzung der Verantwortlichkeit innerhalb der privaten Verkehrs- und Grünflächen ist nicht Gegenstand des Bebauungsplans, sondern muss privatrechtlich geregelt werden.

1.10 Kinderzentrum

Es wird angeregt, im Rahmen des Studiengangs „Pädagogik der Kindheit“ des Fachbereichs Sozialwesen ein Kinderzentrum als Forschungs- und Entwicklungseinrichtung in enger Kooperation mit der Stadt Bielefeld zu planen. Dazu wird eine BGF von 2000 m², eine Funktionsaußenfläche von ca. 1700 m² und Einstellplätzen von ca. 300 m² benötigt.

Stellungnahme der Verwaltung:**Die Anregung wird nicht berücksichtigt.**

Dieser Vorschlag war Gegenstand einer gemeinsamen Beratung von Vertretern des Bau- und Liegenschaftsbetriebs Bielefeld (BLB), der Universität, der Fachhochschule, des Jugendamtes und des Bauamtes der Stadt Bielefeld. Das Kinderzentrum ist innerhalb der festgesetzten Gemeinbedarfsfläche südlich der geplanten Stadtbahntrasse aus Platzgründen und aufgrund möglicher Konflikte zu benachbarten Forschungseinrichtungen nicht realisierbar. Ein Standort innerhalb des Baufeldes SO 1 wäre denkbar, wird jedoch aus Kapazitätsgründen und aus städtebaulichen Gründen nicht als günstig angesehen. Geprüft wird die Möglichkeit, bestehende Gebäude außerhalb des Campus für ein Kinderzentrum zu nutzen, beispielsweise das vom BLB ab Ende 2009 nicht mehr benötigte Gebäude an der Morgenbreede.

2. Universität Bielefeld

- 2.1 Zufahrt zum Campus/ Einmündung Erschließungsstraße/ Abstandsfläche Baufeld SO 1/ Anlieferung/ Geschosshöhen/ Ausweisung privater Verkehrs- und Grünflächen

Die Universität stimmt den Ausführungen der Fachhochschule zu.

Stellungnahme der Verwaltung:**Die Anregungen werden teilweise berücksichtigt.**

Siehe Ausführungen unter 1.1, 1.2, 1.3, 1.7, 1.8 und 1.9

- 2.2 Energieversorgung

Die Universität stimmt den Ausführungen der Fachhochschule zu und regt zusätzlich an weitere Flächenkapazitäten auf den Grünflächen im Westen des bestehenden Heizwerks auf dem Stammgelände zu realisieren. Es ist zudem eine Kälteversorgung vorzusehen.

Es wird die Planung eines begehbaren Versorgungskanals zwischen Heizwerk-Stammgelände und neuen Campus empfohlen.

Stellungnahme der Verwaltung:**Die Anregung wird berücksichtigt.**

Es erfolgt eine Erweiterung des bestehenden Heizwerks außerhalb des Geltungsbereiches des Bebauungsplans „Hochschulcampus Nord“ entsprechend der Anregung der Universität. Es soll mit Biogas betrieben werden. Dieses Heizwerk dient auch der Kälteversorgung (Nutzung der Biogas-BHKW-Abwärme).

Der Anregung, einen begehbaren Versorgungskanal zu planen, wird entsprochen. Dieser soll unterhalb der Erschließungsstraße zum Hochschulcampus Nord verlaufen.

- 2.3 Kinderzentrum

Die Planungen der Fachhochschule werden abgelehnt. Die Realisierung eines Kinderzentrums ist innerhalb einer wissenschaftlich genutzten Gesamtfläche in dem gewünschten Umfang nicht möglich. Bedarfe müssten ggf. innerhalb des Baufeldes FH realisiert werden.

Stellungnahme der Verwaltung:**Die Anregung wird berücksichtigt.**

Der Auffassung der Universität wird gefolgt. Siehe 1.10

3. Polizeipräsidium Bielefeld

Das Polizeipräsidium beurteilt die Unterbringung von Fahrzeugen in Tiefgaragen kritisch. Es ist eine Zugangskontrolle erforderlich. Neueste Erkenntnisse zur Gestaltung von Tiefgaragen sollten Berücksichtigung finden.

Es bestehen Bedenken gegen Teilbereiche der Fußwegeführung wg. mangelnder Sozialkontrolle (Einsehbarkeit / Überschaubarkeit).

Es wird festgestellt, dass Fahrradabstellanlagen in der gepl. Größenordnung Gelegenheit für Fahrraddiebstahl schaffen.

Bepflanzungen sollten keinen Sichtschutz für potentiell gefährdeten Bereiche bieten.

Stellungnahme der Verwaltung:

Die Anregungen werden teilweise berücksichtigt.

Die Unterbringung des ruhenden Verkehrs in Tiefgaragen entspricht dem städtebaulichen Konzept (hochwertige Freiflächen) und soll beibehalten werden. Die Hinweise zur Tiefgaragengestaltung sind im Rahmen der hochbaulichen Planung zu berücksichtigen.

Die Fußwegeführung innerhalb der privaten Flächen trägt den Belangen der Sozialkontrolle Rechnung. Es handelt sich um direkt geführte Verbindungen, die nur sanfte Kurven aufweisen sich gut überblicken lassen. Innerhalb der öffentlichen Grünflächen ist die Fußwegeführung nicht festgesetzt. Sie ist hier Gegenstand der Ausführungsplanung.

Aufgrund der Nutzung (Studierende) sind Fahrradabstellanlagen in der festgesetzten Größenordnung erforderlich. Die Anordnung in zentraler Lage soll Fahrraddiebstähle erschweren.

Bepflanzungen innerhalb des Campus sind Gegenstand der Ausführungsplanung für die Freiflächen (Ausnahme Einzelbäume auf Verkehrsflächen). Die Sichtschutzproblematik wird im Rahmen dieser Planung berücksichtigt

4. Stadtwerke Bielefeld

- 4.1 *Es wird angeregt die vorhandene Erdgasdruckleitung DIN 300 St im Bebauungsplan als Führung von Versorgungsleitungen darzustellen. Und auf den privaten Grundstücksflächen im Bereich der Schutzstreifen der Erdgashochdruckleitung Geh-, Fahr-, und Leitungsrechte in einer Gesamtbreite 6,00 m zu Gunsten der Stadtwerke Bielefeld GmbH festzusetzen.*

Stellungnahme der Verwaltung:

Die Anregung wird berücksichtigt.

- 4.2 *Es wird angeregt, ein Erdgassondenfeld für die Grundlastversorgung des Campus vorzusehen. Allein geeigneter Standort ist die private Grünfläche östlich des FH-Gebäudes.*

Stellungnahme der Verwaltung:

Die Anregung wird nicht berücksichtigt.

Der erforderliche Standort hätte eine Beeinträchtigung der Grün-/Ausgleichsflächen zur Folge.

- 4.3 *Die Stadtwerke weisen darauf hin, dass ein Übergabebauwerk für die Versorgung mit Energie und Wasser erforderlich wird.*

Stellungnahme der Verwaltung:

Die Anregung wird zur Kenntnis genommen.

Es handelt sich hier um eine Nebenanlage nach § 14 BauNVO, die innerhalb von Baugebieten allgemein zulässig ist. Ggf. könnte sie auch innerhalb von Gebäuden untergebracht werden. Eine Festsetzung des Standortes im Bebauungsplan ist nicht erforderlich und auch nicht sinnvoll. Die Standortentscheidung soll der Hochbauplanung vorbehalten bleiben, um die erforderliche Flexibilität zu gewährleisten.

- 4.4 *Die Stadtwerke zeigen drei mögliche Standorte für das BHKW auf.*

Stellungnahme der Verwaltung:

Die Anregung wird berücksichtigt.

Im Rahmen eines gemeinsamen Ortstermins (Stadtwerke, FH, Uni) am 24.06.2008 erfolgte eine Einigung auf eine Erweiterung des Heizwerks auf dem Universitätsstammgelände außerhalb des Plangebiets.

5. moBiel GmbH

- 5.1 *Es wird angeregt im Bereich der Stadtbahnhaltestelle Campus die Fläche an den Bahnsteigen in einer Flucht mit den Außenkanten der Rampen zu zeichnen, um hinreichend Freiheit für Bahnsteigüberdachungen und das übliche Bahnsteigmobiliar zu ermöglichen.*

Stellungnahme der Verwaltung:

Die Anregung wird berücksichtigt.

Die Planzeichnung wird angepasst. Allerdings wird die Stadtbahntrasse im Bebauungsplan lediglich nachrichtlich dargestellt, die Festsetzung erfolgt im Rahmen eines Planfeststellungsverfahrens.

- 5.2 *Es wird angeregt, dass die Querung im Bereich der Haltestelle Wellensiek (Fußgänger- und Radfahrer) so ausgestaltet wird, dass eine zügige Fahrt (70 km/h) der Stadtbahn möglich ist.*

Stellungnahme der Verwaltung:

Die Anregung wird teilweise berücksichtigt.

Die Ausbauplanung dieser Verkehrsfläche ist über die Flächenabgrenzung hinaus nicht Gegenstand des Bebauungsplans. Der Anregung wird insoweit entsprochen, dass eine eindeutige Trennung zwischen Stadtbahntrasse und Verkehrsfläche erfolgt. Eine Querung der Stadtbahn für Fußgänger und Radfahrer soll nur an drei klar definierten Furten möglich sein. Zwei Furten befinden sich an den beiden Enden des Bahnsteigs. Eine dritte Furt verläuft süd-östlich der Haltestelle und nimmt die vom Universitäts-Stammgelände ankommenden Fußgängerströme auf. Außerhalb der Furten werden Wassergräben angelegt, um eine Querung in diesen Bereichen möglichst zu unterbinden. Dies dient einer möglichst zügigen Fahrgeschwindigkeit der Stadtbahn, konkrete Aussagen über die zulässige Geschwindigkeit sind an dieser Stelle nicht möglich.

- 5.3 *Es wird angeregt die Bushaltestelle im Campusbereich Nord in südliche Richtung zu verlegen.*

Stellungnahme der Verwaltung:

Die Anregung wird nicht berücksichtigt.

Der Anregung wird nicht entsprochen, da eine eindeutige Trennung zwischen den Verkehrsflächen und den Grünflächen erfolgen soll. Der Platzbereich wird in südliche Richtung erweitert, so dass eine ausreichende Fläche für die Bushaltestelle Nord zwischen der Stadtbahn und der Bustrasse verbleibt.

- 5.4 *Es wird angeregt keinen motorisierten Individualverkehr auf der Bustrasse auf dem Campus zuzulassen.*

Stellungnahme der Verwaltung:

Die Anregung wurde bereits im Vorentwurf berücksichtigt.

Motorisierter Individualverkehr auf der Bustrasse wird durch die Festsetzung des Bebauungsplans ausgeschlossen. Ausgenommen sind Notverkehre.

- 5.5 *Es wird angeregt die Anordnung der Bushaltestellen im Platzbereich Wellensiek je aus einer Richtung zu gestalten.*

Stellungnahme der Verwaltung:

Die Anregung wird berücksichtigt.

Dies soll entsprechend vorgesehen werden. Allerdings kann die Anordnung der Haltestellen nicht verbindlich im Bebauungsplan festgesetzt werden.

6. Geologischer Dienst NRW

Es werden Hinweise zu den Bodenverhältnissen/ dem Baugrund getroffen (Ton/Mergel bzw. Ton/Tonstein).

Stellungnahme der Verwaltung:

Dies wird zur Kenntnis genommen.

Detaillierte Baugrunduntersuchungen erfolgen im Rahmen der Hochbauplanung für die jeweiligen Gebäude. Für die zukünftige Fachhochschule liegt die Untersuchung bereits vor.

7. BUND Bielefeld

Es wird festgestellt, dass durch die Planung große Flächen freier Landschaft als Lebens- und Erholungsraum verloren gehen.

Es werden Bedenken gegen die Stadtbahnverlängerung geäußert aufgrund der Beeinträchtigung des Areals nördlich Hof Hallau.

Stellungnahme der Verwaltung:

Die Anregungen werden nicht berücksichtigt.

Vor dem Hintergrund der zentralen Rolle der Bildung für die gesamtwirtschaftliche Entwicklung, des prognostizierten Bedarfs an Studienplätzen und der Bedeutung der Planung für die zukünftige Entwicklung des Wissenschaftsstandortes Bielefeld wird den Belangen des Bildungswesens (§ 1 Abs. 6 Nr. 3 BauGB) an dieser Stelle Vorrang eingeräumt. Zu Frage möglicher Standortalternativen siehe auch Ausführungen zu den Stellungnahmen der frühzeitigen Bürgerbeteiligung, Punkte 1., 2. und 3.

Im Rahmen der Umweltprüfung werden Maßnahmen definiert, die negative Auswirkungen der Planung auf Mensch und Naturhaushalt soweit wie möglich minimieren und ausgleichen

Die Stadtbahnverlängerung soll dazu dienen, eine möglichst gute ÖPNV-Erschließung des Campus zu gewährleisten und damit den motorisierten Individualverkehr so gering wie möglich zu halten. Diese Planung dient ihrerseits dem Umweltschutz. Die Stadtbahnplanung ist zudem nicht Gegenstand des Bebauungsplans, dieser stellt sie nur nachrichtlich dar. Im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens ist dafür Sorge zu tragen, dass Eingriffe in das Areal nördlich des Hofs Hallau ausgeglichen werden.

8. Bau- und Liegenschaftsbetrieb Nordrhein-Westfalen

8.1 *Es wird angeregt, bei der weiteren Bearbeitung des Bebauungsplans die Grundfläche des Baufeldes „Fachhochschule“ deutlich zu vergrößern, um eine höhere Flexibilität zu erzielen.*

Stellungnahme der Verwaltung:

Die Anregung wird berücksichtigt.

Die Grundfläche wird nach Norden um ca. 20 m erweitert. Gleichzeitig erfolgt Richtung Westen eine Rücknahme um ca. 10m. Im Ergebnis ergibt sich eine Vergrößerung des Baufeldes um etwa 15%.

8.2 *Es wird angeregt, für das Baufeld „Fachhochschule“ die Gebäudehöhe auf 26 m über das Niveau des Vorplatzes anzuheben.*

Stellungnahme der Verwaltung:

Die Anregung wird teilweise berücksichtigt.

Der Anregung wird teilweise entsprochen. Die im Vorentwurf für eine Teilfläche des FH-Baufelds zulässige Sechsgeschossigkeit wird aufgegeben, dafür werden die zulässigen Gebäudehöhen bei zulässigen 4 bzw. 5 Vollgeschossen heraufgesetzt. Die zulässige Gebäudehöhe im Baufeld Fachhochschule beträgt nun bei vier Vollgeschossen 135 m über NN (entspricht 18m über OK Verkehrsfläche) und bei fünf Vollgeschossen 139m über NN (entspricht 22m über OK Verkehrsfläche). Dies ermöglicht Geschosshöhen von 6m im EG und 4m in den Obergeschossen. Sofern für die Obergeschosse eine größere Geschosshöhe erforderlich sein sollte, wäre das EG zu reduzieren. Eine weitere Heraufsetzung der Gebäudehöhe auf die angeregten

26m wird aus städtebaulichen Gründen (Hanglage, Nachbarschaft des Gellershagener Bachtals) nicht befürwortet.

- 8.3 *Es wird angeregt, den Verlauf des Zehlendorfer Damms beizubehalten und die Zufahrt zum Campus Gelände als Querstraße zu dieser auszubilden.*

Stellungnahme der Verwaltung:

Die Anregung wird berücksichtigt.

- 8.4 *Es wird angeregt den Platz vor der Fachhochschule zu vergrößern.*

Stellungnahme der Verwaltung:

Die Anregung wird berücksichtigt.

- 8.5 *Es wird angeregt die Funktionsfähigkeit des Andienungsverkehrs bei abschnittweiser Bebauung sicherzustellen.*

Stellungnahme der Verwaltung:

Die Anregung wird berücksichtigt.

Die Funktionsfähigkeit der Anlieferung bei abschnittsweiser Realisierung ist über die privaten Verkehrsflächen gegeben. Im Einzelnen ist dies nicht Gegenstand des Bebauungsplans sondern nachfolgender Planungen.

- 8.6 *Es wird angeregt die Anzahl der Sondergebietsformen zu reduzieren.*

Stellungnahme der Verwaltung:

Die Anregung wird nicht berücksichtigt.

Die exakte Definition der einzelnen Sondergebiete ist wesentlicher Bestandteil der städtebaulichen Ziele für den Hochschulcampus Nord.

Auswertung der frühzeitigen Bürgerbeteiligung zum Bebauungsplan-Vorentwurf II/ G 20 Hochschulcampus Nord

Im Rahmen der frühzeitigen Bürgerbeteiligung im Oktober 2007 wurden zum Vorentwurf des Bebauungsplans II/ G20“ zu den allgemeinen Zielen und Zwecken der Planung die nachfolgend aufgeführten Äußerungen vorgebracht. Sie sind in gekürzter Form und nach Themen geordnet jeweils mit Stellungnahme der Verwaltung aufgelistet.

1. Notwendigkeit von Neubauten für Forschung und Lehre

1. Es wurde gefragt, wie sich die Planung aus der hochschulpolitischen Sicht, d.h. der mittel- bis langfristigen Strukturveränderungen in der Hochschullandschaft, rechtfertigt.
2. Es wurde nach der Erforderlichkeit von Neubauten vor dem Hintergrund rückläufigen Studierendenzahlen ab 2012 / 2015 sowie Hochschul- und Fakultätsschließungen anderenorts gefragt.
3. Zusätzlich wird der Bedarf aufgrund der demographischen Entwicklung hinterfragt. Die Hochschulerweiterung sei überproportional.
4. Es wird angeregt, dass die Vergrößerung einer zukunftssträchtigen Universität auch auf dem Stammgelände realisierbar sei. Kosten-Nutzen-Pläne sollen, soweit vorhanden, zur Verfügung gestellt werden.
5. Es wird festgestellt, dass ein neues Gesicht für die Fachhochschule als Begründung für den Neubau am Standort Hochschulcampus Nord nicht ausreicht.
6. Es wird gefordert, in die Lehre statt in Beton zu investieren.

Stellungnahme der Verwaltung

Die Planung rechtfertigt sich durch die immer größere Bedeutung der Bildung für die wirtschaftliche Entwicklung ganz Deutschlands und damit auch der Stadt Bielefeld. Die Qualitätsverbesserung an den Hochschulen ist ein bundesweites Ziel, um auch zukünftig international wettbewerbsfähig zu bleiben. Auch der Wettbewerb zwischen den Hochschulen intensiviert sich und wird sich weiter intensivieren, zu verweisen ist in diesem Zusammenhang auf die „Exzellenz-Initiative“ des Bundes und der Länder. Der Hochschulen stellen einen wichtigen Standortfaktor für die Stadt Bielefeld dar, der Hochschulstandort Bielefeld muss sich dieser Entwicklung stellen. Die angesprochenen Strukturveränderungen im Hochschulbereich – gemeint ist offenbar die Einführung des Bachelors – ändern nichts an dieser grundsätzlichen Herausforderung.

Der Hochschulcampus Nord verbessert die Wettbewerbsposition der Bielefelder Hochschulen in mehrfacher Hinsicht:

- Die Lehr- und Forschungsbedingungen für die Fachhochschule verbessern sich deutlich. Die Fachhochschule mit rund 6.500 Studierenden ist bisher auf sechs Standorte verteilt, wobei sich ein Standort in Minden und weitere fünf im Stadtgebiet von Bielefeld befinden. Auch diese Gebäude sind größtenteils sanierungsbedürftig. Die dezentrale Struktur hat zahlreiche Nachteile für den Hochschulbetrieb. Beispiele dafür sind Behinderungen für fachübergreifende Forschungs- und Lehrprojekte und höhere Kosten, da viele Einrichtungen mehrfach angeboten werden müssen.
- Durch die zukünftige unmittelbare Nachbarschaft von Fachhochschule und Universität werden die Bedingungen für die Kooperation zwischen beiden Hochschulen entscheidend verbessert. Synergieeffekte reichen von gemeinsamen Forschungsprojekten und Studiengängen über die gemeinsame Nutzung von teilweise kostenintensiven Forschungseinrichtungen bis zu einer gemeinsamen Nutzung von Einrichtungen wie Mensa oder Kinderbetreuung.

- Es können hochwertige Flächenpotentiale für private Forschungsinstitute (z.B. Max-Planck-Institut) zur Verfügung gestellt werden. Es ist ein zentrales Ziel, private Forschungsinstitutionen anzuwerben, um durch gemeinsame Forschungsprojekte den Standort Bielefeld weiter zu stärken. Das Fehlen solcher Institute stellt derzeit einen spürbaren Standortnachteil der Universität Bielefeld gegenüber Metropolen wie Berlin oder München und auch gegenüber alteingesessenen Hochschulstandorten wie Freiburg oder Heidelberg dar, an denen sich eine entsprechende Kooperation langfristig entwickeln konnte.
- Es können Flächenpotentiale für Institute aus dem Bereich der Biotechnologie, Firmenausgründungen sowie Forschungs- und Entwicklungszentren bereitgestellt werden.

Der Neubau des Hochschulcampus Nord schafft zudem die notwendigen Voraussetzungen für die Sanierung des bestehenden Universitätsstandortes durch die Schaffung von Ausweichflächen in Universitätsnähe, die von der FH nachgenutzt werden können. Das bestehende Universitätsgebäude mit rund 18.000 Studierenden bildet einen einheitlichen Komplex, in dem alle Fakultäten in räumlicher Nähe zueinander angeordnet sind. Es ist sanierungsbedürftig (Schadstoffbelastungen, unzeitgemäße Gebäudetechnik). Um die Sanierung durchführen zu können, ist es erforderlich, den jeweils zu sanierenden Gebäudeabschnitt vollständig zu räumen. Es werden daher Ersatzflächen benötigt, die aus logistischen Gründen möglichst nahe am derzeitigen Standort bereitzustellen sind.

Zusammengefasst besteht das Hauptziel der Planung darin, den Hochschulstandort, bestehend aus Universität und Fachhochschule, und damit letztlich den Wirtschaftsstandort Bielefeld durch eine Vernetzung mit öffentlichen und privaten Forschungseinrichtungen in direkter räumlicher Nachbarschaft im Wettbewerb besser zu positionieren. Der Hochschulcampus Nord ermöglicht es, dieses Ziel in einer einheitlichen großzügigen Anlage, die ein kreatives Umfeld fördert, bedarfsgerecht umzusetzen. Ein wesentliches Kriterium bei der Entscheidung für das vorliegende städtebauliche Konzept im Rahmen des Wettbewerbs ist die großzügige Anlage mit hochwertigen Freiflächen (Abfolge von Plätzen und Grünflächen), die im Bebauungsplan gesichert werden. Von Bedeutung ist außerdem die landschaftlich attraktive Umgebung, in die der Campus durch ein Netz von öffentlichen Wegen eingebunden wird. Die städtebauliche Qualität ist vor dem Hintergrund der oben beschriebenen Wettbewerbssituation zwischen den Hochschulstandorten von wesentlicher Bedeutung, weil um eine Ansiedlung privater Forschungsinstitute intensiv geworben werden muss und entsprechende Erwartungen an das städtebauliche Umfeld seitens der Institute bestehen.

Eine Realisierung der Maßnahme allein auf dem Stammgelände ist aufgrund der hierfür erforderlichen Flächen nicht möglich. Zudem lässt sich dort eine mit dem Hochschulcampus Nord vergleichbare städtebauliche Qualität nicht schaffen, während gleichzeitig die Situation auf dem Stammgelände durch die dann erforderliche Verdichtung ihrerseits beeinträchtigt würde. Dies wird in Punkt 3 ausführlich dargelegt (Stellungnahme zum Vorschlag „Pro Grün“).

Die demographische Entwicklung hat für die Entwicklung der Studierendenzahlen nur eine eingeschränkte Bedeutung, weil davon ausgegangen werden kann, dass der prozentuale Anteil eines Jahrgangs, der eine Hochschule besucht, aufgrund immer höherer Anforderungen an die berufliche Qualifikation weiter ansteigen wird. In dem im Jahr 2007 erschienenen Bildungsbericht der OECD wird festgestellt, dass in Deutschland der prozentuale Anteil eines Jahrgangs, der einen akademischen Abschluss erwirbt, bei lediglich 20% liegt, während dieser im OECD-Durchschnitt 36% beträgt. Es wird dringend empfohlen, diesen Anteil zu steigern. Die Kultusministerkonferenz geht auch deshalb von einem deutlichen Anstieg der Studierendenzahlen aus. Prognostiziert wird ein Zuwachs von derzeit etwa 2 Mio. auf 2,7 Mio. bis 2014.

Ziel der Maßnahme ist nicht primär, der FH „ein neues Gesicht“ zu geben. Ziel ist vielmehr, die Qualität der Lehre und Forschung für Universität und Fachhochschule langfristig

sicherzustellen, durch die Konzentration der Gebäude der Fachhochschule an einem Standort Kosten zu sparen und einen Mehrwert für den Wirtschaftsstandort Bielefeld zu erzielen.

2. Standortwahl

2.1 Standort Hochschulcampus Nord

1. Es wird der Nachweis verlangt, dass eine schöne Lage des Unigeländes Studierende und Wissenschaftler anzieht.

Stellungnahme der Verwaltung

Bei der Auswahl des Standorts ist neben der zu erzielenden städtebaulichen Qualität in erster Linie die räumliche Nähe zum vorhandenen Hochschulcampus ausschlaggebend (Vernetzung, Bündelung von Forschungsaktivitäten). Dies wird unter Punkt 1 im Einzelnen dargelegt.

2. Es wird gefordert, Synergieeffekte und die verbesserten Bedingungen zu benennen, die sich aus der zukünftigen räumlichen Nähe von FH und Universität bei Realisierung des Hochschulcampus Nord ergeben.

Stellungnahme der Verwaltung

Synergieeffekte und verbesserte Bedingungen ergeben sich insbesondere durch die Möglichkeit der interdisziplinären Zusammenarbeit zwischen den verschiedenen Fakultäten, die durch räumliche Nähe deutlich verbessert werden kann. Forschungsaktivitäten können gebündelt werden. Zudem ließe sich die räumliche, personelle und technische Infrastruktur gemeinsam nutzen. Konkretes Beispiel wären Kooperationen in der apparativen Biotechnologie (gemeinsame Nutzung kostenintensiver Geräte, Laborausrüstungen etc.) oder die gemeinsame Nutzung von Einrichtungen wie Mensa oder Kinderbetreuung, die sich dadurch kostengünstiger betreiben ließen. Zudem verbessern sich die Voraussetzungen für die angestrebte Ansiedlung außeruniversitärer Forschungsinstitute, z.B. Max Planck-Institut. Siehe auch Ausführung unter 1.

2.2 Alternativstandorte

1. Es wird die Überprüfung von Alternativstandorten in Bielefeld gefordert (Droop +Rein, Kesselbrink, altes Unigelände etc.).
2. Es wird gefordert, die Vorgehensweise und die Ergebnisse bei der Prüfung von Alternativstandorten vorzulegen.

Stellungnahme der Verwaltung

Hauptziel der Planung ist die Schaffung von Synergieeffekten zwischen Universität und Fachhochschule einerseits und zwischen beiden Hochschulen und zukünftig anzusiedelnden privater Forschungsinstitute andererseits. Insbesondere die Ansiedlung privater Forschungsinstitute ist eine wichtige Voraussetzung dafür, dass sich der Wirtschaftsstandort Bielefeld zukünftig behaupten kann. Wichtige Voraussetzung hierfür ist wiederum ein hochwertiges städtebauliches Umfeld, was zudem die Möglichkeit einer baulichen Entwicklung in Stufen auf Grundlage eines schlüssigen Gesamtkonzepts bietet.

Es sind im Bielefelder Stadtgebiet Alternativstandorte wie Brachflächen, Bauruinen betrachtet worden. Die erforderlichen Synergieeffekte durch die räumliche Nähe zur Universität können bei keinem dieser Standorte sichergestellt werden. Insbesondere die Ansiedlung privater Forschungsinstitute ist nur möglich, indem optimale Standortbedingungen durch unmittelbare räumliche Nähe angeboten werden können. Auf dem Universitäts-Stammgelände sind keine ausreichenden Flächenpotentiale vorhanden, siehe hierzu ausführlich Punkt 3. Wirkliche alternative Standorte zu dem seit Jahrzehnten geplanten Standort Lange Lage, mit dem sich die unter Punkt 1. aufgeführten Ziele umsetzen lassen, sind im Stadtgebiet von Bielefeld nicht vorhanden. Auch Standorte auf

dem Gelände von Droop und Rein oder am Kesselbrink scheiden aus den genannten Gründen (Nähe, Flächenkapazitäten) aus.

3. Es wird die Überprüfung des Planungsmodells „Pro Grün“ für das Uni-Stammgelände gefordert.

Stellungnahme der Verwaltung

Für die Beantwortung der Frage, ob es vermeidbar ist, große zusätzliche Freiräume im Bereich der Langen Lage zu versiegeln, sind Untersuchungen möglicher Nachverdichtungen auf dem Universitätsstammgelände zu berücksichtigen.

Grundlage dieser Untersuchungen ist das städtebauliche Grundkonzept auf dem derzeitigen Gelände der Universität. Dessen wesentliches städtebauliches Qualitätsmerkmal ist die sehr stringente, symmetrisch angeordnete bauliche Verdichtung mit einer entsprechenden Einbettung in großzügige Freiraumbereiche und Grünverbindungen.

Im Rahmen des städtebaulichen Einladungswettbewerbs „Umfeld Stadtbahnhaltestelle – Universität“ wurden bereits 1999 verschiedene Strukturkonzepte für eine bauliche Entwicklung nördlich des Universitätshauptgebäudes entwickelt.

Eine nochmalige Untersuchung zu baulichen Erweiterungsmöglichkeiten wurde im Jahr 2005 in Auftrag gegeben. Anlass dieser Untersuchung war es, universitätsbezogene Wohnnutzungen für Studierende und Gastwissenschaftler, ein Hotel und Gästehaus für Wissenschaftler, Bürogebäude, universitätsnahe Dienstleistungen und eine 3. Kindertagesstätte im Bereich der Morgenbreite anzusiedeln. Ein Teil dieser Nutzungen wurde mittlerweile realisiert.

Im Rahmen dieser Untersuchung wurden verschiedenen Anforderungen an eine nachhaltige Grünvernetzung auf dem Universitätsstammgelände in einem Rahmenplan definiert und politisch beschlossen.

Hierzu zählen insbesondere:

- Beibehaltung einer grünräumliche Nord-Süd-Trennung zwischen dem Teilbereich „Morgenbreite / Sportplatz“ im Osten und den universitären Hauptnutzungen im Westen,
- die unbedingt dauerhaft zu sichernde Freistellung der Hofanlage, heute Internationales Begegnungszentrum (IBZ),
- Erhalt einer Grünverbindung / Einfassung des Universitätsgeländes entlang des „Wellensieks“ im Westen der Universität, mit dem Ziel einer Vernetzung der Freiräume zum Teutoburger Wald im Süden entlang des Universitätsgeländes über den Grünzug des Gellershagener Bachtals im Norden bis Richtung Schildesche / Obersee
- Beibehaltung des langfristig zu verfolgenden (ideellen) Zieles einer Vernetzung der Freiraumfunktion vom Teutoburger Wald im Süden über das Universitätsgelände (Arboretum) bis zum Grünzug des Gellershagener Bachtals im Norden. Die Wegeverbindungen durch den Freiraum / Grünzug sind zu belassen sind

Unter Berücksichtigung dieser politisch beschlossenen Rahmenvorgaben verbleiben für eine mögliche Nachverdichtung nur die bereits versiegelten Flächen der Stellplatzanlagen nördlich des Universitätshauptgebäudes.

Die die Grundlage für die künftige Entwicklung des Hochschulcampus Bielefeld bildenden und dem Kooperativen Wettbewerb 2007 zugrunde gelegten Städtebaulichen Programmanforderungen beinhalten insgesamt 8 Programmbausteine (Module: FH und Uni temporär, Forschungsinstitute, Forschungs- und Entwicklungs-Zentrum, Ausgründungen / Start-Ups, Kita, Büro-, Instituts- und Multifunktionsgebäude) mit insgesamt max. 163.800qm BGF. Davon sind am Standort der derzeitigen Stellplatzanlage – als sog. „Mikroerweiterung“ auf dem Stammgelände - im nordwestlichen Bereich der ebenerdigen Stellplätze bereits bis

zu 19.800 m² BGF vorgesehen. Für die geplante Erweiterung entsprechend der o.g. Module werden darüber hinaus insgesamt max. 144.000 m² BGF benötigt.

Eine weitere Nachverdichtung im Bereich der derzeitigen Stellplatzanlagen ist jedoch unter Berücksichtigung der städtebaulichen Lage, die in der Nachbarschaft durch überwiegend kleinteilige Wohnbebauung geprägt ist, nicht vertretbar.

Im Ergebnis ist festzustellen, dass die verbleibenden möglichen Erweiterungsflächen auf dem Universitätsstammgelände deutlich zu klein sind. Unter Berücksichtigung der vorgenannten Gründe wird auf eine Nachverdichtung an dieser Stelle zugunsten einer nachhaltigen Grünvernetzung, einer hochwertigen Freiraumqualität für die Studierenden der Universität und einer verträglichen Einbindung in das städtebauliche Umfeld verzichtet.

4. Es wird nach Informationsmaterial zur Nachvollziehbarkeit der langjährigen Planungsabsicht für den Entwicklungsbereich „Lange Lage“ gefragt.

Stellungnahme der Verwaltung

Die Entwicklungsfläche „Lange Lage“ galt bereits bei der Standortentscheidung für die Universität in den 60er Jahren als Potentialfläche für eine mögliche spätere Erweiterung „Makrostandort“. Anfang der 90er Jahre wurden Planungen zur Erweiterung der Universität und auch zur Ausweisung von neuen Baugebieten im Bereich „Lange Lage“ aufgrund zunehmender Studierendenzahlen und steigender Nachfrage nach Wohnraum in Bielefeld erstmals konkret. Im städtebaulichen Ideenwettbewerb 1992 wurden nicht nur Konzepte für eine Wohnbebauung auf der westlich angrenzenden Fläche „Hof Hallau“, sondern auch für eine Erweiterung der Universität im Bereich „Lange Lage“ entwickelt und zeichnerisch dargestellt.

Bereits seit 1984 ist das Erweiterungsgelände „Lange Lage“ zudem im Gebietsentwicklungsplan als Hochschulstandort ausgewiesen. Diese Darstellung wurde in dem nachfolgenden Gebietsentwicklungsplan aus dem Jahr 2004 beibehalten. Die Fläche ist in der zeichnerischen Darstellung als allgemeiner Siedlungsbereich für die zweckgebundene Nutzung „Einrichtungen des Bildungswesens“ gekennzeichnet. Die Standorte von Bildungseinrichtungen sind im Hinblick auf die Sicherstellung der Versorgung grundsätzlich auch nach landesplanerischen Kriterien zu bestimmen. Der Regionalplan (GEP) legt auf der Grundlage des Gesetzes zur Landesentwicklung die regionalen Ziele der Raumordnung und Landesplanung für die Entwicklung des Regierungsbezirks und alle raumbedeutsamen Planungen und Maßnahmen im Planungsgebiet fest. Darüber hinaus bildet der Regionalplan die Grundlage für die erforderliche Anpassung der Bauleitpläne der Städte und Gemeinden an die Ziele der Raumordnung und Landesplanung. Der Gebietsentwicklungsplan ist öffentlich einsehbar und auch im Internet verfügbar.

2.3 Nachnutzung Altstandorte FH

1. Es wird angeregt, die dezentrale Lage der FH beizubehalten, dadurch würden Verkehrsprobleme vermieden werden (Sanierung und Weiternutzung vorhandener Gebäude).
2. Es wird gefragt, was einer Renovierung der alten Standorte der FH entgegensteht (z.B. denkmalgeschütztes Kasernengebäude).

Stellungnahme der Verwaltung

Eine Sanierung und Weiternutzung der Altstandorte der FH kann langfristig keine zukunftsfähige Lehrsituation schaffen. Die Synergieeffekte, die durch eine räumliche Nähe und die gemeinsame Nutzung universitärer Einrichtungen entstehen, werden unter Punkt 1 und 2 ausführlich erläutert. Um Verkehrsprobleme zu vermeiden, soll eine sehr gute ÖPNV-Anbindung für den Hochschulcampus Nord (u.a. geplante Verlängerung der Stadtbahn) entstehen. Somit soll der Anteil des motorisierten Individualverkehrs möglichst gering gehalten werden. Die Konzentration der Hochschulnutzung sichert dem ÖPNV, im Unterschied zu einer dezentralen Lage, wiederum das für einen wirtschaftlichen Betrieb erforderliche Verkehrsaufkommen.

3. Es wird gefragt, wie die Altimmobilien der heutigen FH zukünftig genutzt werden.

Stellungnahme der Verwaltung

Die Nachnutzung der Altimmobilien der Fachhochschule ist nicht Gegenstand dieses Verfahrens. Sie stehen im Eigentum des BLB bzw. des Landes Nordrhein-Westfalen, unterliegen dabei aber der Planungshoheit der Stadt Bielefeld. Die Nachnutzung ist in Abhängigkeit der planungsrechtlichen Situation bzw. der städtebaulichen Zielsetzung für den jeweiligen Standort zu entscheiden.

3. Verkehrserschließung

3.1 Stadtbahn / Stadtbahnverlängerung

1. Es wird hinterfragt, warum eine Stadtbahnverlängerung notwendig ist, wenn die FH mit den meisten potentiellen Fahrgästen (Studierende und Beschäftigte) an der vorhandenen Haltestelle Wellensiek liegt.

Ein Überdenken der Erforderlichkeit der Stadtbahnverlängerung sollte erfolgen.

Es wird angeregt zu prüfen, ob die Busanbindung des Hochschulcampus Nord als ÖPNV-Erschließung für den Nordteil ausreicht.

Die Notwendigkeit der Stadtbahnverlängerung für das Wohnquartier Dürerstraße wird bestritten, da die Buserschließung bereits heute als attraktiv angesehen wird.

Stellungnahme der Verwaltung

Es wird davon ausgegangen, dass die Studierenden der neuen FH im südlichen Entwicklungsgebiet vorwiegend die Haltestelle Wellensiek nutzen. Allerdings bietet die Stadtbahn eine hochwertige Erschließung der übrigen Baufelder, wobei eine gute ÖPNV-Erschließung des Hochschulcampus ein wesentliches planerisches Ziel darstellt. Gerechnet wird mit einem durch den Hochschulcampus hervorgerufenen zusätzlichen Fahrgastaufkommen von ca. 3.200 Fahrgästen täglich an der Haltestelle Wellensiek sowie 1.600 Fahrgästen an der Haltestelle im Norden des Hochschulcampus. Eine Bustrasse durch den Campus ist ergänzend vorgesehen. Stadtbahn und Bus verbessern zudem die Erschließungssituation des angrenzenden Wohnquartiers Dürerstraße. Eine Verlängerung der Stadtbahn über die Schlosshofstraße hinaus ist Gegenstand mittel- und langfristiger Planungen, die nicht im Zusammenhang mit dem Vorhaben Hochschulcampus Nord stehen.

2. Es wird festgestellt, dass die Stadtbahn schon heute zu Stoßzeiten überfüllt ist und das zusätzliche Fahrgastaufkommen wesentlich höher sein wird als die zusätzliche Beförderungskapazität aufgrund neuer größerer Stadtbahnwagen.

Stellungnahme der Verwaltung

Die Stadtbahnerschließung des neuen Campus ist im 10-Minuten-Takt mit Verstärkungsfahrten zu Spitzenzeiten geplant. Dies reicht vor dem Hintergrund der bestehenden Prognosen aus. Gelegentliche Platzprobleme in öffentlichen Verkehrsmitteln zu den Hauptverkehrszeiten gehören allerdings zu den normalen Begleiterscheinungen des täglichen Lebens und sind insoweit hinzunehmen. Sollten zusätzliche Kapazitäten erforderlich werden, wäre eine weitere Verdichtung des Fahrplantaktes in der Hauptverkehrszeit zu prüfen.

3. Es wird angeregt, die Realisierung der Straßenbahnpläne vor einem wirklichen Bedarf (vor der Bebauung des Baufeldes 4) nicht durchzuführen.

Stellungnahme der Verwaltung

Für die Straßenbahnverlängerung wird ein gesondertes Planfeststellungsverfahren durchgeführt. Es ist beabsichtigt, das Planfeststellungsverfahren 2009 einzuleiten und mit dem Bau der Stadtbahn 2012 zu beginnen. Die Inbetriebnahme könnte dann 2014 erfolgen.

3.2 Motorisierter Individualverkehr

1. Es wird festgestellt, dass der Standort Hochschulcampus Nord für den motorisierten Individualverkehr schlecht erreichbar ist, da er weit entfernt von der BAB liegt. Es wird gefragt, warum kein Standort mit besserer Anbindung für den MIV gewählt wird.
2. Es wird befürchtet, dass die Lage des Plangebiets im Westen des Stadtgebiets zu zusätzlichen MIV mit Auswirkungen auf die Straßen der näheren Umgebung und bereits überlastete Zufahrtsstraßen führt. Es wird gefragt, ob Untersuchungen zu möglichen Auswirkungen vorliegen.

Stellungnahme der Verwaltung

Die Lage des Hochschulcampus orientiert sich nicht in erster Linie an einer hochwertigen Straßenanbindung, sondern an der Nähe zu dem vorhandenen Universitätsstandort. Die Vorgaben zur verkehrlichen Erschließung des Campus, die dem Wettbewerb zugrunde lagen und im Bebauungsplan umgesetzt werden, waren im Februar und März 2007 Beratungsgegenstand in den Bezirksvertretungen Dornberg und Schildesche und wurden am 30.04.2007 vom Umwelt- und Stadtentwicklungsausschuss beschlossen (Drucksache Nr. 3547).

Untersuchungen zu Auswirkungen des zusätzlichen Individualverkehrs (MIV) wurden durch das Büro IVV, Aachen im Oktober / November 2007 durchgeführt. Es ergeben sich Mehrbelastungen gegenüber der heutigen Situation vor allem auf dem Zehlendorfer Damm und im Bereich Dürerstraße und Schlosshofstraße. Die Verkehrsnetz-Infrastruktur, insbesondere an den Knotenpunkten, ist jedoch auch mit den Mehrbelastungen noch ausreichend leistungsfähig.

3. Es wird angeregt Maßnahmen zu treffen, den zusätzlichen Verkehr anwohnerfreundlich zu gestalten.

Stellungnahme der Verwaltung

Die Maßnahmen bestehen darin, dass die Verkehrsführung nicht über Anwohnerstraßen, sondern über leistungsfähige Sammelstraßen (Zehlendorfer Damm, Dürerstraße) erfolgt.

4. Es wird angeregt Maßnahmen zu treffen, um verstopfte Straßen (z.B. Stapenhorststraße) und Kreuzungsbereiche (wie Schlosshofstraße/Voltmannstraße) nicht zusätzlich zu belasten.

Stellungnahme der Verwaltung

Um zusätzliche Belastungen möglichst gering zu halten ist es vorgesehen, die ÖPNV-Anbindung sehr gut auszugestalten.

Die Leistungsfähigkeit der umgebenden Verkehrsknotenpunkte wurde untersucht. Ergebnis ist, dass die umliegenden Verkehrsknotenpunkte eine ausreichende Leistungsfähigkeit besitzen. Lediglich der Knoten Voltmannstraße/Schlosshofstraße ist sehr stark belastet und voraussichtlich gerade noch ausreichend leistungsfähig. Für eine bessere Abwicklung muss geprüft werden, ob die Stauräume verlängert werden können oder eine Linksabbiegespur in der nördlichen Voltmannstraße untergebracht werden könnte.

5. Es wird angeregt, die Freiflächen der neuen Planung von Verkehr freizuhalten.

Stellungnahme der Verwaltung

Die Planung sieht vor, dass es innerhalb des mittleren Bereichs des Hochschulcampus Nord (Freiflächen) es keinen motorisierten Individualverkehr geben soll. Einzig eine Buslinie wird zur Erschließung des Campusgeländes den mittleren Bereich des Hochschulcampus Nord queren.

6. Es wird angeregt, dass die Holbeinstraße Sackgasse bleiben und nicht zur Erschließung des neuen Plangebiets dienen sollte.

Stellungnahme der Verwaltung

Die Holbeinstraße ist nicht zur Erschließung des Hochschulcampus Nord vorgesehen. Sie bleibt eine Sackgasse.

3.3 Ruhender Verkehr

1. Es wird gefordert, auf die Verlegung von Parkplätzen im Bereich des Hochschulcampus Nord zu verzichten, da die Nutzung der Stellplätze auf dem Universitäts-Stammgelände aufgrund der geringen Entfernung zumutbar ist.

Stellungnahme der Verwaltung

Es werden keine Stellplätze verlegt. Die Stellplätze im Hochschulcampus Nord entstehen neu und sind kausal mit den dortigen Nutzungen verbunden.

2. Es wird angeregt, Maßnahmen zur Vermeidung von Parkverkehr durch Nichtanwohner in angrenzenden Wohnquartieren zu treffen.

Stellungnahme der Verwaltung

Für den Hochschulcampus werden 1.900 bis 2.000 Stellplätze in Tiefgaragen geschaffen. Die Erschließung erfolgt so, dass gesonderte Zufahrtsstraßen von der West- und der Ostseite angelegt werden, von denen aus die Parksuchverkehre direkt in die Tiefgaragen geführt werden. Eine entsprechende Beschilderung wird sicherstellen, dass Besucher die Tiefgaragen anfahren und die benachbarten Wohngebiete nicht belasten.

3.4 Abgas- und Feinstaubbelastung durch den mIV

1. Es wird gefragt, wie Anwohner vor zusätzlicher Abgas- und Feinstaubbelastung geschützt werden.

Stellungnahme der Verwaltung

Durch den Verkehr auf der Großdornberger Straße, der Werther Straße und im Twellbachtal werden derzeit die Grenzwerte der 22. BImSchV für Luftschadstoffe nicht überschritten. Durch die verkehrlichen Veränderungen, wie sie in der IVV-Prognose vom 31.10.2007 für den Hochschulcampus Bielefeld hinsichtlich der verkehrlichen Wirkungen im MIV dargestellt sind, wird sich an dieser Situation nichts verändern. Dort, wo Verkehrszuwächse prognostiziert werden, sind diese so gering und ist die Belüftungssituation aufgrund der Randbebauung so gut, dass eine Überschreitung der Grenzwerte nach wie vor ausgeschlossen werden kann.

Für die Stapenhorststraße ergeben vorliegende Berechnungen, dass im Bereich zwischen Bürgerpark und Ostwestfalendamm derzeit mit Überschreitungen der Luftgrenzwerte zu rechnen ist. Die Verkehrsberechnungen für 2020 mit Berücksichtigung des Hochschulcampus zeigen, dass eine leichte Erhöhung des durchschnittlichen täglichen Verkehrs und eine deutliche Abnahme des Anteils schwerer LKW im Vergleich zum Jahr 2007 zu erwarten ist. Insgesamt ergibt sich eine Abnahme der Emissionen durch den Straßenverkehr, da die Zunahme der Gesamtverkehrsmenge durch die Abnahme des LKW-Verkehrs überkompensiert wird. Darüber hinaus wird sich die Situation in der Stapenhorststraße weiter entschärfen, da zunehmend emissionsärmere Fahrzeuge fahren werden.

3.5 Lärmbelastung

1. Es wird eine Zunahme von Verkehrsbelastung und Lärmpegel durch die geplante Neubebauung für das Wohnquartier Hof Hallau befürchtet.
2. Es wird nach der künftigen Schallpegelhöhe aufgrund von Bus und mIV bei vollständiger Realisierung der künftigen Bebauung im Bereich Hochschulcampus Nord gefragt.
3. Es wird aktiver und passiver Lärmschutz gefordert.

Stellungnahme der Verwaltung

Eine Zunahme der Verkehrsbelastung innerhalb des Wohngebiets Hof Hallau ist nicht zu erwarten. Eine Verkehrszunahme wird auf der Haupteinfahrungsstraße Zehlendorfer Damm erwartet. Die prognostizierte Verkehrsbelastung von 4.800 Kfz/24h (derzeit ca. 2800 Kfz/24h) stellt für eine Haupteinfahrungsstraße jedoch eine durchaus normale Verkehrsbelastung dar. Die Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen enthält Anhaltswerte für entsprechende Verkehrsbelastungen. Diese liegen bei etwa 400 bis 1.000 Kfz je Stunde.

Für das am dichtesten an der Lärmquelle befindliche Gebäude Tegeler Weg 2 erhöht sich der Schallpegel um 0,8 bis 1,2 dB(A) bezogen auf Straßenverkehrslärm und um 0,2 bis 0,3 dB(A) bezogen auf Schienenverkehrslärm.

Die Auswirkungen der zusätzlichen Verkehrsmenge auf dem Zehlendorfer Damm bzw. am Platzbereich Wellensiek auf die Lärmbelastung der anliegenden Wohnbebauung wurden berechnet. Die zusätzliche Verkehrsmenge löst keinen Anspruch auf Lärmschutzmaßnahmen aus.

4. Es wird befürchtet, dass eine Umfahrungsmöglichkeit um die geplanten Gebäude, insbesondere die Anbindung der Tiefgarage der FH von Norden, zu einer Lärmbelastung für die Anlieger im Bereich Cranachstraße führen könnte.

Stellungnahme der Verwaltung

Erfahrungsgemäß sind durch die Tiefgaragen-Ein- und Ausfahrten bei Berücksichtigung des aktuellen Stands der Lärminderungstechnik und der Abstände zwischen den Zufahrten und dem Wohngebiet Cranachstraße von über 150 m keine Konflikte zu erwarten. Eine geräuscharme Planung der Tiefgaragen vorausgesetzt, sind an den nächstgelegenen Wohngebieten in dem oben genannten Abstand erfahrungsgemäß tags Beurteilungspegel < 40 dB(A) und nachts < 30 dB(A) zu erwarten. Damit sind durch die Tiefgaragen keine Konflikte durch Lärm zu erwarten.

Auch eine Überlagerung mit den schon bestehenden Geräuschemissionen durch Verkehrslärm wird keine Lärmkonflikte verursachen. Bei bestehenden Geräuschemissionen (Schallimmissionsplan Verkehr der Stadt Bielefeld Datenbasis 1999, Blattnr. C1, Blattnr. C2) tagsüber zwischen 45 und 50 dB(A) und nachts zwischen 35 und 40 dB(A) an den Wohngebieten westlich und östlich des geplanten Hochschulcampus werden die neuen Lärmimmissionen durch anlagenbezogenen Gewerbelärm mind. 6 bis 10 dB unter den schon jetzt bestehenden Lärmimmissionen durch Verkehrslärm liegen und damit nicht relevant zu einer Erhöhung der Geräuschemissionen beitragen.

5. Es erfolgt der Hinweis auf die Nichteinhaltung der Grenzwerte für Reine Wohngebiete durch den heutigen Stadtbahnlärm. Es wird gefordert, künftig die Einhaltung der Grenzwerte für Stadtbahnlärm sicherzustellen.

Stellungnahme der Verwaltung

Der Lärmkonflikt zwischen der vorhandenen Stadtbahntrasse und dem vorhandenen reinen Wohngebiet im Bebauungsplan Hof Hallau ist der Verwaltung bekannt. Er kann jedoch nicht im Rahmen dieses Bebauungsplanverfahrens gelöst werden. Geeignete Lärminderungsmaßnahmen werden im Rahmen des in der Aufstellung befindlichen Lärmaktionsplans untersucht.

Für die Stadtbahnverlängerung liegt eine überschlägige Lärmberechnung des Amtes für Verkehr vom Januar 2008 vor, nach der die Grenzwerte der hier maßgeblichen 16. Verordnung zum Bundesimmissionsschutzgesetz (16. BImSchV) eingehalten werden. Diese liegen für reine und allgemeine Wohngebiete bei 59 dB(A) tagsüber und 49 dB(A) nachts. Die Verlängerung der Stadtbahn ist allerdings nicht Gegenstand des Bebauungsplanverfahrens (die Trasse wird im Bebauungsplan lediglich gekennzeichnet), sondern eines gesonderten Planfeststellungsverfahrens. Sollte Lärmschutz erforderlich sein, ist dies im Planfeststellungsverfahren zu regeln.

4. Natur und Umwelt

4.1 Flächenversiegelung / Bodenschutz

1. Durch die Inanspruchnahme bisher unversiegelter Landschaft werden erhebliche Auswirkungen auf Pflanzen, Tiere und Landschaft befürchtet.

Stellungnahme der Verwaltung

Die Auswirkungen, die auf die Schutzgüter Pflanzen, Tiere und Landschaft durch die Inanspruchnahme bisher unversiegelter, freier Landschaft zu erwarten sind, werden untersucht und im Umweltbericht dargelegt. Die erforderlichen Vermeidungs-, Verminderungs- und Ausgleichsmaßnahmen werden im B-Plan festgesetzt bzw., soweit aus planungsrechtlichen Gründen nicht festsetzbar, über einen städtebaulichen Vertrag gesichert.

2. Aus Gründen des Bodenschutzes wird der Hochschulcampus an dieser Stelle abgelehnt. Es wird gefragt, ob Alternativstandorte geprüft wurden, an denen die Versiegelung geringer ist.

Stellungnahme der Verwaltung

Es sind im Bielefelder Stadtgebiet andere Alternativstandorte wie Brachflächen, Bauruinen betrachtet worden. Die erforderlichen Synergieeffekte durch die räumliche Nähe zur Universität können bei keinem Standort sichergestellt werden. Insbesondere die Ansiedlung privater Forschungsinstitute ist nur möglich, indem optimale Standortbedingungen durch unmittelbare räumliche Nähe angeboten werden können. Daher ist ein Standort in unmittelbare Nähe zur vorhandenen Universität unabdingbar. Auf dem Universitäts-Stammgelände sind keine ausreichenden Flächenpotentiale vorhanden, siehe hierzu ausführlich die Ausführungen unter Punkt 3. Die erforderliche und jetzt geplante Größenordnung ist auf keinem anderen Grundstück realisierbar. Wirkliche alternative Standorte zu dem seit Jahrzehnten vorgehaltenen Standort Lange Lage sind im Stadtgebiet von Bielefeld nicht vorhanden.

3. Es wird gefragt, wie die Belastungen für Mensch und Tier im Abwägungsprozess gewichtet wurden.

Stellungnahme der Verwaltung

Die Untersuchung der Belastungen für Mensch und Tier erfolgt im Umweltbericht. Dieser schlägt Maßnahmen vor, wie Belastungen vermieden bzw. möglichst gering gehalten werden können. Die Umsetzung dieser Maßnahmen wird soweit planungsrechtlich zulässig im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens und darüber hinaus durch einen städtebaulichen Vertrag gesichert. Die Abwägung erfolgt gemäß den Regelungen des § 1 BauGB, wobei den Belangen der Bildung und Forschung (gemäß § 1 Abs. 6 Nr. 3 zu berücksichtigender Belang) gegenüber anderen Belangen (z.B. Bodenschutz) allein durch die Tatsache, dass eine Bebauung stattfindet, teilweise der Vorrang eingeräumt wird. Die gesetzlichen Grenzwerte (Lärm, Luftschadstoffe) werden eingehalten.

4.2 Eingriffe in Natur und Landschaft / Naherholung

1. Es wird darauf hingewiesen, dass die Zerschneidung von Biotop und Landschaft durch die Stadtbahntrasse eine unüberwindbare Hürde für Tiere und eine Beschränkung des Lebensraums für Pflanzen und Tiere bildet.

Stellungnahme der Verwaltung

Eine Untersuchung erfolgt im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens für die Stadtbahnverlängerung. Ggf. können Durchlässe geplant werden.

2. Es wird angeregt, einen Sichtschutz vor künftiger Bebauung im Bereich Hochschulcampus Nord durch größeren Abstand zur Bebauung des Wohnquartiers Hof Hallau und durch eine Anpflanzung ausreichend hoher Bäume zu schaffen.

Stellungnahme der Verwaltung

Der Abstand der Bebauung des Wohnquartiers Hof Hallau zu den Baufeldern des Hochschulcampus Nord beträgt mindestens 90 m. Die vorhandene Bepflanzung bleibt weitgehend erhalten bzw. wird als Ausgleichsmaßnahme neu hergestellt. Baumpflanzungen sind vorgesehen

3. Es wird gefordert, ökologische und klimatechnische (Frischlufschneise) Aspekte zu prüfen.

Stellungnahme der Verwaltung

Bezüglich des Belangs Stadtklima können folgende Aussagen getroffen werden.

Aufgrund der mäßigen Klimaempfindlichkeit und der ausschließlich kleinräumigen Kaltluftabflüsse innerhalb des Plangebiets sowie der Offenhaltung der nördlich und südlich verlaufenden hochklimaempfindlichen Frischlufschneisen ist das Planvorhaben „Hochschulcampus Nord“ insgesamt vertretbar.

Die Belüftungssituation innerhalb der bestehenden Wohnbebauung östlich des Zehlendorfer Damms, westlich der Schlosshofstraße sowie entlang der „Langen Lage“ wird nicht erheblich beeinträchtigt. Infolge der vorherrschenden Windrichtung aus Südwest, den durchgängigen Freiräumen zwischen den geplanten Blockgebäuden und entlang der „Langen Lage“ werden Belüftungsbahnen erhalten. Die vorgesehenen Grünstrukturen innerhalb des Hochschulcampus, deren Vernetzung mit den umliegenden Bachtälern und dem bestehenden Universitätskomplex sowie die begrünten, zum Umfeld offenen Innenhofbereiche, sichern den kleinräumigen Luftaustausch. Mikro- und Bioklima verbleiben insgesamt behaglich. Durch die Blockbauweise erfolgende Überwärmungseffekte werden überwiegend ausgeglichen.

Im Bebauungsplan werden für die Baufelder SO₂ und SO₃ Beschränkungen der Baukörperlänge und -tiefe festgesetzt, um zu gewährleisten, dass innerhalb der Baufenster, wie im städtebaulichen Konzept dargestellt, Abstände zwischen den Gebäuden eingehalten werden. Dies dient ebenfalls der Sicherung von Frischlufschneisen.

4. Es wird erfragt, ob Ausgleichsflächen des Bebauungsplangebiets Hof Hallau in Anspruch genommen werden (die von den Grundstückseigentümern im Wohnquartier Hof Hallau mit bezahlt wurden).

Stellungnahme der Verwaltung

Für diese Inanspruchnahme erfolgt wiederum ein Ausgleich im Bebauungsplan II/G 20 „Hochschulcampus Nord“. Es handelt sich um die Maßnahmen innerhalb der öffentlichen Grünfläche westlich des Campus, die dem Eingriff in die überplanten Ausgleichsflächen im Bebauungsplan II G 11 „Universitätsviertel Hof Hallau“ zugeordnet sind (Kennzeichnung Z2 in der Planzeichnung). Dies ist mit keinerlei Belastungen der Grundeigentümer im Plangebiet Hof Hallau verbunden.

5. Es wird angeregt, einen ausreichend breiten Grüngürtel (mind. 5,00 m breite Bepflanzung) am Ostrand des Baugebiets als Sicht- und Lärmschutz einzurichten.

Stellungnahme der Verwaltung

Östlich des Hochschulcampus werden private Grünflächen festgesetzt, die Ausgleichsflächen aufnehmen. Diese sind an der schmalsten Stelle etwa 120 m breit. Bepflanzungen sind vorgesehen.

6. Es wird gefordert, eine FFH-Prüfung durchzuführen.

Stellungnahme der Verwaltung

Die Grenze des Bebauungsplangebiets liegt in einer Entfernung von ca. 950 m Luftlinie zum FFH-Schutzgebiet „Östlicher Teutoburger Wald“ (DE 4017-301). Zwischen dem Hochschulcampus Nord und dem Schutzgebiet befinden sich zudem als abschirmender

Querriegel das Universitäts-Stammgelände und das Siedlungsband entlang der Werther Straße.

Aus diesen Gründen ist die Durchführung einer FFH-Verträglichkeitsprüfung entbehrlich.

Potentielle Auswirkungen auf besonders und streng geschützte Arten bzw. auf den in den Anhängen II und IV der FFH-Richtlinie gelistete Arten werden im Rahmen der Umweltprüfung zum Bebauungsplan untersucht.

4.3 Eingriffe in Bolzplätze

1. Es wird kritisiert, dass der Bolzplatz (Rasensportplatz) ohne Ersatzangebot beseitigt wird.

Stellungnahme der Verwaltung

Der bestehende Rasensportplatz ist auch in dem rechtsgültigen Bebauungsplan „Hof Hallau“ nicht gesichert und stellt eine Ersatzfläche für den dioxinbelasteten Kieselrotplatz dar. Der zwischenzeitlich als Kunstrasenplatz hergestellte Sportplatz Wellensiek kann statt des Bolzplatzes genutzt und somit intensiver bespielt werden.

2. Es wird angeregt, den vorhandenen Rasenplatz nördlich des Sportplatzes Wellensiek in die Planung der Freiraumachse einzubeziehen.

Stellungnahme der Verwaltung

Der Rasenplatz kann nicht in die Freiraumachse mit einbezogen werden, da die Fläche zur Erschließung des Hochschulcampus benötigt wird. Innerhalb des Bebauungsplangebiets kann kein Ersatzangebot gemacht werden. Allerdings kann der zwischenzeitlich als Kunstrasenplatz hergestellte Sportplatz Wellensiek deutlich intensiver bespielt werden, als der ursprüngliche Ascheplatz.

Der Stellplatz des Sportplatzes Wellensiek sowie das angrenzende Jugendspielfeld bleiben erhalten. Sie werden in den Geltungsbereich einbezogen und planungsrechtlich gesichert.

5. Entwässerung

1. Es wird um die Überprüfung der Hochwassergefahr im Bereich des Gellershagener Bachtals gebeten.

Stellungnahme der Verwaltung

Die Größe der Regenrückhaltebecken ist so bemessen, dass das anfallende Niederschlagswasser, das über die versiegelten Flächen nicht mehr versickern kann, auf das Maß des natürlichen Abflusses reduziert wird. Dadurch wird die Wassermenge, die in die vorhandenen Bachläufe eingeleitet wird, der normalen Niederschlagsmenge entsprechen. Zusätzliche Hochwassergefahr besteht nicht.

2. Es wird um Prüfung der Rückstaugefahr aufgrund der Breite der Bachverrohrung im Bereich der Schlosshofstraße gebeten.

Stellungnahme der Verwaltung

Diese Frage wurde von der Unteren Wasserbehörde geprüft. Die Verrohrung hat den Durchmesser DN 1000 (d.h. ca. 1m) und ist damit grundsätzlich leistungsfähig. Im Zuge des wasserrechtlichen Erlaubnisverfahrens für den Campus wird die Leistungsfähigkeit nochmals nachgewiesen. Zudem erfolgt eine Sanierung, um zwischenzeitlich festgestellte Schäden zu beseitigen.

6. Bebauung im Bereich Hochschulcampus Nord

6.1 Bebauungsstruktur / Gestaltung der Gebäude

1. Es wird kritisiert, dass der Abstand der künftigen Gebäude zum Wohnquartier Hof Hallau zu den neuen Gebäuden zu dicht ist.

Stellungnahme der Verwaltung

Der Abstand der künftigen Universitätsgebäude zu den Grundstücken des Wohngebiets Hof Hallau beträgt an der schmalsten Stelle rund 90 m. Dieser Abstand ist relativ großzügig bemessen.

2. Kritisch gesehen wird die Bebauungsdichte mit geschlossener bis zu 5- bis 6-geschossiger Bebauung neben der kleinteiligen Bebauung im Wohnquartier Hof Hallau.

Stellungnahme der Verwaltung

Die Gebäude des Hochschulcampus Nord werden überwiegend auf 3-4 Geschosse begrenzt, wobei insbesondere am Übergang zur Wohnsiedlung Hof Hallau nur 3 Geschosse zulässig sind. Lediglich im südlichen Baufeld SO 1 (FH) sind für einen Teil des Baufeldes fünf Geschosse zulässig.

3. Gefragt wird nach der Begründung der abweichenden Maßstäbe im Bereich Hochschulcampus Nord gegenüber den detaillierten Festsetzungen für die Bebauung im Wohnquartier Hof Hallau.

Stellungnahme der Verwaltung

Der Bebauungsplan Hof Hallau und dieser Bebauungsplan verfolgen unterschiedliche Zielsetzungen. Der Bebauungsplan Hof Hallau setzt den Rahmen für eine Bebauung privater Einzelgrundstücke. Hier sind detaillierte Festsetzungen sinnvoll, um eine gewisse Einheitlichkeit des Erscheinungsbildes der Wohnsiedlung zu erreichen. Der Bebauungsplan Hochschulcampus Nord sichert hingegen ein städtebauliches Konzept für die Gesamtanlage des Campus in seinen Grundzügen. Für das FH-Gebäude wird zurzeit ein Wettbewerb vorbereitet. Vor diesem Hintergrund sind detaillierte Festsetzungen zur Baukörpergestaltung nicht sinnvoll und auch nicht erforderlich.

4. Es wird vermutet, dass das geplante Gebäude nicht alle Einrichtungen des alten Standorts aufnehmen könne. Ein Erhalt des alten Standorts (Kurt-Schumacher-Str.) würde begrüßt.

Stellungnahme der Verwaltung

Der Bebauungsplan ermöglicht eine BGF für die Fachhochschule von etwa 70.000 qm. Diese Größenordnung ist mit der FH abgestimmt und ausreichend. Der alte Standort an der Kurt-Schumacher-Str. soll nicht erhalten werden, da es gerade Ziel der Planung ist, die FH an einem Standort zu konzentrieren.

6.2 Nutzungsstruktur

1. Es wird angeregt, die Gefahr einer Entwicklung zum Gewerbegebiet durch geeignete Festsetzungen auszuschließen, d.h. eine Fehlentwicklung zu verhindern.

Stellungnahme der Verwaltung

Die Ausweisung der Bauflächen erfolgt als Sondergebiet. Welche Nutzungen innerhalb dieser zulässig sind, ist exakt festgelegt. Fehlentwicklungen können auf diese Weise vermieden werden. Gewerbliche Nutzungen sind nur in den Baufeldern SO3 (westliches und östliches Baufeld) auf maximal 20 % der jeweils realisierten Geschossfläche zulässig. Es muss sich dabei um Ausgründungen aus den Hochschuleinrichtungen (Startup-Unternehmen) handeln, die einen Produkt- und Leistungsschwerpunkt in den Bereichen Forschung und Entwicklung haben.

6.3 Baustufen / Baukosten

1. Es wird angeregt, vor der Schaffung des Baurechts die Finanzierung zu prüfen.

Stellungnahme der Verwaltung

Die Sicherung der Finanzierung – zunächst für die FH – erfolgt parallel mit der Schaffung des Baurechts. Ohne Baurecht wird eine Finanzierungszusage nicht erteilt. Die übrigen Module werden zu einem späteren Zeitpunkt realisiert, hier sind Aussagen zur Finanzierung derzeit nicht möglich.

2. Es wird erfragt, wie die Baukosten für die einzelnen Baustufen sind, wie der Betrag für verkehrs- und erschließungstechnische Infrastrukturmaßnahmen ist und wer für die Finanzierung aufkommt. Es wird ein Aufbauplan gefordert, der erkennen lässt, wie die Infrastrukturmaßnahmen den Baufortschritt bedingen und umgekehrt. Es wird zudem erfragt, welche Bedingungen zusätzlich erfüllt sein müssen, bevor mit Phase 2-4 begonnen wird.
3. Es wird erfragt, wie der Planungshorizont aussieht.

Stellungnahme der Verwaltung

Die Baukosten für den ersten Bauabschnitt (FH) wurden im Rahmen der Wettbewerbsausschreibung für den laufenden hochbaulichen Wettbewerb ermittelt, sie sind allerdings nicht Gegenstand eines öffentlichen Beteiligungsverfahrens. Für die Bauabschnitte 2-4 sind mangels weitergehenden Planungen derzeit noch keine konkreten Aussagen möglich. Die Finanzierung erfolgt vorwiegend durch Mittel des Landes Nordrhein-Westfalen. Der Bebauungsplan schafft Baurecht für eine Gesamtanlage einschließlich der dazugehörigen Infrastruktur, die in den kommenden Jahren dem Bedarf entsprechend realisiert werden kann. Auf seiner Grundlage können hochbauliche und Infrastrukturmaßnahmen koordiniert werden. Aussagen über die zeitliche Realisierung der übrigen Module und der dazugehörigen Infrastruktur sind an dieser Stelle nicht möglich. Diese hängt von der Bedarfsentwicklung und der weiteren Finanzierung ab.

7. Wertminderung Grundstücke im Wohnquartier Hof Hallau / Entschädigung der Grundstückseigentümer

1. Es wird die Frage gestellt, wie der Ausgleich/Entschädigung für die Wertminderung der Grundstücke im Wohnquartier Hof Hallau durch die Realisierung des Hochschulcampus Nord erfolgt.
2. Es wird Schadensersatz gefordert, wenn Ausgleichsflächen des Bebauungsplan-gebiets Hof Hallau in Anspruch genommen werden.
3. Es wird gefragt, ob enteignungsgleicher Eingriff durch die Planung des Hochschulcampus Nord für Eigentümer im Bereich des Wohnquartiers Hof Hallau entsteht.

Stellungnahme der Verwaltung

Die Nutzbarkeit der Grundstücke im Wohnquartier „Hof Hallau“ wird durch die Planung nicht beeinträchtigt, daher besteht für Entschädigungsforderungen keine Grundlage. Es gibt keinen Anspruch darauf, dass einem Wohngrundstück benachbarte, bisher unbebaute Fläche auf Dauer von Bebauung freigehalten wird. Ein „enteignungsgleicher Eingriff“ findet nicht statt. Die Behauptung, es trete durch die Planung des Campus eine Wertminderung ein, ist spekulativ.

Die Ausgleichsflächen im B-Plan Hof Hallau, die durch die Planung des Hochschulcampus in Anspruch genommen werden, werden im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens Hochschulcampus Nord durch den Verursacher ausgeglichen. Den Grundeigentümern im Plangebiet Hof Hallau entsteht kein finanzieller Nachteil.

8. Information durch die BGW beim Grundstücksverkauf

1. Es wird kritisiert, dass Hinweise auf die möglichen Entwicklungen im Bereich Hochschulcampus Nord beim Grundstücksverkauf Hof Hallau fehlten.

Stellungnahme der Verwaltung

Zum Zeitpunkt der Grundstücksverkäufe war die Planung des Hochschulcampus Nord in öffentlich einsehbaren Plänen (z.B. der Gebietsentwicklungsplan aus dem Jahr 1984) dargestellt. Im Übrigen sind die seinerzeit im Zusammenhang mit Grundstücksverkäufen erteilten Informationen an dieser Stelle nicht nachvollziehbar und für das Bebauungsplanverfahren auch nicht relevant.

2. Es wird die Frage gestellt, warum überhöhte Grundstückspreise am Rand des Wohnquartiers Hof Hallau für einen freien Blick gezahlt werden mussten, wenn die Planungen für den Hochschulcampus bereits bekannt waren.

Stellungnahme der Verwaltung

Die Grundstückspreise im Baugebiet Hof Hallau sind nicht Gegenstand dieses Verfahrens.

9. Bürgerbeteiligung

Es wird kritisiert, dass die Bürgerbeteiligung nicht ergebnisoffen stattfand.

Stellungnahme der Verwaltung

Die Bürgerbeteiligung wird entsprechend den Vorschriften des Baugesetzbuchs durchgeführt. Die Ergebnisse fließen im Rahmen der Abwägung in die weitere Planung ein.

Prüfaufträge der politischen Gremien

Umwelt- und Stadtentwicklungsausschuss, Sitzung am 18.09.2007

Die Umweltprüfung gemäß § 2 (4) BauGB soll gemäß dem in der Vorlage dargestellten Untersuchungsumfang und Detaillierungsgrad durchgeführt werden.

Stellungnahme der Verwaltung:

Dem wird entsprochen.

Bezirksvertretung Dornberg, Sitzung am 06.09.07

1. Zu dem Wohngebiet Hof Hallau hin sollen auslaufend nicht mehr als drei Geschosse zugelassen werden.

Stellungnahme der Verwaltung:

Die drei Geschosse in Richtung des Wohngebiets Hof Hallau werden für die Baufelder SO 3 und SO 4, die nahe Hof Hallau liegen, eingehalten. Für die westliche Grenze des Baufeldes SO 1 sind fünf Geschosse zulässig, was aufgrund der Entfernung zum Wohnbebauung Hof Hallau von mindestens 100 m vertretbar ist.

2. Die Grenze der Bebauung soll im Westen in ausreichendem Abstand zum Babenhauser Bachtal verlaufen.

Stellungnahme der Verwaltung:

Der Gestaltungsplanstand 18.06.08, der dem Bebauungsplanentwurf zugrunde liegt, hält die als Rahmenbedingungen des städtebaulichen Wettbewerbs definierten Abstände zu den beiden Bachtälern ein.

3. An allen Fassaden der geplanten Gebäude sollen keine spiegelnden Elemente zugelassen werden.

Stellungnahme der Verwaltung:

Spiegelnde Fassadenelemente sind für das gesamte Bebauungsplangebiet unzulässig.

4. Bei den fußläufigen Hauptwegeverbindungen sollen Überdachungen als Wetterschutz mit eingebaut werden.

Stellungnahme der Verwaltung:

Im Bebauungsplan wird festgesetzt, dass Überdachungen für Fußwege zulässig sind.

5. Die Straßentrasse vom Zehlendorfer Damm soll, anders als im Wettbewerbsbeitrag, etwa in Höhe der Einmündung Wellensiek im Bogen in das Plangebiet führen, um einen entsprechenden Abstand zur Wohnbebauung sicherzustellen.

Stellungnahme der Verwaltung:

Nach nochmaliger Prüfung der verkehrlichen Anbindung ist im Rahmen der Erarbeitung des Entwurfs entschieden worden, den Zehlendorfer Damm als Hauptverkehrsrichtung beizubehalten und die Zufahrtsstraße zum Campus vom Zehlendorfer Damm abzweigen zu lassen.

6. Bei der Energieversorgung soll neben erneuerbaren Energien das nahe gelegene Heizkraftwerk der Uni mit möglicher Fernwärme genutzt werden. Es wird die Erwartung formuliert, dass umweltschonende und ressourceneffiziente Technologie zum Einsatz kommen soll.

Stellungnahme der Verwaltung:

Als Nutzung umweltfreundlicher Energien soll das auf dem Universitätsstammgelände bestehende Blockheizkraftwerk erweitert werden. Als Energieträger soll Biomasse eingesetzt werden.

7. Es ist zu prüfen, inwieweit eingeplante Sportflächen sowohl der Nutzung durch die Hochschule, als auch der allgemeinen Nutzung z.B. durch Sportvereine dienen können.

Stellungnahme der Verwaltung:

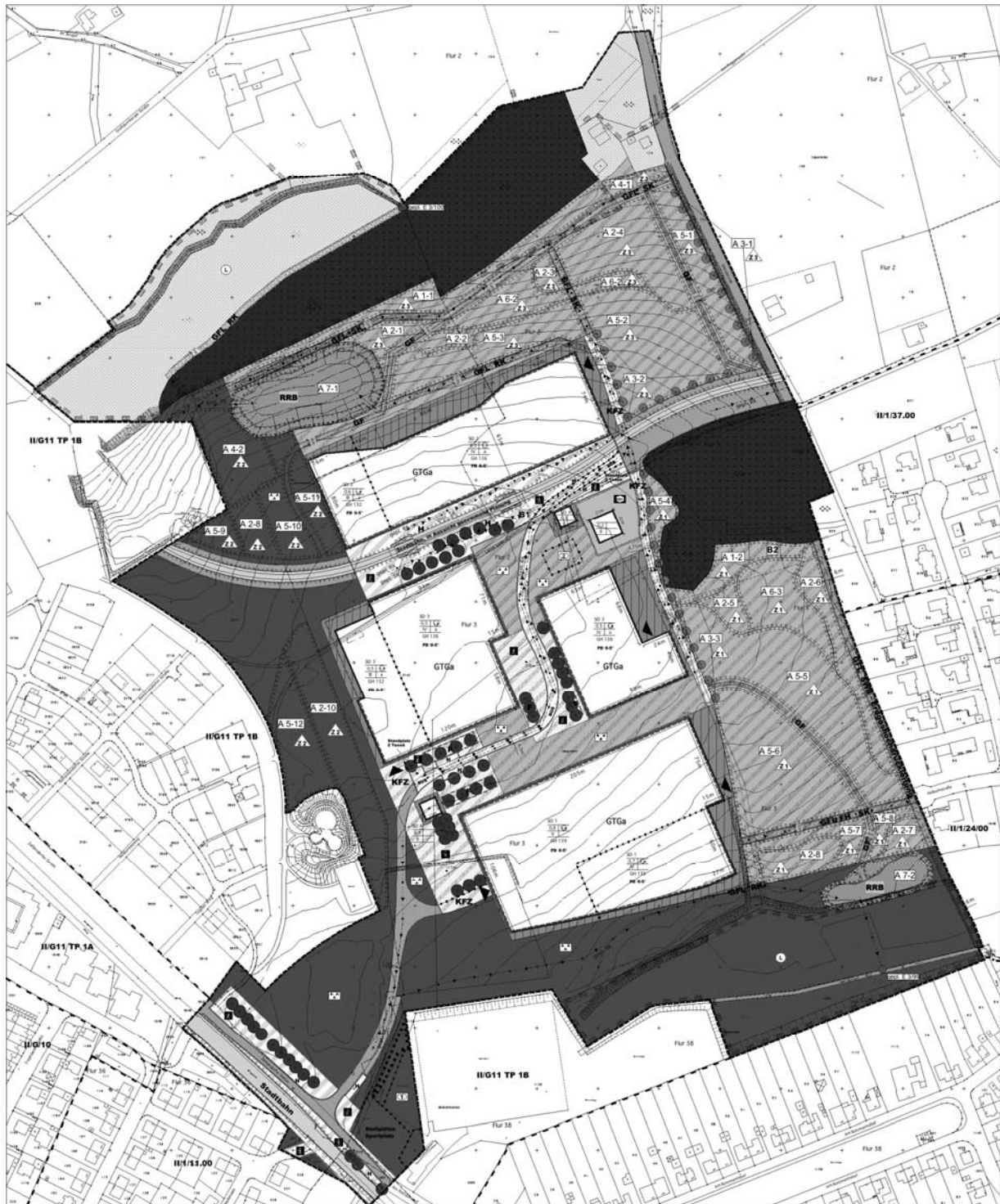
Es ist lediglich eine Sportfläche innerhalb des Campus vorgesehen. Es handelt sich um eine Multifunktionssportfläche mit einer Fläche von 20 x 28 m. Für eine Nutzung durch Sportvereine ist sie nur eingeschränkt geeignet. Die Festsetzung im B-Plan erfolgt mit der Zweckbestimmung Bolzplatz, Ballspielplatz. Eine allgemeine Nutzung ist ggf. Gegenstand späterer vertraglicher Vereinbarungen. Eine Festsetzung als öffentliche Fläche soll innerhalb des Campusgeländes nicht erfolgen.

8. Es ist sicherzustellen, dass die Flächen im Plangebiet nicht für produzierendes Gewerbe genutzt werden dürfen.

Stellungnahme der Verwaltung:

Durch die Festsetzung der Baufelder als Sondergebiete werden die zulässigen Nutzungen exakt festgelegt. In allen SO-Gebieten sind Gewerbebetriebe aller Art, die keinen Bezug zu den Hochschulnutzungen haben sowie störende Gewerbebetriebe ausgeschlossen. Im SO 3 sind nicht störende Gewerbebetriebe nur als Ausgründungen aus den Hochschuleinrichtungen (Startup-Unternehmen) auf maximal 20% der realisierten Geschossfläche zulässig, sofern sie einen Produkt- und Leistungsschwerpunkt in den Bereichen Forschung und Entwicklung haben.

Bebauungsplan 1. Entwurf und 2. Entwurf
 (keine zeichnerischen Änderungen im 2. Entwurf)
Nutzungsplan





Bebauungsplan 1. Entwurf und 2. Entwurf
 (keine zeichnerischen Änderungen im 2. Entwurf)
Gestaltungsplan



Hochschulcampus Bielefeld - Ausschnitt

Maßstab 1:1000
 Planstand Masterplan
 gez. TG
 Datum 03.09.2008

GTL
 Gnüchtel - Triebswetter
 Landschaftsarchitekten GbR

Grüner Weg 21
 34117 Kassel
 Telefon 0561 789 48 0
 Telefax 0561 789 48 11

döll
 atelier voor bouwkunst

Haringvliet 100
 3011 B Rotterdam, Niederlande
 Telefon +31 (0)10 271 82 00
 Telefax +31 (0)10 271 82 22

coido
 Cordens Ipach + Döll GmbH

Grosse Elbstrasse 58
 22767 Hamburg
 Telefon 040 236 44 88 70
 Telefax 040 236 44 88 79

Vorbemerkung

Aufgrund der zahlreichen Äußerungen von Bürgern im Zuge der 1. Offenlegung mit teilweise erheblichem Umfang und der entsprechend ausführlichen Stellungnahmen der Verwaltung werden die Äußerungen der Bürger und die dazugehörigen Stellungnahmen der Verwaltung nachfolgend zusammengefasst.

Um die Systematik nicht zu verlassen, sind auch die Äußerungen der Bürger aus der 2. Offenlegung und die dazugehörigen Stellungnahmen der Verwaltung im Anschluss zusammengefasst.

Es werden der Abwägung zudem vier allgemeine Teile vorangestellt:

Nr. 1: Grundsätzliche Notwendigkeit der Planung, Prüfung von Alternativstandorten

Nr. 2: Verkehr

Nr. 3: Artenschutz.

Nr. 4: Lärm

Auf diese drei allgemeinen Teile wird in der tabellarischen Zusammenfassung der Äußerungen der Bürger und auch des BUND als Träger öffentlicher Belange in der entsprechenden Stellungnahme der Verwaltung Bezug genommen.

Die vollständige tabellarische Zusammenfassung der Äußerungen der Bürger aus der 1. Offenlegung ist der Beschlussvorlage als ANHANG beigefügt.

Die vollständige tabellarische Zusammenfassung der Äußerungen der Bürger aus der 2. Offenlegung ist der Beschlussvorlage ebenfalls als ANHANG beigefügt.

Zusammenfassung der Stellungnahmen von Bürgern zum Bebauungsplan II/G 20 „Hochschulcampus Nord“ anlässlich der 1. Offenlegung

Nachfolgend werden die wichtigsten Inhalte der Bürgerstellungnahmen und die jeweilige Stellungnahme der Verwaltung zusammenfassend dargestellt.

- 1. Der Bedarf für den neuen Campus wird grundsätzlich in Frage gestellt. Dabei wird insbesondere auf die demographische Entwicklung verwiesen. Zudem wird bezweifelt, dass eine Ansiedlung privater Forschungsinstitute realistische Chancen hat. Als Beleg wird eine Aussage des Vizepräsidenten des Max-Planck-Instituts, Prof. Jäckle, gegenüber Campus-Radio zitiert, wonach keine neuen Institute geplant seien. In diesem Zusammenhang wird die Befürchtung geäußert, es werde die Entwicklung eines Gewerbegebiets erfolgen, sofern sich die geplanten Hochschulnutzungen nicht realisieren lassen.**

Die Verwaltung nimmt wie folgt Stellung:

Der Bedarf an Studienplätzen bemisst sich nicht allein an der demographischen Entwicklung, sondern an diversen weiteren Faktoren (Anzahl Abiturienten, Studierneigung, Anzahl ausländischer Studenten etc.). Die für die Ermittlung des Studienplatzbedarfs zuständige Kultusministerkonferenz prognostiziert steigende Studentenzahlen bis 2014 und anschließend bis mindestens 2020 eine Stagnation auf hohem Niveau. Ein Anstieg war in den letzten beiden Jahren auch tatsächlich zu verzeichnen. Es werden bundesweite Anstrengungen unternommen, die Anzahl an Studienplätzen zu erhöhen (Hochschulpakt des Bundes mit den Ländern).

Das Fehlen privater Forschungsinstitute stellt einen Standortnachteil für die Universität Bielefeld dar. Der Hochschulcampus bietet die Chance, durch die Schaffung attraktiver Standortbedingungen die Chancen für eine solche Ansiedlung deutlich zu verbessern. Die Planung dient nicht der Ansiedlung eines konkreten Instituts.

Die Entwicklung eines Gewerbegebiets wird durch die im Bebauungsplan getroffenen Festsetzungen ausgeschlossen.

- 2. Der Stadt Bielefeld wird vorgehalten, Standortalternativen nicht ernsthaft geprüft zu haben. Hier wird zum einen auf das Alternativkonzept von „Pro Grün“ verwiesen, zum anderen auf verschiedene ungenutzte Flächen im Stadtgebiet, beispielsweise die ehemalige Fläche von „Droop und Rein“.**

Die Verwaltung nimmt wie folgt Stellung:

Diese Prüfung ist erfolgt, sie wird im allgemeinen Teil der Abwägung erläutert. Zwingende Bedingungen der Planung sind letztlich eine unmittelbare Nähe zur vorhandenen Universität in Verbindung mit den erforderlichen Flächenpotentialen. Diese Bedingungen sind an keinem der denkbaren Alternativstandorte gegeben.

3. **Es werden Auswirkungen auf den Naturhaushalt angeführt, insbesondere Bodenversiegelung, Lebensraumverluste für Tiere und Pflanzen, klimatische Auswirkungen und Zerschneidungswirkungen für Biotopverbindungen. Zudem wird angeführt, dass die Planung den gesetzlichen Anforderungen des Artenschutzes nicht entspreche.**

Die Verwaltung nimmt wie folgt Stellung:

Die Beeinträchtigungen des Naturhaushalts werden innerhalb des Plangebiets ausgeglichen. Bodenversiegelung ist bei jeder baulichen Entwicklung unvermeidlich, die getroffenen Festsetzungen gewährleisten eine Begrenzung der Versiegelung auf das erforderliche Maß (knapp bemessene Bauflächen, Festsetzung privater und öffentlicher Grünflächen etc.). Die gesetzlichen Anforderungen des Artenschutzes werden eingehalten, dies wird in Teil 3 des allgemeinen Teils der Abwägung dargelegt.

4. **Das Verkehrsgutachten IVV wird in Frage gestellt. Zahlreiche Einwender bezweifeln insbesondere, dass der angenommene Anteil der öffentlichen Verkehrsmittel von 70% am gesamten motorisierten Verkehr realistisch ist. Die Stadtbahnlinie 4 sei zudem bereits jetzt überlastet und verfüge nicht über die erforderlichen Kapazitäten für den seitens der Planer angenommenen Fahrgastzuwachs. Daraus wird geschlussfolgert, die Verkehrsbelastung auf den umgebenden Straßen werde deutlich höher sein als prognostiziert und es werde dementsprechend zu einer Überlastung des Straßennetzes kommen. Daher werde auch die Lärmbelastung für die Anwohner höher sein als prognostiziert. Seitens der Bürgerinitiative Lange Lage (BILL) wurde ein Gegengutachten vorgelegt. In diesem Gutachten werden die Untersuchungen von IVV hinsichtlich ihrer methodischen Vorgehensweise kritisiert und die Ergebnisse massiv in Zweifel gezogen.**

Die Verwaltung nimmt wie folgt Stellung:

Das Amt für Verkehr hat sich zu dem Gegengutachten umfassend geäußert, diese Stellungnahme ist als „Allgemeiner Teil der Abwägung Nr. 2“ Bestandteil der Beschlussvorlage. Hierin wird dargelegt, wie das Verkehrsgutachten methodisch vorgegangen ist und auf welcher Grundlage der ÖPNV-Anteil berechnet wurde. Die Berechnung ist plausibel und wurde korrekt durchgeführt. Daher sind auch die zugrunde gelegten Belastungszahlen für die umgebenden Straßen realistisch.

Die Kapazitäten der Stadtbahn werden sich durch den Einsatz größerer Wagen, die ca. 50% mehr Plätze bieten, deutlich erhöhen. Die Kapazitäten reichen damit aus, um den zu erwartenden Fahrgastzuwachs aufzunehmen.

5. **Im Zusammenhang mit dem Anteil des öffentlichen Verkehrs wird ferner angeführt, dass dieser auf der Verlängerung der Stadtbahn beruhe, diese Verlängerung jedoch im Bebauungsplan nicht gesichert werde. Daher könne der Bebauungsplan erst dann in Kraft treten, wenn das Planfeststellungsverfahren für die Stadtbahnverlängerung abgeschlossen sei bzw. müsse diese Verlängerung Bestandteil des Bebauungsplans sein.**

Die Verwaltung nimmt wie folgt Stellung:

Die Abtrennung des Planverfahrens für die Stadtbahn ergibt sich daraus, dass der Bebauungsplan und die Planung der Stadtbahn auf unterschiedlichen gesetzlichen Grundlagen erfolgen (BauGB bzw. § 28 Personenbeförderungsgesetz).

Die Stadt Bielefeld hat sich zu der Verlängerung der Stadtbahn ausdrücklich bekannt (Verkehrliche Erschließung des Entwicklungsgeländes Lange Lage – Vorgaben für den städtebaulichen Wettbewerb Hochschul-Campus Bielefeld sowie die anschließenden Bauleitplanverfahren – Beschlussfassung durch den Umwelt- und Stadtentwicklungsausschuss am 30.04.2007). Es ist beabsichtigt, das Planfeststellungsverfahren 2010 einzuleiten und mit dem Bau der Stadtbahn 2012 zu beginnen. Im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens kann mit hinreichender Sicherheit davon ausgegangen werden, dass die Stadtbahnverlängerung gewährleistet ist.

Um darüber hinaus sicherzustellen, dass die verkehrliche Erschließung des Campus zeitlich synchron mit der in Stufen erfolgenden baulichen Entwicklung verläuft, wird eine bedingte Festsetzung gemäß § 9 Abs. 2 in den Bebauungsplan aufgenommen. Festgesetzt wird, dass die Inbetriebnahme der in den Baufeldern SO 2 und SO 3 zulässigen Nutzungen erst dann erfolgen darf, wenn die Verlängerung der Stadtbahn realisiert ist. Bedingung ist darüber hinaus, dass der Ausbau der Dürerstraße zwischen der Straße Wittebreite und der Schlosshofstraße erfolgt ist. Der Ausbau der Dürerstraße erfolgt im Zusammenhang mit dem Bau der Stadtbahntrasse zwischen den zukünftigen Haltestellen Lange Lage und Schlosshofstraße und ist daher ebenfalls Gegenstand eines Planfeststellungsverfahrens.

Im Baufeld SO 1 wird als erste Entwicklungsstufe des Campus die Fachhochschule entstehen. Mit der Haltestelle Wellensiek, für deren Ertüchtigung Baurecht unmittelbar im Bebauungsplan geschaffen wird, sind die Voraussetzungen für eine leistungsfähige ÖPNV-Erschließung des Baufelds SO 1, auch vor Inbetriebnahme der Stadtbahnverlängerung gegeben. Ein Ausbau der Dürerstraße ist für die Erschließung dieses Baufelds ebenfalls nicht erforderlich.

Aufgrund dieser Änderung des Bebauungsplans erfolgte eine erneute öffentliche Auslegung, um den Bürgern Gelegenheit zu geben, zu der erfolgten Änderung Stellung zu nehmen. Auch die Träger öffentlicher Belange wurden nochmals beteiligt.

- 6. Anwohner insbesondere aus dem Wohngebiet Universitätsviertel Hof Hallau und dem Wohngebiet Cranachstraße befürchten eine massive Verschlechterung ihres Wohnumfelds. Anggeführt werden die Nachbarschaft einer mehrgeschossigen Bebauung, Lärm-, Feinstaub- und Lichtemissionen und der Verlust von wohnungsnah gelegenen Naherholungsflächen und Spielmöglichkeiten für Kinder. Zudem führe die Stadtbahnverlängerung zu einer Umzingelung des Wohngebiets Hof Hallau. Aufgrund der Planung werden Wertverluste für die eigenen Wohngrundstücke geltend gemacht und Schadensersatzforderungen gestellt.**

Die Verwaltung nimmt wie folgt Stellung:

Der Abstand zwischen der Wohnbebauung Hof Hallau und der Bebauung des neuen Campus beträgt an der engsten Stelle ca. 95 m. Der Abstand zum Wohngebiet Cranachstraße beträgt mindestens 160 m. Zumeist ist er deutlich größer. Das städtebauliche Konzept und die Festsetzungen des Bebauungsplans sehen ausdrücklich vor, dass die bauliche Dichte in Richtung der benachbarten Wohnbebauung abfällt. Ein Abstand von mindestens 95 m zu einer dreigeschossigen Bebauung bzw. von mindestens 160 m zu einer vier- bzw. fünfgeschossigen Bebauung ist zumutbar. Angesichts dieses Abstands sind keine unzumutbaren Lärm-, Staub-, Abgas- oder Lichtemissionen durch den Hochschulcampus zu erwarten, zumal die Abstandsbereiche als öffentliche bzw. private Grünfläche festgesetzt und zu großen Teilen bepflanzt werden (Anpflanzung von frei wachsenden Feldgehölzen und Baum- und Strauchhecken bzw. Anlage von Extensivwiesen, die durch Einzelbäume sowie Baum- und Strauchgruppen gegliedert werden).

Durch den Bebauungsplan entfallen keine öffentlichen Spielflächen. Die für den Hochschulcampus vorgesehenen Flächen befinden sich in Privateigentum und werden überwiegend landwirtschaftlich genutzt. Diese Flächen stehen auch heute nicht als Spielflächen zur Verfügung.

In der Umgebung des Wohngebiets Hof Hallau existieren auch weiterhin weitläufige Grünbereiche, die für die Naherholung genutzt werden und in denen Kinder spielen können. Für Schadensersatzforderungen gibt es keine Grundlage, da die Nutzbarkeit des jeweils eigenen Grundstücks nicht eingeschränkt wird. Die Bebauung einer bisher unbebauten Fläche in der Nachbarschaft bewirkt keinen Schadensersatzanspruch.

Die Belastung durch Verkehrslärm wurde in einem gesonderten Gutachten prognostiziert. In diesem Gutachten wurde die Stadtbahnverlängerung mit betrachtet, da für diese zwar in einem formal getrennten Verfahren Planungsrecht geschaffen wird, sie jedoch inhaltlich unmittelbar mit dem Bebauungsplan zusammenhängt. Ergebnis der Prognose ist, dass die Grenzwerte der 16. BImSchV weitgehend eingehalten werden. Im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens ist in einigen Bereichen der Anspruch auf Lärmschutz zu prüfen. Die ebenfalls betrachteten Orientierungswerte der DIN 18005 Schallschutz im Städtebau werden in den reinen Wohngebieten an der Cranachstraße und im Universitätsviertel Hof Hallau teilweise deutlich überschritten. Ursächlich hierfür ist im Wesentlichen die Stadtbahnverlängerung. Dies wird im Gutachten, in der Begründung zum Bebauungsplan und in der Abwägung (Allgemeiner Teil der Abwägung Nr. 4 – Lärm) im Einzelnen erläutert.

Die Orientierungswerte der DIN 18005 unterliegen der Abwägung. Es ist festzustellen, dass der Hochschulcampus Nord eine erhebliche Bedeutung für den Wissenschaftsstandort Bielefeld hat, und es zu diesem Campus keine geeignete Standortalternative gibt. Gleichzeitig dient die Stadtbahnverlängerung dazu, diesen Campus auf eine möglichst umweltverträgliche Weise verkehrlich zu erschließen. Den Belangen der Bildung und Forschung und den Belangen einer möglichst umweltfreundlichen Abwicklung des Verkehrs wird gegenüber dem Anspruch der umgebenden Wohnnutzung, die Orientierungswerte möglichst einzuhalten, der Vorrang eingeräumt.

7. Einwender aus dem Wohngebiet Universitätsviertel Hof Hallau führen an, dass sie zum Zeitpunkt der Grundstücksverkäufe nicht über die bestehende Planungsabsicht auf dem Gelände Lange Lage informiert worden seien und fühlen sich von der BGW bzw. vom Bauamt getäuscht.

Die Verwaltung nimmt wie folgt Stellung:

Der Bereich des Bebauungsplans II G/20 Hochschulcampus Nord dient seit den 70er Jahren als potentielle Erweiterungsfläche für die Universität. Er ist im Gebietsentwicklungsplan seit den 80er Jahren als potentieller Hochschulstandort dargestellt. Die Hochschulerweiterung war auch Gegenstand des städtebaulichen Wettbewerbs von 1993, auf dessen Grundlage das Wohngebiet „Universitätsviertel Hof Hallau“ geplant wurde.

Die seitens der BGW im Rahmen der Grundstücksverläufe erteilten Informationen sind zudem nicht mehr nachvollziehbar und für das vorliegende Bebauungsplanverfahren auch nicht relevant.

Stellungnahme der Verwaltung zu den Anregungen im Rahmen der Offenlegung des Bebauungsplans II/G 20 „Hochschulcampus Nord“

Allgemeiner Teil der Abwägung

1. Grundsätzliche Notwendigkeit der Planung, Prüfung von Alternativstandorten

Ziel des Bebauungsplans ist es, einen neuen Hochschulcampus (Hochschulcampus Nord) in unmittelbarer Nachbarschaft der Universität zu entwickeln und damit die Bedingungen für Forschung und Lehre am Standort Bielefeld zu verbessern. Einen wichtigen Baustein dieses Campus stellt ein neues zentrales Gebäude für die Fachhochschule Bielefeld dar, weitere Bausteine sind Forschungs- und Entwicklungszentren der Universität und Flächenpotentiale für die Ansiedlung privater Forschungsinstitute. Planungsgegenstand ist somit nicht allein die Fachhochschule, sondern der Wissenschaftsstandort Bielefeld insgesamt. Der Hochschulcampus Nord verbessert die Wettbewerbsposition sämtlicher Bielefelder Hochschulen in mehrfacher Hinsicht:

- Die Lehr- und Forschungsbedingungen für die Fachhochschule verbessern sich deutlich. Die Fachhochschule mit rund 6.500 Studierenden ist bisher auf fünf Standorte im Stadtgebiet verteilt; ein sechster Standort, der erhalten bleiben soll, befindet sich in Minden. Keines der FH-Gebäude in Bielefeld wurde für einen Lehrbetrieb konzipiert. Die Gebäude sind größtenteils sanierungsbedürftig. Es wäre trotz immenser Aufwendungen kaum möglich, die Bausubstanz an die räumlichen und energetischen Anforderungen eines modernen Hochschulbetriebs anzupassen. Die dezentrale Struktur hat zudem zahlreiche Nachteile für den Hochschulbetrieb. Beispiele dafür sind Behinderungen für fachübergreifende Forschungs- und Lehrprojekte, Behinderungen von Serviceleistungen für Wissenschaftler und Studierende und schließlich höhere Kosten, da viele Einrichtungen mehrfach angeboten werden müssen. Der Neubau der FH an der Langen Lage bringt wirtschaftliche und letztlich auch ökologische Vorteile, da Flächen eingespart und optimiert und die Gebäude entsprechend den Anforderungen der Hochschule nach zeitgemäßen energetischen Standards errichtet werden können. Mit einem Neubau der Fachhochschule werden im Ergebnis bei nahezu unveränderter Flächenausstattung deutlich verbesserte Arbeitsbedingungen für Studierende erreicht, ohne dass von den üblichen Flächenrelationen wesentlich abgewichen würde.
- Durch die zukünftige unmittelbare Nachbarschaft von Fachhochschule und Universität werden die Bedingungen für die Kooperation zwischen beiden Hochschulen entscheidend verbessert. Während die Universität in Forschung und Lehre eher grundlagenorientiert ist und ein Spektrum von Theorie bis anwendungsorientierter Forschung repräsentiert, ist die Fachhochschule in Forschung und Lehre typisch praxisorientiert und besonders intensiv mit der regionalen Wirtschaft vernetzt. Darüber hinaus verfügt die Fachhochschule Bielefeld über technische Fächer, die Technische Fakultät der Universität besitzt nicht das klassische Spektrum an technischen Fächern, sondern lediglich spezielle fachliche Ausprägungen an Schnittstellen, wie Biotechnologie, Informationstechnik und Mechatronik (im Aufbau). Beide Hochschuleinrichtungen können sich daher gerade wegen ihres unterschiedlichen Profils und ihrer unterschiedlichen Netzwerke hervorragend ergänzen und neue Formen der intensiven Kooperation entwickeln, wenn sie räumlich eng beieinander sind, wenn die Wissenschaftler und Studierenden, aber auch die Leitungen von Zentrale und Fächern den zukünftigen gemeinsamen Campus und dessen Einrichtungen nutzen, aber auch, wenn sie sich in diesen Einrichtungen begegnen. Kooperationen können durch Entscheidungen von Leitungsorganen gestiftet werden, sie funktionieren jedoch erfahrungsgemäß am besten, wenn sie von Wissenschaftlerinnen und Wissenschaftlern verabredet, ausprobiert und gemeinsam vorangetrieben werden.

- Konkrete Beispiele für eine bereits bestehende Zusammenarbeit sind gemeinsame Forschungsprojekte (etwa der Fachbereiche für Physik), gemeinsame Aktivitäten im Bereich regenerative Energien oder kooperative Promotionen. Hinzu käme zukünftig die gemeinsame Nutzung von teilweise kostenintensiven Forschungseinrichtungen oder ein gemeinsamer Betrieb von Infrastruktureinrichtungen wie Mensa oder Kinderbetreuung. Bereits heute betreiben die Universität und die Fachhochschule den gemeinsamen Studiengang „Medieninformatik und Gestaltung. Auf dem Universitätsgelände wird gerade das Laborgebäude G für die „Apparative Biotechnologie“ der FH errichtet, welche im selben Gebäude in enger Kooperation mit den biotechnologischen Bereichen der Universität zusammenarbeitet.
- Es können hochwertige Flächenpotentiale für private Forschungsinstitute zur Verfügung gestellt werden. Es ist ein zentrales Ziel, private Forschungsinstitutionen anzuwerben, um durch gemeinsame Forschungsprojekte den Standort Bielefeld weiter zu stärken. Das Fehlen solcher Institute stellt derzeit einen spürbaren Standortnachteil der Universität Bielefeld gegenüber Metropolen wie Berlin oder München und auch gegenüber alteingesessenen Hochschulstandorten wie Freiburg oder Heidelberg dar, an denen sich eine entsprechende Kooperation langfristig entwickeln konnte. Die Planung schafft die Voraussetzung dafür, private Forschungsinstitutionen ansiedeln zu können, indem ein hinsichtlich seines wissenschaftlichen und städtebaulichen Umfelds attraktiver Standort angeboten werden kann.
- Es können Flächenpotentiale für Forschungs- und Entwicklungszentren, Institute aus dem Bereich der Biotechnologie, Firmenausgründungen sowie Kita und Büro-/Multi-funktionsgebäude bereitgestellt und gemeinsam bzw. in Kooperation mit den Forschungs- und Entwicklungszentren betrieben werden.

Das Hauptziel der Planung besteht letztlich darin, den Hochschulstandort, bestehend aus Universität und Fachhochschule, und damit letztlich den Wirtschaftsstandort Bielefeld durch eine Vernetzung mit öffentlichen und privaten Forschungseinrichtungen in direkter räumlicher Nachbarschaft im Wettbewerb besser zu positionieren. Der Hochschulcampus Nord ermöglicht es, dieses Ziel in einer einheitlichen Anlage, die ein kreatives Umfeld fördert, bedarfsgerecht umzusetzen. Ein Standort in unmittelbarer Nähe der vorhandenen Universität ist hierfür zwingend. Wesentliches Kriterium bei der Entscheidung für das vorliegende städtebauliche Konzept im Rahmen des Wettbewerbs ist die großzügige Anlage mit hochwertigen Freiflächen (Abfolge von Plätzen und Grünflächen), die im Bebauungsplan gesichert werden. Von Bedeutung ist außerdem die landschaftlich attraktive Umgebung, in die der Campus durch ein Netz von öffentlichen Wegen eingebunden wird. Die städtebauliche Qualität ist vor dem Hintergrund der oben beschriebenen Wettbewerbssituation zwischen den Hochschulstandorten von wesentlicher Bedeutung, weil um eine Ansiedlung privater Forschungsinstitute intensiv geworben werden muss und entsprechende Erwartungen an das städtebauliche Umfeld seitens der Institute bestehen.

Prüfung von Alternativstandorten

Es sind im Bielefelder Stadtgebiet Alternativstandorte für den Campus wie Brachflächen, Bauruinen betrachtet worden. Die erforderlichen Synergieeffekte durch die räumliche Nähe zur Universität können bei keinem dieser Standorte sichergestellt werden. Insbesondere die Ansiedlung privater Forschungsinstitute ist nur möglich, indem optimale Standortbedingungen durch unmittelbare räumliche Nähe angeboten werden können. Wirkliche alternative Standorte zu dem seit Jahrzehnten geplanten Standort Lange Lage, mit dem sich die aufgeführten Ziele umsetzen lassen, sind im Stadtgebiet von Bielefeld nicht vorhanden. Auch Standorte auf dem Gelände von Droop und Rein oder am Kesselbrink scheiden aus den genannten Gründen (Nähe der Universität, Flächenkapazitäten) aus.

Eine Realisierung der Maßnahme allein auf dem Stammgelände ist aufgrund der hierfür erforderlichen Flächen nicht möglich. Zudem lässt sich dort eine mit dem Hochschulcampus

Nord vergleichbare städtebauliche Qualität nicht schaffen, während gleichzeitig die Situation auf dem Stammgelände durch die dann erforderliche Verdichtung ihrerseits beeinträchtigt würde. Dies wird im Folgenden im Zusammenhang mit der Alternativplanung „Pro Grün“ ausführlich dargelegt.

Die Alternativplanung „Pro Grün“ weist nach, dass etwa 110.000 qm BGF auf dem Stammgelände unterzubringen wären, dies entspricht etwa 75% der für den Campus vorgesehenen BGF. Vorgeschlagen wird, neue Räumlichkeiten für die FH durch eine Überbauung des Parkhauses zu realisieren. Eine Parkplatzfläche in der Mitte des Geländes soll ein Kerngebäude für Uni-Rektorat, Tagungs- und Besprechungslounges einnehmen. Gebäude für ein privates Forschungsinstitut werden im Südwesten des Geländes (Westend) auf einer derzeitigen Sportplatzfläche vorgesehen, wobei die Sportplatzfläche in den Bereich Lange Lage verlegt werden könnte.

Für die Beantwortung der Frage, ob es vermeidbar ist, große zusätzliche Freiräume im Bereich der Langen Lage zu versiegeln, sind Untersuchungen möglicher Nachverdichtungen auf dem Universitätsstammgelände zu berücksichtigen.

Grundlage dieser Untersuchungen ist das städtebauliche Grundkonzept auf dem derzeitigen Gelände der Universität. Dessen wesentliches städtebauliches Qualitätsmerkmal ist die sehr stringente, symmetrisch angeordnete bauliche Verdichtung mit einer entsprechenden Einbettung in großzügige Freiraumbereiche und Grünnetzungen.

Im Rahmen des städtebaulichen Einladungswettbewerbs „Umfeld Stadtbahnhaltestelle – Universität“ wurden bereits 1999 verschiedene Strukturkonzepte für eine bauliche Entwicklung nördlich des Universitätshauptgebäudes entwickelt.

Eine nochmalige Untersuchung zu baulichen Erweiterungsmöglichkeiten wurde im Jahr 2005 in Auftrag gegeben. Anlass dieser Untersuchung war es, universitätsbezogene Wohnnutzungen für Studierende und Gastwissenschaftler, ein Hotel und Gästehaus für Wissenschaftler, Bürogebäude, universitätsnahe Dienstleistungen und eine 3. Kindertagesstätte im Bereich der Morgenbreite anzusiedeln. Ein Teil dieser Nutzungen wurde mittlerweile realisiert.

Im Rahmen dieser Untersuchung wurden verschiedene Anforderungen an eine nachhaltige Grünvernetzung auf dem Universitätsstammgelände in einem Rahmenplan definiert und politisch beschlossen.

Hierzu zählen insbesondere:

- Beibehaltung einer grünräumliche Nord-Süd-Trennung zwischen dem Teilbereich „Morgenbreite / Sportplatz“ im Osten und den universitären Hauptnutzungen im Westen,
- die unbedingt dauerhaft zu sichernde Freistellung der Hofanlage, heute Internationales Begegnungszentrum (IBZ),
- Erhalt einer Grünverbindung / Einfassung des Universitätsgeländes entlang des „Wellensieks“ im Westen der Universität, mit dem Ziel einer Vernetzung der Freiräume zum Teutoburger Wald im Süden entlang des Universitätsgeländes über den Grünzug des Gellershagener Bachtals im Norden bis Richtung Schildesche / Obersee,
- Beibehaltung des langfristig zu verfolgenden (ideellen) Ziels einer Vernetzung der Freiraumfunktion vom Teutoburger Wald im Süden über das Universitätsgelände (Arboretum) bis zum Grünzug des Gellershagener Bachtals im Norden. Die Wegeverbindungen durch den Freiraum / Grünzug sind zu belassen.

Unter Berücksichtigung dieser politisch beschlossenen Rahmenvorgaben verbleiben für eine mögliche Nachverdichtung nur die bereits versiegelten Flächen der Stellplatzanlagen nördlich des Universitätshauptgebäudes.

Grundlage für den kooperativen Wettbewerb 2007 und damit für die künftige Entwicklung des Hochschulcampus bilden städtebaulichen Programmanforderungen, die insgesamt 8

Programmbausteine beinhalten. Es handelt sich um folgende Module: FH und Uni temporär, Forschungsinstitute, Forschungs- und Entwicklungs-Zentrum, Ausgründungen / Start-Ups, Kita, Büro-, Instituts- und Multifunktionsgebäude. Diese umfassen zusammen max. 163.800 qm BGF. Davon sind am Standort der derzeitigen Stellplatzanlage – als sog. „Mikroerweiterung“ auf dem Stammgelände - im nordwestlichen Bereich der ebenerdigen Stellplätze bereits bis zu 19.800 qm BGF vorgesehen. Für die geplante Erweiterung entsprechend der o.g. Module werden darüber hinaus insgesamt max. 144.000 qm BGF benötigt.

Eine weitere Nachverdichtung im Bereich der derzeitigen Stellplatzanlagen ist jedoch unter Berücksichtigung der städtebaulichen Lage, die in der Nachbarschaft durch überwiegend kleinteilige Wohnbebauung geprägt ist, nicht vertretbar.

Im Ergebnis ist festzustellen, dass die verbleibenden möglichen Erweiterungsflächen auf dem Universitätsstammgelände deutlich zu klein sind. Unter Berücksichtigung der vorgenannten Gründe wird auf eine Nachverdichtung an dieser Stelle zugunsten einer nachhaltigen Grünvernetzung, einer hochwertigen Freiraumqualität für die Studierenden der Universität und einer verträglichen Einbindung in das städtebauliche Umfeld verzichtet. Stellungnahme der Verwaltung zu den Anregungen im Rahmen der Offenlegung des Bebauungsplans II/G 20 „Hochschulcampus Nord“

Zusammenfassung der Stellungnahmen von Bürgern zum Bebauungsplan II/G 20 „Hochschulcampus Nord“ anlässlich der 2. Offenlegung

Nachfolgend werden die wichtigsten Inhalte der Bürgerstellungnahmen und die jeweilige Stellungnahme der Verwaltung zusammenfassend dargestellt.

- 1. Die Qualität des ergänzenden Verkehrsgutachtens der IVV von April 2009, das die Auswirkungen der Situation vor Inkrafttreten der aufschiebend bedingten Festsetzung untersucht (Realisierung nur der FH, einseitige Anbindung über den Zehlendorfer Damm) wird angezweifelt. Gleichzeitig wird angezweifelt, dass das Verhältnis 70% Nutzer des öffentlichen Verkehrs zu 30% Nutzer des Individualverkehrs, das für den gesamten Campus zugrunde gelegt wird, auch vor Inkrafttreten der aufschiebend bedingten Festsetzung, d.h. vor Verlängerung der Stadtbahn, angesetzt werden kann.**

Die Verwaltung nimmt wie folgt Stellung:

Es wird dargelegt, dass dieses Gutachten auf denselben wissenschaftlichen Grundlagen beruht, wie das Gutachten zum gesamten Campus von Oktober 2007. In diesem Zusammenhang wird auf den allgemeinen Teil der Abwägung Nr. 2 verwiesen, in den diese Grundlagen, nämlich das Verkehrsmodell für die Gesamtstadt Bielefeld, erläutert werden. In dem ergänzenden Gutachten zur 2. Offenlegung wird nachgewiesen, dass der Bau der FH ohne Stadtbahnverlängerung und ohne Anbindung Dürerstraße zu keinen relevanten zusätzlichen Belastungen an der südwestlichen Zufahrt (Zehlendorfer Damm) und auf den umliegenden Straßen führt.

Es wird außerdem erläutert, dass für die FH aufgrund der im Vergleich zum gesamten Hochschulcampus abweichenden Nutzerstruktur (höherer Studentenanteil, geringerer Anteil Lehrpersonal und wissenschaftliche Mitarbeiter) tendenziell ein noch höherer Anteil des öffentlichen Verkehrs zugrunde gelegt werden könnte, das Gutachten aber dennoch an dem Verhältnis 70:30 festgehalten hat.

- 2. Es wird bezweifelt, dass die Stellplätze für die FH ausreichen, da vor dem Inkrafttreten der aufschiebend bedingten Festsetzung die geplanten Stellplätze unter den Baufeldern SO 2 und SO 3 nicht zur Verfügung stehen. Es wird befürchtet, dass die umliegenden Wohnstraßen mit Parkverkehr belastet werden.**

Die Verwaltung nimmt wie folgt Stellung:

Es wird erläutert, dass für die Planung des Campus die Anzahl der Stellplätze getrennt für die einzelnen Module ermittelt wurde. Für jedes Modul werden so viele Stellplätze geplant, wie es die für das jeweilige Modul geplanten Nutzungen erfordern. Daher hat die spätere Realisierung der Module SO 2 und SO 3 keine Auswirkungen, weil alle benötigten Stellplätze für die FH bzw. das Modul 1 innerhalb dieses Moduls nachgewiesen werden können. Ergänzend wird anhand der einschlägigen Richtlinien (Verwaltungsvorschrift zur Bauordnung NRW) dargelegt, dass die festgesetzte Fläche für die Tiefgarage unter dem Baufeld SO 1 ausreicht, die notwendigen Stellplätze für die FH nachzuweisen.

- 3. Es wird bezweifelt, dass die Realisierung der Baufelder SO 2 und SO 3 überhaupt noch beabsichtigt sei. In diesem Zusammenhang wird gefordert, die Umweltgutachten bezüglich der Situation, dass nur noch die FH realisiert wird, zu überarbeiten.**

Die Verwaltung nimmt wie folgt Stellung:

Es wird erläutert, dass der Bebauungsplan weiterhin den gesamten Campus zum Gegenstand hat und dass die aufschiebend bedingte Festsetzung allein dazu dient, sicherzustellen, dass bei Inbetriebnahme der Nutzungen auf den Baufeldern SO 2 und SO 3 eine ausreichend leistungsfähige Verkehrsinfrastruktur zur Verfügung steht. In diesem Zusammenhang wird darauf verwiesen, dass eine Realisierung des Campus in Stufen immer vorgesehen war und dass auch immer geplant war, als erstes die FH zu realisieren. Es wird weiterhin erläutert, dass eine Überarbeitung der Umweltgutachten bzw. des Umweltberichtes nicht erforderlich ist, weil das Einfügen der aufschiebend-bedingten Festsetzung in den B-Plan keine Umweltauswirkungen hat.

4. Die Bürger verweisen darauf, dass eine temporäre Nutzung des geplanten FH-Gebäudes durch die Universität während der Sanierung nicht mehr beabsichtigt sei und damit ein wesentlicher Grund für die Errichtung der FH nahe der Universität fortfalle.

Es wird erläutert, dass der Verwaltung zum Zeitpunkt der Erstellung der Unterlagen noch nicht bekannt war, dass eine temporäre Nutzung des Baufelds SO 1 durch die Universität nicht mehr geplant ist, und dass die entsprechenden Aussagen in der Beschlussvorlage korrigiert werden. Weiterhin wird dargelegt, dass dies auf die Planung letztlich keinen Einfluss hat, weil der Bebauungsplan auf den endgültigen Zustand abzielt. Zu den Synergieeffekten wird erläutert, dass nicht die kurzfristigen Synergieeffekte maßgeblich sind, die aus Zwischennutzungen resultieren, sondern langfristige Synergieeffekte infolge der Vernetzung öffentlicher und privater Forschungsinstitutionen. Ergänzend wird auf den allgemeinen Teil der Abwägung Nr. 1 verwiesen.

Darüber hinaus werden diverse Anregungen vorgebracht, die bereits anlässlich der 1. Offenlegung des Bebauungsplans geäußert worden waren. Die Verwaltung teilt den Bürgern hierzu mit, dass im Rahmen des 2. Offenlegungsbeschlusses bestimmt worden sei, dass nur Anregungen zu den gegenüber dem ersten Entwurf geänderten Festsetzungen des Bebauungsplans abgegeben werden dürfen und dass hierauf in der Bekanntmachung zur Offenlegung hingewiesen worden sei. Die Verwaltung nimmt daher zu diesen Anregungen nicht nochmals Stellung und verweist auf die Stellungnahmen zur 1. Offenlegung.

Allgemeiner Teil der Abwägung

2. Verkehr

Stellungnahme der Verwaltung (Amt für Verkehr, 660.21 Dietz) zu den Aussagen des Gutachtens von RegioConsult, Verkehrs- und Umweltmanagement „*Analyse und Bewertung der Verkehrsuntersuchung von IVV zum Hochschulcampus Nord in Bielefeld, Lange Lage*“

Grundsätzliches

Das Gutachten setzt sich zum überwiegenden Teil aus Zitaten zusammen, die dem IVV-Gutachten zum Hochschulcampus entnommen worden sind. Ein roter Faden oder ein logischer und in sich schlüssiger Aufbau sind nicht erkennbar. Es werden Fakten beliebig aneinander gereiht und zuweilen recht flexibel ausgelegt. Darüber hinaus werden Gespräche und Telefonate teils in falschen inhaltlichen Zusammenhängen zitiert.

Darüber hinaus ist festzustellen, dass der Gutachter Behauptungen aufstellt, diese aber an keiner Stelle belegt. Diese Vorgehensweise wird dem IVV-Gutachten grundsätzlich zur Last gelegt, selbst aber kontinuierlich angewendet.

Die Stellungnahme orientiert sich an der Struktur des Gegengutachtens, wobei auf die geäußerten Kritikpunkte direkt Stellung bezogen wird.

1. Aufgabenstellung

Zu den Ausführungen in diesem Kapitel ist klarzustellen, dass das Modell bereits im Zusammenhang mit der Erarbeitung des GVEP beschafft worden ist und in den Jahren 1996/1997 aufgebaut und anschließend hierfür verwendet wurde. Anschließend erfolgte die Eichung des Modells als Geschäft der laufenden Verwaltung. Im Jahr 2006 wurde dann die Notwendigkeit erkannt, das gesamte Modell einer grundlegenden Überarbeitung zu unterziehen und auf der Basis aktueller Zählungen und Entwicklungen hinsichtlich der Siedlungsstruktur neu zu eichen und auf den Prognosehorizont 2020 fortzuschreiben. Aktuell liegen die Ergebnisse aus dem Gutachten vor, auf dessen Grundlage die sektorale Untersuchung für den Hochschulcampus erarbeitet wurde.

Die Darstellung der Entstehung des Analysenullfalls war und ist nicht Bestandteil des vorliegenden Verkehrsgutachtens. Die Plausibilität wurde anhand von Zähldaten überprüft und als nachvollziehbar und richtig befunden.

2. Untersuchungsinhalte

Eine detaillierte Beschreibung des methodischen Vorgehens ist aus hiesiger Sicht nicht unbedingt erforderlich. Wichtiger sind die Ergebnisse und deren Plausibilität als detaillierte Darstellungen von Methode und Wirkungsweisen von Verkehrsmodellen. Ziel war, die verkehrlichen Auswirkungen des Hochschulcampus abzuschätzen und nicht eine wissenschaftliche Abhandlung über Verkehrsmodelle zu erstellen. Die Eingangsparameter und Basisdaten, die den Untersuchungen zugrunde liegen, sind bekannt und reichen in der dargestellten Bearbeitungstiefe aus.

Die für die Eichung herangezogenen Zähldaten können dargestellt werden, Gleiches gilt für die Erhebungsmethodik, die sich im Übrigen an die Methodik anlehnt, die beim Land Nordrhein-Westfalen ebenfalls angewendet wird. Die Zählungen werden an einem Dienstag oder Donnerstag außerhalb von Schul- oder Semesterferien durchgeführt. In den Monaten November bis Februar wird nicht oder nur in absoluten Ausnahmefällen gezählt.

Unrichtig ist, dass die Untersuchung auf den 97er-Daten basiert. Es ist vielmehr so, wie oben bereits erwähnt, dass die Eichung des Modells, und das beinhaltet sowohl den Abgleich der Modelldaten mit aktuellen Zählungen als auch die Anpassung sich verändernder Siedlungsstrukturen, kontinuierlich erfolgt ist und für die Überarbeitung im Jahr 2006 ein Gutachter beauftragt worden ist. Diese überarbeiteten Daten lieferten die Basis für das Gutachten.

Die dabei angewandte Methodik soll hier nun trotzdem zur Erhöhung von Transparenz und Nachvollziehbarkeit des Verfahrens wiedergegeben werden.

2.1 Methodik und Wirkungsweise des Verkehrsmodells

2.1.1 Vorbemerkung

Ziel der Verkehrsuntersuchung zum Unicampus in Bielefeld war es, die verkehrlichen Auswirkungen der Verlegung der FH-Standorte zum neuen Hochschulcampus auf das Umfeld zu ermitteln. Dazu wurden zunächst verschiedene Varianten untersucht und bewertet, um die Grundlagen für den städtebaulichen Wettbewerb zu erlangen. Im Rahmen des B-Planverfahrens wurde dann der Siegerentwurf für die Verkehrsuntersuchung zu Grunde gelegt und so die Auswirkungen auf die Verkehrsnetze ermittelt.

Die Ermittlung der dafür benötigten Informationen ist nur mit Hilfe von Modellberechnungen möglich, bei denen der Verkehrsablauf im Rechner simuliert wird. Aus den Ergebnissen der Verkehrssimulationen können dann die von geplanten Maßnahmen ausgehenden verkehrlichen Wirkungen abgeleitet werden.

Zur Beurteilung der Maßnahmen und Planfälle wurde eine Wirkungsberechnung durchgeführt. Voraussetzung für die Simulation von Verkehrszuständen ist, dass die eingesetzten Simulationsmodelle und die Grundlagendaten valide sind. Um das sicherzustellen, werden das Berechnungsinstrumentarium und die Grundlagendaten im Rahmen eines so genannten Analyse-Null-Falles verifiziert. In diesem Rechenfall werden die per Modellsimulation ermittelten Verkehrsbelastungen mit gezählten Werten verglichen. Im Rahmen eines iterativen Prozesses werden die Berechnungsparameter bzw. die Grundlagendaten der Modellsimulation solange modifiziert, bis eine ausreichende Übereinstimmung zwischen den gerechneten und gezählten Werten erreicht ist.

Die dafür notwendige Verkehrsnachfrage im Personennahverkehr wird mit dem Durchlaufen der Stufen 1 bis 3 (Verkehrsaufkommen, Verkehrsverteilung, Verkehrsaufteilung) des 4-Stufen Algorithmus zur Verkehrssimulation ermittelt. Hierbei wird zunächst – unter Einbeziehung aller Verkehrsteilnehmer und aller benutzten Verkehrsmittel – das Verkehrsaufkommen im Personenverkehr für die Bevölkerung nach Fußverkehr, Radverkehr, MIV und ÖPNV differenziert. Danach wird der nicht-motorisierte Verkehr abgespalten und im Verlauf der Bearbeitung nicht weiter betrachtet. Die weitere Modellbetrachtung konzentriert sich in Bielefeld allein auf den motorisierten individuellen Verkehr und bezieht sich auf den auf Bielefeld bezogenen Verkehr, der durch die Bielefelder Bevölkerung und Ortsfremde ausgelöst wird und die Verkehrsnetze in Bielefeld betrifft.

2.1.2 Strukturdaten

Von der Stadtverwaltung wurden für den Zeitpunkt der Analyse und der Prognose die Strukturdaten für Bielefeld übermittelt. Die überlassenen Strukturdaten beinhalten die folgenden Angaben:

- Einwohner nach Altersklassen,
- Erwerbstätige,
- Beschäftigte mit Differenzierung nach primärem, sekundärem sowie nach tertiärem Wirtschaftssektor,
- Anzahl der Schulplätze, differenziert nach Schultypen bzw. Studienplätzen,
- Pkw-Bestand.

Noch zu berechnen waren auf Ebene der Verkehrszellen die Erwerbstätigenquote und die Zahl der Erwerbstätigen, da diese Zahlen bei der Stadtverwaltung Bielefeld nur auf Stadtbezirksebene vorhanden waren.

Nach der Recherche und Aufbereitung der Strukturdaten für die Binnenzellen war für die jeweiligen Umlandzellen das Zusammenfügen der Strukturdaten erforderlich. Für das Umland liegen der Stadtverwaltung Bielefeld keine Strukturdaten vor. Jedoch konnten die im Hause IVV im Rahmen der integrierten Verkehrsplanung für Nordrhein-Westfalen

aufbereiteten Strukturdaten genutzt werden. Diese Datenbasis liefert je Gemeinde und Verkehrszelle in NRW die entsprechenden Strukturdaten mit dem aktuellen Stand und einer Prognose für 2015 sowie aktuelle Einwohnerprognosen des LDS NRW für 2020.

Nach Aufteilung dieser Daten auf die für die Bielefelder Verkehrserzeugung eingeteilten Verkehrszellen sind die folgenden Strukturdaten vorhanden:

- Einwohnerzahlen gesamt,
- Altersklassen 0-5, 6-9, 10-14, 15-17, 18-24, 25-44, 45-64, >65,
- Schulplätze,
- Erwerbstätige,
- Beschäftigte gesamt,
- Beschäftigte nach den Sektoren I-II, III,
- Pkw

Damit stand ein aktueller und differenzierter Datenpool sowohl für Bielefeld als auch für das Umland zur Verfügung. Aus den recherchierten und aufbereiteten Strukturdaten wurden zwei Dateien (Analyse und Prognose 2020) für den späteren Rechenprozess erstellt, welche die Binnenzellen und Umlandzellen mit den obigen Strukturdaten enthalten.

2.1.3 Verkehrsaufkommen

Nachdem für die Einwohner von Bielefeld anhand der Strukturdaten das Gesamtverkehrsaufkommen, differenziert nach Fußverkehr, Radverkehr, ÖPNV und MIV ermittelt wurde, sind die ermittelten Mobilitätsraten für den motorisierten Verkehr in das Verkehrserzeugungsmodell überführt und hier weiter differenziert und bearbeitet worden. Das Verkehrserzeugungsmodell geht von einem personengruppen-reisezweck-spezifischen Modellansatz aus, mit dem das Verkehrsaufkommen getrennt für die Quell- und Zielseite unter Nutzung von Angaben zur Raumstruktur, zur Siedlungsstruktur, zum Verkehrsverhalten und zum Verkehrsangebot ermittelt wird. Hierbei wird davon ausgegangen, dass es verkehrsverursachende und verkehrsanziehende Wirkungen gibt. Die Ermittlung der verkehrsverursachenden Wirkungen wird dabei als Aktivseite des Verkehrsaufkommens und die der verkehrsanziehenden Wirkungen als Passivseite des Verkehrsaufkommens bezeichnet. Die Ermittlung des Tagesverkehrsaufkommens der Aktivseite lässt sich aus dem Mobilitätsverhalten von Personengruppen ableiten, da diese letztendlich für das Auslösen jeglichen Verkehrs maßgebend sind.

Es werden 21 Personengruppen auf der Aktivseite unterschieden. Die wesentlichen Gruppenmerkmale sind hierbei das Alter, die Erwerbstätigkeit und die Pkw-Verfügbarkeit.

Für die einzelnen Personengruppen werden Mobilitätswerte abgeleitet und diese fließen in die Berechnungen ein. Zusätzlich werden für den Reisezweck Geschäft auf der Aktivseite auch die Beschäftigten zur Ermittlung des Verkehrsaufkommens herangezogen.

Die Ermittlung des Tagesverkehrsaufkommens für die Passivseite erfolgt über die Strukturmerkmale und die Häufigkeit, mit der diese im Laufe eines Tages aufgesucht werden. Als verkehrsanziehende Einflussgrößen gehen hierbei die Einwohner, Beschäftigten (gesamt und tertiär) und Schulplätze in die Berechnungen ein.

Auf der Passivseite des Verkehrsaufkommens wird ein Bezug zwischen den Personengruppen und den jeweiligen Reisezwecken hergestellt. Da die Passivseite mit der Aktivseite korrespondiert und die Wertesätze des Verkehrsaufkommens kompatibel sein müssen, ergibt sich die Notwendigkeit, die ermittelten personengruppenbezogenen Verkehre bestimmten Reisezwecken zuzuordnen:

- Beruf,
- Ausbildung,
- Geschäft,
- Einkauf,
- Freizeit/Sonstiges.

Da bei der Ermittlung des Verkehrsaufkommens für die Passivseite direkt auf Reisezweck-Personen-Kategorien zurückgegriffen wird, erübrigt sich in diesem Falle eine Zuordnung von Personengruppen zu Reisezwecken. Im Zusammenhang mit der Ermittlung des Verkehrsaufkommens der Aktiv- und der Passivseite werden auch Aussagen über die Verkehrsmittelbenutzung abgeleitet (Modal-Split Stufe I). Der Modellansatz geht dabei davon aus, dass gewisse Teile der Bevölkerung an die Benutzung spezieller Verkehrsmittel gebunden und nur ein Teil der Verkehrsbevölkerung eine freie Wahlmöglichkeit zur Benutzung des einen oder des anderen Verkehrsmittels hat. Die Gebundenheit an spezielle Verkehrsmittel hängt dabei in starkem Maße von der Zugehörigkeit zur jeweiligen Personengruppen-Kategorie ab. Von ausschlaggebender Bedeutung ist hierbei die Verfügbarkeit über einen Pkw.

Weitere Komponenten bei der Ermittlung der Verkehrsnachfrage des Untersuchungsgebietes stellen der weitausgreifende Quell- und Zielverkehr sowie der Durchgangsverkehr bezogen auf das Untersuchungsgebiet dar. Da eine modellmäßige Ermittlung dieser Komponenten im Rahmen einer regional beschränkten Untersuchung unter vertretbarem Aufwand nicht zweckmäßig ist, werden die zur Beschreibung dieser Verkehre maßgebenden Wertesätze aus überregionalen Verkehrsuntersuchungen übernommen. Hierbei handelt es sich um Matrizen aus der Bundesverkehrswegeplanung.

2.1.4 Verkehrsverteilung (Gravitation)

In dem sich an die Verkehrserzeugung anschließenden Arbeitsschritt der Verkehrsverteilung werden die berechneten Quellverkehrsaufkommen der einzelnen Verkehrszellen auf Ziele in Abhängigkeit von den berechneten Zielverkehrsaufkommenswerten und den zwischen den Verkehrszellen vorhandenen Netzwideständen im Straßennetz und öffentlichen Liniennetz verteilt. Die Durchführung dieser Arbeiten erfolgt unter Ansatz eines Gravitationsmodells, wobei die Verteilungsrechnungen in Abhängigkeit von 5 Reisezwecken und 3 Verkehrsmittelwahlsituationen (ÖV-Gebundenheit, IV-Gebundenheit, Wahlfreiheit) durchgeführt werden. Hieraus ergeben sich insgesamt $5 \times 3 = 15$ Verteilungsrechnungen, die in Form von Matrizen festgehalten werden.

Die Festlegung der nach Reisezwecken und Verkehrsmittelwahlsituationen differenzierten Attraktionsfunktion (Gravitationskurven) erfolgt auf der Grundlage von Reiseweitenverteilungen, die z.B. aus Erhebungsmaterial von Haushaltsbefragungen abgeleitet werden können.

2.1.5 Verkehrsteilung (Modalsplitt II)

Die Verkehrsaufteilung der wahlfreien Verkehrsteilnehmer je Reisezweck auf den Pkw-Verkehr bzw. den öffentlichen Verkehr (Modal-Splitt II) erfolgt anhand eines Nutzenmaximierungsansatzes, in den die unterschiedlichen Widerstände der beiden Verkehrsmittel Eingang finden.

Wie bereits vorab erwähnt, erfolgen die Berechnungen zur Verkehrsmittelwahl im Rahmen der Nachfrageermittlungen auf der Basis eines kombinierten Modal-Split-Verfahrens. Dies stellt eine Kombination aus dem Trip-End-Modal-Split und dem Trip-Interchange-Modal-Split dar, bei dem der Verkehrsmittelbezug für Personen ohne objektive oder subjektive Entscheidungsmöglichkeit bereits in der Aufkommensberechnung und für Personen mit Entscheidungsmöglichkeit nach der Verteilungsrechnung vorgenommen wird.

Dieses Verfahren bezieht also die unterschiedlichen Situationen der Personen (-gruppen) im Hinblick auf die Gebundenheit an das eine oder andere Verkehrsmittel oder auf die vorhandene Wahlfreiheit mit ein. Hierbei wird berücksichtigt, dass der Entscheidungsraum häufig aufgrund bestimmter Zwänge so eingeengt ist, dass eine freie Entscheidung nur in einem Teil aller Fälle möglich ist. Der Rest der Verkehrsteilnehmer ist auf die Benutzung eines bestimmten Verkehrsmittels (z.B. Pkw, Fahrrad, öffentlicher Linienverkehr) festgelegt.

Im Falle der Gebundenheit an individuelle und öffentliche Verkehrsmittel kann somit eine direkte Zuweisung zu den Verkehrsmitteln erfolgen, während bei den sog. "Wahlfreien" eine Zuweisung zu dem einen oder anderen Verkehrsmittel aufgrund eines Vergleichs der

Verkehrsmittelmerkmale erfolgen muss. Da die Entscheidungen von einzelnen Personen aufgrund ihrer Einschätzung getroffen werden und sich Einschätzungen der Personen je nach Reisezweck signifikant unterscheiden, wird im Rahmen der hier behandelten Simulation die Modal-Split-Stufe II, in der die Simulation des Verkehrsverhaltens der Wahlfreien erfolgt, ebenfalls differenziert nach Reisezwecken durchgeführt. Hierbei wird davon ausgegangen, dass die Personen bezüglich eines Reisezweckes in bestimmten Entscheidungssituationen ein ähnliches Verhalten bei der Verkehrsmittelwahl zeigen und spezifische Bewertungen der Angebotssituation (Nutzenmaximierung) vornehmen. Die Nutzenzuordnung ist allerdings nicht einheitlich, sondern schwankt mehr oder minder um einen Mittelwert.

Die Benutzung des ÖPNV und MIV durch die Wahlfreien der einzelnen Personen-Reisezweck-Kategorien wird von den Realwiderständen im Straßennetz und öffentlichen Liniennetz bestimmt. Diese Widerstände werden als Fahrzeiten angegeben und setzen sich aus Zugangszeit zum Pkw, Fahrzeit mit dem Pkw vom Start- bis zum Zielpunkt und Abgangszeit einschließlich Parksuchzeit im Individualverkehr zusammen. Für den öffentlichen Verkehr wird die Zugangszeit zur Haltestelle, die Wartezeit, in der Regel als 1/2 Zugfolgezeit, max. 10 Minuten, die reine Fahrzeit mit öffentlichem Verkehrsmittel, die Umsteigezeit (wenn notwendig) = 1/2 Zugfolgezeit, max. 20 Minuten und die Abgangszeit von der Haltestelle bis zum Ziel in die Berechnung einbezogen

Die Ermittlung der Verkehrsnachfrage für die verschiedenen Reisezwecke und Verkehrsmittel erfolgt für den gesamten Werktag. Durch die Überlagerung der einzelnen Reisezweckmatrizen können Gesamtmatrizen für den individuellen Personenverkehr abgeleitet werden. Dabei handelt es sich um Matrizen in der Dimension Personenfahrten. Bei den Nachfragematrizen für den individuellen Personenverkehr ergibt sich die Notwendigkeit einer Umrechnung auf Pkw-Fahrten. Diese Umrechnung erfolgt im Rahmen einer speziellen Berücksichtigung der reisezweckspezifischen Besetzungsgrade.

Der Modellalgorithmus mit VENUS bezieht sich in der Regel auf die Verkehrsnachfrage in einem definierten Planungsraum mit seinem näheren Umland. Der sog. Fernverkehr wird mit VENUS nicht generiert. In der Regel wird er aus Ergebnissen von großräumigen Bedarfsplanprognosen abgeleitet und als spezielle Teilmatrix zur Gesamtnachfrage hinzu addiert.

2.1.6 Verkehrserzeugungsrechnung für den Lkw-Verkehr

Die Ermittlung der Verkehrsnachfrage für den Lkw-Verkehr erfolgt in ähnlicher Form wie für den Personenverkehr. Auch hier werden die Modellstufen Verkehrsaufkommen und Verkehrsverteilung durchlaufen. Da hierbei jedoch gezielt die Verkehrsnachfrage im Lkw-Verkehr errechnet wird, ergibt sich (im Gegensatz zum Personenverkehr) nicht mehr die Notwendigkeit Verkehrsmittel übergreifender Modal-Splitt-Berechnungen sondern lediglich noch die Aufgabe, das ermittelte Verkehrsaufkommen auf die vorhandene Fahrzeugflotte (Lkw-Arten) zu verteilen.

Das Lkw-Verkehrsaufkommen der einzelnen Verkehrszellen wird getrennt für den Quell- und Zielverkehr auf der Basis von spezifischen Versand- und Empfangsraten, die sich aus der jeweiligen Verkehrszellenstruktur ableiten, ermittelt. Die Verkehrszellenstruktur (Strukturklasse) wird dabei durch die dort vorhandene (oder geplante) Anzahl an Einwohnern und Beschäftigten unterschiedlicher Branchen (primärer, sekundärer und tertiärer Sektor mit den Unterteilungen nach Handel und Verkehr/Nachrichten) charakterisiert.

Die räumliche Verkehrsverteilung des Lkw-Verkehrs erfolgt in zwei Schritten. Zunächst werden die nach Transportzweck und Fahrzeugart differenzierten Quell- und Zielverkehrsaufkommen zu so genannten Relationen verknüpft. Dies geschieht, wie im Personenverkehr, mittels eines Gravitationsansatzes, der die Widerstände zwischen den betrachteten Zellen und die Konkurrenzsituation zu den anderen Zellen berücksichtigt. In der zweiten Stufe der Verkehrsverteilung wird dann die Generierung der Touren vorgenommen. In Abhängigkeit von den spezifischen Tourenparametern (Anzahl der Stopps, Transportweitenverteilung und Transportzeitenbudget) werden die je Fahrzeugart und

Transportzweck ermittelten Relationen zu Touren zusammengefügt. Aus den so ermittelten Fahrten zwischen den einzelnen Zellen werden unter Einrechnung von transportzweckspezifischen Tagesganglinien die Verflechtungsmatrizen der einzelnen Fahrzeugarten für die werktäglichen Stundengruppen bestimmt und zu einer Lkw- Matrix überlagert.

2.1.7 Verkehrsumlegung

Die Simulation der Belastungen im Kfz-Verkehr erfolgt unter Berücksichtigung von Strecken- und Knotenwiderständen nach einem Capacity-Restraint-Verfahren mit belastungsabhängiger Widerstandskorrektur.

Hierbei können die Belastungen getrennt nach den Fahrzeugtypen Pkw und Lkw in bis zu 10 aufeinander folgenden Schritten umgelegt werden. Nach jedem Umlegungsschritt wird eine erneute Widerstandskorrektur vorgenommen.

Durch die getrennte Behandlung der Fahrzeugtypen lassen sich auch spezielle Vorgaben für die einzelnen Fahrzeugarten berücksichtigen. Zu nennen sind hier beispielsweise spezielle Fahrverbote für den Lkw. Durch die Verschachtelung der Umlegungsschritte bezüglich der Fahrzeugtypen wird auch die gegenseitige Beeinflussung bei der Belastungsermittlung berücksichtigt.

Die Diskussion der sozioökonomischen Daten und der Motorisierung erfolgte auf gesamtstädtischer Ebene, was den Seiten 6 ff. des IVV-Gutachtens zu entnehmen ist.

Um die Matrixwerte zu verstehen sind alle das derzeitige und künftige Verkehrsverhalten beeinflussenden Faktoren einzubeziehen. Dass der Durchgangsverkehr um 20% zunehmen wird, liegt an der Netzergänzung durch die Durchbindung der A 33. Eine Strecke, die als Autobahn derart überregionale Bedeutung hat, zieht zusätzliche Verkehre an und führt zu Verlagerungseffekten der Verkehre, die zuvor nicht auf Bielefelder Stadtgebiet abgewickelt und zukünftig diese Verbindung nutzen werden. Dieser Effekt ist gewollt.

3. Untersuchungsraum

Ziel der Untersuchung war, die unmittelbaren verkehrlichen Auswirkungen des Hochschulcampus auf sein Umfeld zu untersuchen. Der Untersuchungsraum ist entsprechend gewählt worden. Aussagen über die Lage von potenziellen Wohngebieten der Studenten sind nur sehr schwer zu treffen und bewegen sich im äußerst spekulativen Bereich. Hier müssten Annahmen getroffen werden, deren Plausibilität nur schwer nachzuvollziehen ist und somit auch jederzeit angreifbar wäre. Die sachliche Fehlerhaftigkeit ist in diesem Zusammenhang nicht zu erkennen.

Im Verkehrsmodell sind das komplette Stadtgebiet Bielefeld sowie die angrenzenden Kommunen enthalten. Sämtliche Berechnungen beziehen sich immer auf den kompletten Untersuchungsraum. Es werden lediglich nur für einen kleineren Raum (siehe Begrenzung IVV-Gutachten Seite 7) die Ergebnisse dargestellt. Hätten sich nennenswerte Wirkungen außerhalb des Ergebnisraumes eingestellt, wären diese selbstverständlich dargestellt und erwähnt worden.

Es finden in der Regel Verkehrsverlagerungen (Routenänderungen) innerhalb des gesamten Untersuchungsraumes statt, die sich aber in einem hoch belasteten Netz wie in Bielefeld nur marginal in den absoluten Belastungszahlen widerspiegeln, da freie Kapazitäten sofort wieder von anderen Routenbeziehungen belegt werden. Insofern sind die Wirkungen außerhalb des dargestellten Ergebnisraumes marginal.

4. Analyse 2007

Es liegt lediglich ein Analysefall vor, der den Planungen zugrunde gelegt worden ist. Dieser Analysefall wurde durch die Einarbeitung aktueller Zählungen kalibriert. Die angesprochene Abweichung, die in dem IVV-Gutachten genannt worden ist, lässt sich durch jahreszeitliche Schwankungen erklären. Zähldaten sind erhobene Momentaufnahmen an einem ganz bestimmten Tag. Der Erzeugung von Modelldaten werden zwar die für die

Verkehrserzeugung notwendigen Daten zugrunde gelegt, sie kommen aber dennoch „künstlich“ zustande. Eine Diskussion darüber, welche Daten „richtig“ und „falsch“ sind, führt zu keinem Ergebnis.

Im Gutachten sind die Zählbelastungen als Belastungsbalken in der entsprechenden Breite in rot aufgetragen. Stimmen also die Breite des Belastungsbalkens der Berechnung mit dem der Zählung überein, ist eine genügend genaue Übereinstimmung gegeben.

Zur genauen Überprüfbarkeit steht folgende Tabelle zur Verfügung, die die erhobenen Daten mit denen aus dem Modell gegenüberstellt:

Straße	Zählwert Kfz DTV	Erhebungszeitpunkt	Modellwert Kfz DTV
Großdornberger Straße Wittebreite-Spandauer Allee	2.194	2003	2.900
Zehlendorfer Damm Wellensiek-HS-Lohmannshof Wellensiek-Universitätsstraße	1.780 3.549	2003	1.700 2.800
Voltmannstraße Universitätsstraße-Schlosshofstraße Universitätsstraße-Werther Straße	11.003 6.405	2007	10.000 7.500
Schloßhofstraße Voltmannstraße-Dürerstraße	4.132	2008	3.700
Dürerstraße Wittebreite-Schlosshofstraße	2.637	2008	3.000

Die Behauptung, dass sich die Zusammensetzung und die räumliche Herkunft der Studierenden grundlegend bis zum Prognosehorizont verändern werden, entbehrt jeder Grundlage und es ist auch nicht nachvollziehbar warum das geschehen sollte. Die Ursachen hierfür bleiben im Dunkeln.

Innerhalb der Strukturdatenprognosen werden anhand der Altersstrukturen und der prognostizierten Erwerbstätigkeit je Verkehrszelle auch die verhaltenshomogenen Personengruppen ermittelt. Hierüber werden im Modell auch die Wohnstandorte der Studenten im Modell abgebildet. Die Verlagerung der FH-Standorte ist im Modell ebenfalls als Struktur im Zielverkehrsaufkommen aktualisiert worden.

5. Prognose 2020

Die Prognosen für das Verkehrsvolumen im Personenverkehr in der Shell-Studie ist für die Mobilitätsannahmen auch für Bielefeld relevant und auch im Durchgangsverkehr, der sich insbesondere auf den Autobahnen innerhalb des Bielefelder Stadtgebietes realisiert. Für den Hochsuchcampus an sich spielt das keine große Rolle, aber für die Gesamtbetrachtung der Verkehrsentwicklung auf den Bielefelder Straßen ist diese Entwicklung mit zu betrachten.

Würde man für die Entwicklung im Straßengüterfernverkehr die Steigerungsrate von 3,2%/a zugrunde legen, käme man in der Tat auf einen höheren Wert als 25%. Jedoch sind in der Lkw-Matrix, die dem Modell zugrunde liegt, Lkw > 3,5t erfasst. Die in der BVWP angegebene Steigerungsrate bezieht sich auf alle Fahrzeuge, die Güter transportieren. Wie im Gutachten erwähnt, werden viele Transporte auch mit Fahrzeugen unter 3,5t durchgeführt, sodass eine Steigerung von insgesamt 25% zwischen 2007 und 2020 als realistisch für Lkw >3,5t angenommen wurde.

Der Einzugsbereich einer Hochschule richtet sich in erster Linie nach dem Studienangebot, dem Vergabeverfahren von Studienplätzen sowie nach dem Studienangebot benachbarter Städte. Es ist nicht ersichtlich, dass eine Autobahn allein den Einzugsradius vergrößern würde, zumal an anderer Stelle explizit auf die große Entfernung des Standortes zum Autobahnnetz und dessen Auswirkungen auf die Pkw-Erreichbarkeit des Standortes abgestellt wird.

Darüber hinaus ist zu korrigieren, dass der Gegengutachter von einer Ausweitung des Studienplatzangebotes an dem neuen FH-Standort ausgeht. Das ist nicht richtig. Bei den

Planungen zum neuen Hochschulcampus geht es nicht um einer Erweiterung, sondern um eine Zusammenlegung der bisherigen Einzelstandorte der FH. An dieser Stelle wird nochmals darauf hingewiesen, dass die geforderte Berücksichtigung von Wohnstandorten von Studenten nicht abbildbar ist und auch hier Annahmen getroffen werden müssen, die sich im spekulativen Bereich bewegen.

Der Beleg in der Zunahme besonders automobiler Gruppen liegt schlicht in der veränderten Bevölkerungsentwicklung begründet. Ältere Menschen, insbesondere ältere Frauen, sind heute eher im Führerscheinbesitz, mehr als die Generation zuvor. Die Menschen werden älter, bleiben länger gesund und sind somit länger mobil. Außerdem verfügen Rentner heute noch über verhältnismäßig viel Geld und können sich somit, anders als die vorherige und künftige Rentnergenerationen, ein Auto und dessen Unterhaltung leisten. Die Zahl automobiler Menschen wird zunächst noch zunehmen, dann stagnieren, bevor sie mittel- bis langfristig wieder abnehmen wird. Die Tatsache, dass die Altersgruppen zwischen 45 und 64 und >64 zunehmen ist in der Bevölkerungsprognose Stadt Bielefeld 2004 bis 2045 nachzulesen. Dass diese Bevölkerungsgruppen besonders "automobil" sind, ist allgemein bekannt. Ob hier der geforderte wissenschaftliche Beleg unbedingt erforderlich ist, ist mit Blick auf die genannten Gründe fraglich.

Der besonders herausgestellte Hauptkritikpunkt auf Seite 13 des Gutachtens wird nicht deutlich. Das Gutachten hat sich wie oben bereits erwähnt mit den lokalen Auswirkungen auseinandergesetzt, in diesem Zusammenhang wurden selbstverständlich die Auswirkungen des Vorhabens auf das übrige Straßennetz untersucht. Handlungsbedarf an anderer Stelle hat sich dabei nicht ergeben (s.o.).

Die Einschätzung der stadtweiten ÖPNV-Entwicklung ist an dieser Stelle nicht relevant, da in der lokalen Betrachtung das Umfeld des Hochschulcampus an sich mit dem übrigen Stadtgebiet nicht vergleichbar ist. Eine veränderte Einschätzung mit positiver Gesamtprognose würde die Aussage des Gutachtens von IVV weiter stärken.

Die Umsetzbarkeit der erwarteten Fahrgastzahlen im bestehenden Stadtbahnnetz wurde durch moBiel geprüft. Zugrunde liegt die Ausweitung der Kapazität ausgehend von der heute größten eingesetzten Zugeinheit um 20%. Die Tatsache, dass bei Einsatzwagen die Kapazität je Zugeinheit sich sogar um bis zu 60% erhöhen kann, wurde nicht berücksichtigt. Aus der Kapazitätserhöhung ergibt sich in der Betriebsplanung keine wesentliche Mehrbelastung durch neue Trassenlagen im Tunnel. Da durch die neue Zuggeneration auch die Fahrgastwechselzeit positiv beeinflusst wird, ist die angesprochene Schaffung eines verstärkten Engpasses im zentralen Stadtbahntunnel nicht erkennbar.

Die Kritik zum Prognosenetz, also der Einbeziehung aller Maßnahmen die voraussichtlich bis 2020 umgesetzt worden sind, ist nicht nachvollziehbar. Der Gutachter spekuliert, dass sich der Einzugsradius des Hochschulcampus ausweiten wird. Wenn das der Fall sein sollte, wäre das übergeordnete Straßennetz auch in größerer Entfernung von diesem Standort betroffen. Es ist erforderlich, dass in der Prognose auch all die Infrastrukturmaßnahmen Berücksichtigung finden, die absehbar umgesetzt werden sollen. Andernfalls wäre das Infrastrukturangebot für das Jahr 2020 lückenhaft und die ableitbaren Ergebnisse nicht fehlerfrei.

Außerdem muss richtiggestellt werden, dass die Buslinie 30 in keinem Zusammenhang mit der Stadtbahnverlängerung in Richtung Lange Lage steht. Sie ist lediglich zur verbesserten tangentialen Verbindung der **östlichen** Stadtteile Brake, Milse, Heepen, Stieghorst und Sennestadt miteinander. Abzugseffekte von der Stadtbahn hin zu einer neuen Buslinie 30 sind nicht erkennbar, da kein räumlicher Zusammenhang besteht. Ferner ist die Neuordnung des betroffenen Busliniennetzes im unmittelbaren Bereich des Hochschulcampus im Zusammenhang mit der Fortschreibung des Nahverkehrsplans vorgesehen.

6. Wirkungsberechnung Hochschulcampus

Die Inhalte der Tabelle 2 begründen sich auf den Vorgaben für den Wettbewerb, der für das engere Wettbewerbsgebiet ca. 1.900 Stellplätze mit Zuordnung zu den Modulen fordert. Die

Anzahl der erforderlichen Stellplätze für eine 2-3-zügige Kita dürfte bei 2-3 liegen und ist daher nahezu unerheblich.

Die erforderlichen Stellplätze für die Module 7 und 8 liegen außerhalb des Geltungsbereichs des Bebauungsplans „Hochschulcampus Nord“ auf dem Universität Stammgelände und sind für die Betrachtung in diesem Zusammenhang nicht relevant. Bei einer Realisierung dieser Bauvorhaben ist die Anzahl der Stellplätze im Rahmen der bauordnungsrechtlichen Prüfung nachzuweisen. Der prognostizierte zusätzliche PKW Neuverkehr wird berücksichtigt.

Die Forderung das Verhältnis von Beschäftigten und Studenten zu den angebotenen Stellplätzen auszuweisen wird ohne weitergehende Begründung aufgestellt und ist daher weder nachvollziehbar, noch scheint der Gutachter für den Planfall das Bild 4 des IVV-Gutachtens (Stellplatzverteilung) interpretieren zu können oder zu wollen. Für den Bestand kann jedoch aus einer zufälligen Zählung während der Hauptvorlesungszeit belegt werden, dass ca. 24.800 Beschäftigte und Studenten an der Universität Bielefeld 4.259 Stellplätze gegenüberstehen, von denen nur 2.964 Stellplätze belegt waren. Dies stützt die Annahmen des IVV- Gutachtens.

Die im Gegengutachten dargestellte „Gewerbeansiedlung“ ist irreführend. Vielmehr ist für das Gebiet des Hochschulcampus die Art der baulichen Nutzung gemäß § 11 BauNVO als Sondergebiet für Hochschule und hochschulnahe Nutzungen vorgesehen. Zulässig sind hier:

- Hochschuleinrichtungen (Fachhochschule, Universität) einschließlich zugehöriger Einrichtungen für Forschung und Lehre (Labore, Hörsäle und Seminarräume, Büro- und Verwaltungsbereiche, Bibliothek, Cafeteria),
- Forschungs- und Entwicklungseinrichtungen der Hochschulen sowie externe Forschungsinstitute (z. B. Max-Planck-Institut, Fraunhofer Institut o. ä.),
- Forschungs- und Entwicklungseinrichtungen der Hochschulen einschließlich grundlagen- und anwendungsorientierter Forschung mit Partnern aus Wirtschaft und Industrie sowie Bürogebäude hochschulnaher Einrichtungen,
- Kioske, Gastronomie-, und Nahversorgungsangebote, wenn sie der Zweckbestimmung des Gebiets dienen.

Nicht störende Gewerbebetriebe als Ausgründungen aus den Hochschuleinrichtungen (Startup-Unternehmen) sind auf maximal 20% der realisierten Geschossfläche zulässig, sofern sie ihren Produkt- und Leistungsschwerpunkt in den Bereichen Forschung und Entwicklung haben. In allen SO-Gebieten sind Gewerbebetriebe aller Art, die keinen Bezug zu den Hochschulnutzungen haben, sowie störende Gewerbebetriebe ausgeschlossen.

Das dargestellte Statement, dass das Verkehrsunternehmen der Stadt keine Fahrgastdaten zur Verfügung stellt ist zum einen nicht richtig, spielt in diesem Zusammenhang jedoch auch keine Rolle. Für die Ermittlung des Fahrgastaufkommens im ÖPNV wurden die potenziellen Nachfragedaten aus dem Hochschulcampus herangezogen. Da es sich hier um eine Neuplanung handelt, kann das Unternehmen keine Daten liefern, weil es die nämlich noch nicht gibt. Die Prognose beruht bei Neuplanungen üblicherweise auf den zukünftig zu erwartenden Studenten- und Beschäftigtenzahlen sowie der übrigen Nutzungsstruktur. Dieses Vorgehen ist wie bereits erwähnt durchaus üblich. Unabhängig davon haben Stadt, Verkehrsunternehmen und Gutachter in der Vorbereitung des Verkehrsgutachtens selbstverständlich Daten miteinander ausgetauscht. Speziell über die Tagesganglinien des ÖPNV wurde sehr offen diskutiert, Perspektiven im Rahmen der öffentlichen Diskussion zum städtebaulichen Entwicklungswettbewerb sogar öffentlich präsentiert.

Der Fahrplan im heutigen Stadtbahnbetrieb wird vollkommen fehlerhaft dargestellt: Ein 10-Minuten-Takt stellt den Grundtakt dar, der bereits heute über jeweils längere Zeiträume durch zusätzliche Einsatzwagen verdichtet wird. Die Realisierbarkeit wird heute an jedem Werktag im Semester nachgewiesen. In welcher einzelnen Zeitlage diese Verdichtungsfahrten stattfinden, ist für die Verkehrsmodellierung unerheblich. Für die Betriebsstabilität entscheidend sind die bereits bestehenden stoßweisen Spitzenbelastungen im Umstieg zwischen Eisenbahn und Stadtbahn. Dies wird durch die neue

Fahrzeuggeneration aufgefangen werden (größere Kapazität, geringere Fahrgastwechselzeit) und stellt kein durch den Hochschulcampus ausgelöstes Problem dar. Aufgrund der seit dem Jahre 2000 ständig angewachsenen Fahrgastzahlen auf der Linie 4 bleiben die Zweifel an der Akzeptanz des ÖPNV unbewiesen.

Weiter wird die „universitäre Realität“ thematisiert und in diesem Zusammenhang auf Abendveranstaltungen, An- und Abfahrten zwischen Morgens- und Nachmittagsveranstaltungen angespielt. Erstere werden nicht der Regelfall sein und somit zu außergewöhnlichen Ereignissen zählen. Hierbei ist zu berücksichtigen, dass die Dimensionierung verkehrlicher Anlagen nicht auf außergewöhnliche Zustände abstellt, sondern vielmehr auf Durchschnittswerte zurückgreift. Das erklärt beispielsweise, dass Zählungen, die hier die Grundlage liefern, nicht während des Weihnachtsgeschäftes, also zu Zeiten deutliche erhöhten Verkehrsaufkommens, im Gegenzug aber auch nicht während der Sommerferien herangezogen werden. Die Bezeichnung der üblichen Bemessungsgröße DTV beispielsweise, spiegelt diese Vorgehensweise wieder. Das dargestellte Pendlerverhalten (An- und Abfahrten zwischen morgendlichen und nachmittäglichen Veranstaltungen) müsste, wenn überhaupt, auch auf die öffentlichen Verkehrsmittel adaptiert werden. Würde dieses Verhalten, das im Übrigen nicht der Untersuchung zugrunde gelegt worden ist, tatsächlich eintreten, würde sich die Fahrgastzahl für den ÖPNV deutlich erhöhen und den heute schon sehr guten Nutzen-Kosten-Koeffizient weiter verbessern. Eine derartige „Schönrechnerei“ ist nicht vorgenommen worden.

Bei der Betrachtung des Modal-Split ist zu beachten, dass dieser im vorliegenden Fall gebietsspezifisch ist und nicht auf die Gesamtstadt bezogen werden kann. Der Vergleich mit der Fachhochschule in Bochum hält im vorliegenden Fall nicht Stand, da sich dort in unmittelbarer Nähe zum Universitätsgelände die Autobahn A 43 befindet und die Erschließung für den MIV in Bochum deutlich besser zu werten ist als in Bielefeld. Aufgrund der Entfernung von ca. 700 m zwischen der nächstgelegenen Stadtbahnhaltestelle und der Fachhochschule Bochum erscheint eine Vergleichbarkeit mit der hiesigen Situation mehr als fraglich. Berücksichtigt werden muss in diesem Zusammenhang auch noch, dass das IVV-Gutachten sich auf den klassischen Modal-Split (Verhältnis IV/ÖV) bezieht, da im Modell nur der motorisierte Individualverkehr betrachtet wird. Daher ist ein Vergleich mit den Bochumer Daten, in den alle Verkehrsarten einbezogen werden, so nicht zulässig.

Sämtliche Ausführungen zum Umgang mit dem durch die Ansiedlung des Hochschulcampus erzeugten Lärm haben in keiner Weise etwas mit den Inhalten des Verkehrsgutachtens zu tun. Die Inhalte des Verkehrsgutachtens bilden lediglich die Grundlage für die entsprechenden Fachgutachten innerhalb der einzelnen bauplanungs- und ggf. bauordnungsrechtlichen Verfahren. Die Vertiefung der vorgebrachten Themenfelder Summenpegel, Gesamtlärberechnung, Grenzwertdiskussion sowie das Thema Luftschadstoffe an dieser Stelle greift diesen Verfahren voraus, was nicht sachgerecht ist.

Hinsichtlich der sehr guten ÖPNV-Erschließung auf Seite 31 besteht mit dem Gutachter Einigkeit, dass dies zwingende Voraussetzung ist, die Verkehre unter Berücksichtigung der unterstellten Nutzung und der strukturellen Vorgaben des Wettbewerbs abwickeln zu können. Der Ausbau der Haltestelle Wellensiek ist vorgesehen und wird auch aus hiesiger Sicht als zwingende Voraussetzung für die Ansiedlung der FH im ersten Schritt gesehen.

Da sich die Begründung des Gegengutachtens für die mangelnde Leistungsfähigkeit im Knotenpunkt Voltmannstraße/Schlosshofstraße einzig und allein aus den differierenden Annahmen des Gutachters zum Modal-Split (50:50) heraus begründet, wird auf die Gendarstellung zu diesem Punkt weiter oben verwiesen. Nachrichtlich ist anzumerken, dass im Zuge eines mittelfristig beabsichtigten Straßenumbaus der Voltmannstraße ein Ausbau des Knotenpunktes ohnehin untersucht werden wird.

7. Fazit

Der artenschutzrechtliche Genehmigungsvorbehalt hinsichtlich der Realisierung der Stadtbahnverlängerung kann nicht geteilt werden, da die Untersuchung der besonders und streng geschützten Arten im Rahmen der UVS zu keinem Ergebnis geführt hat, das die

Planungen verhindern könnte. Dieser Ansatz ist gänzlich neu und entbehrt jeder Grundlage. Der Ausbau der Haltestelle Wellensiek ist Bestandteil des B-Plans und somit Teil der Gesamtplanung. Der Ausbau steht bereits fest, siehe oben.

Der Gedanke, dass die zweiseitige Anbindung des Geländes für den MIV nicht ausreichend ist, wird erst im Fazit geäußert und ist vorher im Text nicht belegt worden.

Der Modal-Split, der der Untersuchung zugrunde gelegt worden ist, wurde anhand des vorhandenen Zahlenmaterials über Studenten- und Beschäftigtenzahlen sowie die Parkplatzbelegung am Uni-Altstandort überprüft. Dabei wurde folgendes Vorgehen gewählt und die aufgeführten Annahmen getroffen:

Derzeit sind 20.741 Studenten am Uni-Altstandort immatrikuliert. Davon studieren 18.552 Studenten an der Uni und 2.189 an der FH. Darüber hinaus sind insgesamt 3.267 Personen an der Hochschule tätig. Die Laborschule in unmittelbarer Nähe zur Hochschule sind 616 Schüler angemeldet und 212 Beschäftigte tätig. Eine Zählung, die vom Bau- und Liegenschaftsbetrieb NRW am 29.10.2008 durchgeführt worden ist kam zu dem Ergebnis, dass von den vorhandenen 4.259 Parkplätzen 2.964 belegt sind. Für die Bestimmung des Modal-Splits sind folgende Annahmen getroffen worden (siehe „Integration von Verkehrsplanung und räumlicher Planung Teil 2 Abschätzung der Verkehrserzeugung“, Heft 42, Dr. Dietmar Bosserhoff 2005):

Der Pkw-Belegungsgrad wurde für Studenten mit 1,5 und Beschäftigte mit 1,2 angesetzt (Die einschlägige Literatur geht im Übrigen von einem Besetzungsgrad für Bildungseinrichtungen sowohl für Beschäftigte als auch für Studenten von 1,2 – 1,5 Personen/Pkw aus, Quelle siehe oben.). Unter Berücksichtigung der abgestellten Fahrzeuge ergibt sich mit den entsprechenden Belegungsgraden, dass 4.322 Personen mit dem Pkw täglich die Uni ansteuern. Hierbei ist nicht berücksichtigt worden, dass die Parkplätze auch von Wohnheimbewohnern genutzt werden, was den MIV-Anteil eher weiter verringern würde. Für die Verteilung der Anwesenheit werden folgende Annahmen getroffen:

	Uni-Studenten	FH-Studenten und Schüler	Beschäftigte insgesamt
Gesamtzahl	18.552	2.805	3.479
Anwesenheit prozentual	80%	90%	80%
Zwischensumme Anwesenheit absolut	14.842	2.525	2.783
ÖV/IV-Anteil prozentual	65%	85%	85%
ÖV/IV-Anteil absolut	9.647	2.146	2.366
Gesamtsumme	14.159		

Aufgrund der Anwesenheitspflicht, die durch die Umstellung auf Master- und Bachelor-Abschlüsse auch im **Uni-Studium** immer stärker an Gewicht gewonnen hat, wurde der Anteil der Studenten, die täglich die Hochschule anfährend, etwa so stark wie bei den FH-Studenten reduziert und mit einer Anwesenheit von 80% aller immatrikulierten Personen gerechnet. Da viele Studenten in rad- oder fußläufiger Entfernung leben, wurde der Anteil, der den Pkw oder die Stadtbahn nutzt auf 65% festgesetzt. Im Ergebnis werden gestützt auf die getroffenen Annahmen 9.647 Uni-Studenten den Campus mit Straßenbahn/Bus oder dem PKW erreichen.

Außerdem ist berücksichtigt worden, dass für die **FH-Studenten** die Annahmen etwas modifiziert werden müssen. Aufgrund der Anwesenheitspflicht wird angenommen, dass 90% aller Schüler und FH-Studenten die Lehrveranstaltungen tatsächlich besuchen. Dieser Anteil wird weiter um einen Anteil von 15% reduziert, der dadurch bedingt ist, dass ein Teil der Studenten und Schüler in rad- oder fußläufiger Entfernung zur Uni lebt. Im Ergebnis werden

voraussichtlich rund 2.150 FH-Studenten und Schüler täglich mit öffentlichen Verkehrsmitteln oder mit dem Auto (Fahrer oder Mitfahrer) den Standort anfahren.

In diesem Zusammenhang ist noch zu bemerken, dass sich die Reduktion der täglichen Ziel- und Quellzahlen mit Bezug auf die Anwesenheit, auf beide Verkehrsträger, ÖV und MIV, auswirkt. Der Anteil, der mit dem Rad oder zu Fuß den Weg antritt, wurde für die Studenten an der FH und an der Uni aus folgenden Gründen unterschiedlich hoch angesetzt. Die FH verfügt über einen im Gegensatz zur Uni Einzugsbereich, der ganz deutlich regional begrenzt ist. Viele Studenten wohnen noch zu Hause und pendeln täglich zu den Lehrveranstaltungen an die Hochschule. Daher ist hier ein geringerer Anteil für den Rad- und Fußgängerverkehr veranschlagt worden. Die Uni entfaltet einen wesentlich höheren Einzugsbereich im Vergleich zur FH, so dass Studenten auch aus weiter entfernten Regionen in Bielefeld an der Uni studieren.

Bei den **Beschäftigten** wurden Krankheits- und Urlaubstage mit einer Reduktion der täglichen Anwesenheit auf 80% berücksichtigt. Eine weitere Abminderung durch den Anteil, der dem Rad- und Fußgängerverkehr auf dem täglichen Weg zur Arbeit zuzurechnen ist, wird mit zusätzlichen 15% angesetzt.

In der Summe ergibt sich, dass pro Tag ca. 14.159 Personen anwesend sind, die entweder öffentliche Verkehrsmittel oder den Pkw benutzen. Setzt man diese Zahl ins Verhältnis zu der oben aus der Stellplatzbelegung und dem Belegungsgrad ermittelten Anzahl von 4.322 Fahrern und Mitfahrern im MIV, ergibt sich ein Modal-Split von 31 % im MIV und 69 % im ÖV (9.869 Fahrgäste).

Zur Überprüfung des oben dargelegten Berechnungswegs wurde die Anzahl der in einer Zählung erhobenen Fahrgäste (Stand: November 2007) an der Uni-Haltestelle in Ansatz gebracht. In der Erhebung wurden 9.428 Aussteiger und 10.308 Einsteiger ermittelt. Die Zahlen belegen den Anteil öffentlicher Verkehrsmittel am Gesamtverkehrsaufkommen mit der Uni zum Ziel.

Der Modal-Split für den neuen Hochschulcampus könnte auf Grundlage der Erkenntnisse über das Verkehrsverhalten an dem Uni-Altstandort noch etwas mehr zu Gunsten des ÖPNV gewählt worden, da bei der Erarbeitung des Nutzungskonzeptes für das neue Campusgelände eine streng am unteren Limit orientierte Stellplatzzahl bei einer optimalen ÖPNV-Anbindung unterstellt worden war. Wichtig ist in diesem Zusammenhang noch zu erwähnen, dass die bestehenden Stellplätze an der Uni nicht bewirtschaftet werden, was sich zugunsten der Pkw-Nutzung auswirkt. Auf dem neuen Gelände hingegen ist eine Bewirtschaftung vorgesehen, was im Gegensatz dazu die Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel fördern wird. Im Ergebnis ist unter Berücksichtigung der oben dargestellten Überlegungen und Berechnungen die Verkehrsverteilung auf den **klassischen** Modal-Split von 68% ÖV und 32% MIV plausibel.

Abschließend ist noch anzumerken, dass eine Erhebung des Studentenwerks in den sehr frühen Morgenstunden im November vergangenen Jahres ergeben hat, dass die Zahl der auf den Parkplätzen in der Nähe der Studentenwohnheime abgestellten Pkw bei unter 2% der Bettplätze liegt. Der Pkw spielt zumindest bei Studenten, die in den Wohnheimen an der Uni leben, keine Rolle. Zu ähnlichen Ergebnissen, wenn auch nicht ganz so stark ausgeprägt, gelangt die Untersuchung über „Die wirtschaftliche und soziale Lage der Studierenden in der Bundesrepublik Deutschland 2006“ vom Bundesministerium für Bildung und Forschung. Hier bezüglich der Mobilität von Studenten festgestellt, dass 62% aller Studenten Ausgaben für öffentliche Verkehrsmittel tätigen, für den privaten Pkw lediglich 39%. Auch wenn aus dieser Untersuchung keine direkt übertragbaren Daten auf die untersuchte Situation am geplanten Hochschulcampus abgeleitet werden können, wird trotzdem deutlich, dass bei den Studierenden öffentliche Verkehrsmittel eine deutlich höhere Bedeutung als der private Pkw innehaben und somit für Bildungsstandorte andere Verkehrsverteilungen anzusetzen sind als im übrigen Stadtgebiet.

Stellungnahme der Verwaltung zu den Anregungen im Rahmen der Offenlegung des Bebauungsplans II/G 20 „Hochschulcampus Nord“

Allgemeiner Teil der Abwägung

3. Artenschutz

Stellungnahme zu den Einwendungen verschiedener Bürger und des BUND

1. Zur Beobachtung von besonders und streng geschützten Arten auf Flächen des Bebauungsplans

Nach Angabe der Einwender konnten in den letzten zwei Jahren (also vermutlich 2007 und 2008) mit Feldsperling, Rebhuhn, Graureiher, Rauchschwalbe und Mehlschwalbe fünf besonders geschützte Vogelarten im Bereich des Bebauungsplans beobachtet werden. Zudem wurden mit Kiebitz, Sperber, Mäusebussard, Turmfalke und Waldohreule vier streng geschützte Vogelarten beobachtet. Wie aus dem Artenschutzbeitrag zum Vorhaben hervorgeht, wurden acht dieser Arten auch im Untersuchungsraum nachgewiesen (KBFF 2008a, Kapitel 6.2) und dem zu Folge in Bezug auf mögliche Beeinträchtigungen betrachtet. Lediglich der Graureiher konnte während der Kartierzeit nicht erfasst werden, ein Brutvorkommen war aber aufgrund der Ergebnisse der durchgeführten Horstkartierung auszuschließen. Da keine Angaben zum Status von Arten gemacht werden (bis auf den Brutplatzsuchenden Kiebitz), und der auffällige Graureiher im Rahmen der durchgeführten Begehungen nicht festgestellt werden konnte, ist anzunehmen, dass es um einen unregelmäßig auftretenden Nahrungsgast handelt.

Zudem wird die Beobachtung von vier Fledermausarten angeführt. Diese vier Arten konnten ebenfalls im Rahmen der fledermauskundlichen Begehungen erfasst werden (KBFF 2008a, Kapitel 6.1.1.1).

Die Listen der im artenschutzrechtlichen Gutachten aufgeführten Arten, die im Untersuchungsraum vorkommen, sind also durchaus repräsentativ. Dass bei einer Beobachtungsdauer von 2 Jahren auch einmal seltenere Gastvögel wie der Graureiher beobachtet werden können, die im Rahmen der von ANDRETTZKE et al. (2005) und FISCHER et al. (2005) vorgeschlagenen Anzahl von Begehungen für Revierkartierungen nicht erfasst wurden, ist auf den großen Aktionsraum solcher Vogelarten zurück zu führen. Solche seltenen Nahrungsgäste sind aber artenschutzrechtlich nicht relevant, da eine Beeinträchtigung von Nahrungsräumen nur beim Vorliegen einer für die betreffende Art besonderen Funktion zum Auslösen von Verbotstatbeständen nach § 42 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG führen kann (GELLERMANN & SCHREIBER 2007, TRAUTNER 2008).

Zudem wird behauptet, dass das Gelände, auf dem die oben aufgeführten Arten beobachtet werden konnten, ein essentieller Bestandteil ihres Lebensraums ist. Dies lässt sich aus den durchgeführten Erhebungen nicht bestätigen. Betrachtet man zudem allein die Aktionsräume der von ihm genannten Arten, so wird deutlich, dass es sich um eine sehr pauschale Aussage handelt, die vor allem bei Großvögeln wie Graureiher oder Mäusebussard, die einige km zwischen Horst und Nahrungshabitat zurücklegen (BAUER et al. 2005a), nicht zutreffen kann.

1.2 Zur Betroffenheit von Feldsperling und Rebhuhn

Die Einwender führen an, dass „Details und Schlussfolgerungen zum Beispiel zu den Feldsperlingen und Rebhühnern“ nicht zutreffen. So sei für die Feldsperlinge, „die in lockeren Kolonien brüten“ nicht nur der Nistkasten in der Kleingartenanlage relevant, auch profitierten Feldsperling und Rebhuhn „von dem sehr heterogenen Bewuchs einzelner Felder, Parzellen und Wegsäumen der freien Fläche.“

1.2.1 Feldsperling

Zum einen sollte hier richtig gestellt werden, dass der Feldsperling – im Gegensatz zur Aussage der Einwender – kein Koloniebrüter ist. Zwar können die Nester auch relativ nahe beieinander liegen, doch werden sie in der Regel nicht in Kolonien angelegt (BAUER et al. 2005b). Die Verteilung von Brutvorkommen im Untersuchungsraum zeigt auch Tabelle 4 im

artenschutzrechtlichen Gutachten (KBFFa 2008). Des Weiteren wird im Gutachten nicht behauptet, dass ausschließlich der Nistkasten rechtlich relevant wäre. Es wird als Vermeidungs- und Minderungsmaßnahme ein Umhängen dieser potenziellen Fortpflanzungs- und Ruhestätte vorgeschlagen, so dass der Nistkasten als möglicher Brutplatz den Individuen der lokalen Population auch weiterhin zur Verfügung steht und keine Jungvögel oder Eier zerstört werden. Aus der Verteilung der Brutplätze geht hervor, dass die Brutpaare im Umkreis (meist monogame Dauerehe, BAUER et al. 2005b) nicht beeinträchtigt werden und lediglich der Nistplatz eines einzigen Brutpaares räumlich versetzt, also nicht einmal zerstört wird. Zudem wird der Bestand eher gefördert, da weitere potenzielle Fortpflanzungsstätten installiert werden sollen.

Auch wird die Fortpflanzungs- und Ruhestätte nicht über die Zerstörung des umliegenden potenziellen Nahrungsraums beeinträchtigt, da zwar ein Teillebensraum dieses Brutpaares zerstört wird, die Art im Umfeld des Feldgehölzes „Lange Lage“ aber weiterhin einen Lebensraum findet. Da der Feldsperling Futtersuchflüge bis zu 900 m vom Neststandort durchführt und die Aktionsräume zwischen 3,7 und 28,7 ha groß sind (KINNEBROCK 2003 und TAPPE 2004 in BAUER et al. 2005b), kann aufgrund der Mobilität der Art nicht von einem zukünftigen Nahrungsmangel am Brutplatz ausgegangen werden. Zu einer langfristigen Bestandssicherung der lokalen Population dienen auch die Pflanzmaßnahmen im Vorhabenbereich. Diese Anpflanzungen werden auch vom Feldsperling angenommen und dienen als mögliche Nahrungshabitate.

Beim Feldsperling ist zudem zu beachten, dass die Art zwar landesweit auf der Vorwarnliste geführt wird (GRO & WOG 1997), es sich bei der Art aber um eine auch im Raum Bielefeld weit verbreitete und ungefährdete Art handelt, für die selbst der Verlust eines Brutpaares keinen wesentlichen Einfluss auf den Erhaltungszustand ihrer lokalen Population haben könnte. So wird der Bestand der Art in den einzelnen Quadranten der Topografischen Karten im Raum Bielefeld teils auf 51-150 Brutpaare, meist aber auf 151-400 Brutpaare geschätzt (NWO 2002). Der Bestand im Kreis Bielefeld dürfte demnach mindestens auf etwa 500-1000 Brutpaare geschätzt werden. Auswirkungen auf die Lokalpopulation der Art können demnach ausgeschlossen werden.

1.2.2 Rebhuhn

Das Rebhuhn brütet vermutlich im Nordosten des Untersuchungsraums nahe der Querung der Straße „Wittebreite“ durch die Babenhauser Bachaue. Da im zeitigen Frühjahr aber auch Einzelbeobachtungen nahe des Wohngebietes „Hof Hallau“ gelangen, muss davon ausgegangen werden, dass die Art zumindest zeitweise sämtliche Offenlandbiotope im Untersuchungsraum besiedelt (KBFF 2008a, Kapitel 6.2.2).

Es wird im artenschutzrechtlichen Gutachten nicht bestritten, dass die Art die von den Einwendern beschriebenen sehr heterogenen Felder, Parzellen und Wegsäume der freien Flächen besiedelt. Dies sind nun einmal die typischen Teilhabitate, aus denen sich das Revier eines Rebhuhn-Paares zusammensetzt (BAUER et al. 2005a). Nach Aussagen der Einwender werden diese „überplant“, was den Eindruck erweckt, dass der Art diese erwähnten Strukturen nicht mehr zur Verfügung stehen. Dies ist nicht richtig, da sowohl die vermutliche Brutstätte als auch die umliegenden Felder in ihrer Form erhalten werden können. Im Rahmen der Ausgleichsplanung wird – obwohl der Lebensraum der Art selbst nicht zerstört, sondern lediglich beeinträchtigt wird – speziell auf das Rebhuhn eingegangen (KBFF 2008a, Kapitel 7.4). Für die Art werden verschiedene vorgezogene

Ausgleichsmaßnahmen vorgeschlagen, die den bisherigen Lebensraum aufwerten und so den Verlust des Teillebensraums im Vorhabenbereich kompensieren können. Dabei darf nicht vergessen werden, dass in einer strukturarmen Landschaft, wie sie auch im Untersuchungsraum vorzufinden ist, von solchen Maßnahmen auch zahlreiche andere Arten der Offen- oder Halboffenlandschaft profitieren, so wie auch der oben genannte Feldsperling.

1.2.3 Verdrängung von Arten durch Verkehrsaufkommen und hohe Passantendichte

Für den Feldsperling und das Rebhuhn wird durch ein erhöhtes Aufkommen von Verkehr und Passanten eine Verdrängung aus ihrem Lebensraum angenommen. Wie beim Kiebitz angeführt („Störung durch frei laufende Hunde“), ist der Untersuchungsraum jedoch schon jetzt durch Erholungssuchende, durch Besitzer der Kleingärten und durch die Landwirtschaft selbst stark belastet. Dies konnte auch schon während der avifaunistischen Begehungen im

Rahmen der Grunddatenerfassung beobachtet werden. So ist nicht verwunderlich, dass die hier auftretenden Arten nicht als extrem scheu oder als sensibel auf Störungen reagierend gelten. Feldsperling und Rebhuhn sind typische Kulturfolger (BEZZEL 1982), die an den Menschen und seine Störreize angepasst sind. Sowohl bei dem jetzigen Aufkommen von Erholungssuchenden als auch beim potenziellen Auftreten von höheren Passantendichten kann nicht ausgeschlossen werden, dass Menschen die Fluchtdistanz eines Feldsperlings unterschreiten, wenn sie den Tieren zu nahe kommen. Dies ist aber nur dort der Fall, wo Feld- oder Verkehrswege in unmittelbarer Nähe zu den erfassten Brutplätzen liegen. Auch kann nicht ausgeschlossen werden, dass ein Rebhuhn bei weiteren Streifzügen entfernt vom Brutplatz einmal von einem Hund oder einem Passanten aufgescheucht wird. Für beide Arten kann aber ausgeschlossen werden, dass sich diese Störungen auf den Erhalt der lokalen Population auswirken, da die Brutplätze nur beim Feldsperling teils innerhalb der Fluchtdistanz der Arten liegen (vgl. FLADE 1994).

2.1 Allgemeine Angaben zur Biotopvernetzung, zur Einschränkung von Wanderbewegungen und zur Beeinträchtigung von Nahrungs- und Bruthabitaten

Die Einwender führen allgemein eine vorhabenbedingte Beeinträchtigung von Verbundbeziehungen (Biotopvernetzung, Wanderbewegungen) auf. Danach werden die Wanderbewegungen verschiedener Amphibienarten wie Teich- und Kammmolch, Erdkröte, Gras- und Teichfrosch eingeschränkt. Aus artenschutzrechtlicher Sicht wäre lediglich ein Vorkommen und eventuelle Wanderbewegungen des Kammmolchs zu betrachten, da die anderen Amphibienarten lediglich besonders geschützt und somit für das Vorhaben artenschutzrechtlich nicht relevant sind. Im Untersuchungsraum wurden aber alle Gewässer wie auch die umliegenden potenziellen Landhabitate von Amphibienarten auf ein Vorkommen der Art untersucht. Hier konnten zwar Berg-, Faden- und Teichmolch nachgewiesen werden, der Kammmolch jedoch war weder als Alttier, Larve noch im Eistadium nachweisbar (KBFF 2007). Es ist deshalb anzunehmen, dass es sich bei dieser Angabe entweder um eine Fehlbestimmung oder um einen Altfund handelt. Ein Auftreten der Art im Untersuchungsjahr kann aufgrund der Erfassungsintensität klar ausgeschlossen werden.

Zur angeführten Beeinträchtigung von Nahrungs- und Bruthabitaten fehlen konkrete Angaben zum Status der aufgeführten Tierarten im Untersuchungsraum. Diese können aber dem artenschutzrechtlichen Gutachten des KBFF (2008a) entnommen werden. Obwohl im Untersuchungsraum das Auftreten von 14 Fledermausarten nachgewiesen werden konnte bzw. nicht ausgeschlossen werden kann (KBFF 2008a, vgl. Tabelle 1 in Kapitel 6.1.1.1), war nur der Nachweis eines Quartiers der Zwergfledermaus möglich. Alle anderen Fledermausarten nutzen den Untersuchungsraum lediglich als Jagdhabitat. Auch geht aus der räumlichen Lage des Quartiers hervor, dass die Art hier nicht durch das Vorhaben beeinträchtigt wird. Die anderen Fledermausarten können die Feldflur ebenfalls weiterhin als Jagdraum nutzen.

Ebenso wie bei der Zwergfledermaus wird ihr Lebensraum zwar beeinträchtigt, nicht aber zerstört. Dies würde nur dann zutreffen, wenn ihr Nahrungsraum in einem Maße eingeschränkt würde, so dass die Fortpflanzungs- oder Ruhestätten aufgegeben würden (GELLERMANN & SCHREIBER 2007, TRAUTNER 2008).

Für die angeführten Vogelarten Mehl- und Rauchschnalbe, Schleier- und Waldohreule, Grünspecht und Rebhuhn tritt ebenfalls nur der Verlust von Nahrungsflächen ein. Bis auf das Rebhuhn brütet keine dieser Arten in der freien Feldflur, so dass eine Fortpflanzungs- oder Ruhestätte betroffen sein könnte. Aufgrund des Aktionsradius der Arten (BAUER et al. 2005a, b) in Verbindung mit der Entfernung ihrer Brutplätze zum Vorhabenbereich kann eine Beeinträchtigung von Mehl- und Rauchschnalbe, Schleier- und Waldohreule infolge einer Beschädigung oder Zerstörung ihrer Fortpflanzungs- und Ruhestätten nach § 42 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG ausgeschlossen werden.

Wie schon oben angeführt (Punkt 1.2.1, 1.2.2), kann auch eine Beeinträchtigung von Feldsperling und Rebhuhn durch artspezifische Vermeidungs- und Minderungsmaßnahmen bzw. durch vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen vermieden werden.

2.2 Lichtsmog, spiegelnde Glasfassaden, Kunstlicht

Nach Aussagen der Einwender führen auch diese vorhabenbedingten Störwirkungen zur Ablenkung und Tötung von Vögeln sowie zur Fehlleitung von Insekten. Grundsätzlich sind solche Effekte schon seit langem bekannt und auch durch verschiedene Veröffentlichungen belegt (z.B. BUER & REGNER 2002, EISENBEIN & HASSEL 2000, RICHARZ 2001a, b). Im artenschutzrechtlichen Gutachten wird jedoch speziell auf solche möglichen Beeinträchtigungen eingegangen und diese im Rahmen von Vermeidungs- und Minderungsmaßnahmen gezielt verhindert (KBFF 2008a, Kapitel 7.1). Sie sind im einzelnen dem artenschutzrechtlichen Gutachten zu entnehmen (KBFF 2008a).

2.3 Seltene Pflanzenarten

Es wird beanstandet, dass das Geflügelte Johanniskraut, der Bunte Hohlzahn, das Echte Tausendgüldenkraut und die Stinkende Hundskamille durch das Vorhaben beeinträchtigt werden. Bei diesen Arten handelt es sich nicht um artenschutzrechtlich relevante Pflanzenarten, da sie nicht im Anhang IV der FFH-Richtlinie geführt werden.

2.4 Erfassung von Arten

Nach Angaben verschiedener Einwender kommen zu den bereits oben aufgeführten zu betrachtenden Arten noch Feldschwirl, Teichhuhn, Rotmilan, Waldkauz, Dohle, Kolkrabe und Waldschnepfe sowie die Fledermausarten Teichfledermaus, Wasserfledermaus, Große Bartfledermaus, Fransenfledermaus, Kleinabendsegler, Braunes und Graues Langohr sowie die Zweifarbfledermaus hinzu. All diese Arten konnten im Untersuchungsraum nachgewiesen werden oder müssen als potenziell vorkommend gelten, so wie es im artenschutzrechtlichen Gutachten auch dargelegt wird (KBFF 2008a). Aus der Tatsache, dass diese Arten auch im Gutachten aufgeführt werden, schließen die Einwender, dass die Bestandsaufnahmen der Avifauna wie der Fledermausfauna mangelhaft durchgeführt wurden. Gründe werden nicht angeführt, Arten, die übersehen wurden und im Fachgutachten nicht genannt werden, werden nicht benannt. Die Einwender liefern somit keinen Anhaltspunkt für die Untermauerung ihrer Aussage, dass die Bestandsaufnahmen mangelhaft durchgeführt wurden.

Zudem wird angegeben, dass Schleier- und Waldohreule nicht richtig erfasst wurden. Warum die Einwender zu diesem Schluss kommen, wird nicht begründet. Beide Arten gelten als mögliche Brutvögel, da die Schleiereule ehemals im Hof Hallau gebrütet hat und der Waldohreule in der Umgebung des Vorhabenbereichs potenzielle Brutplätze zur Verfügung stehen (KBFF 2008a, Kapitel 6.2). Aus dieser wiederum unbegründeten Aussage wird gefolgert, dass auch das Vorkommen des Rebhuhns nicht richtig untersucht wurde und deshalb keine Aussagen zur möglichen Beeinträchtigung möglich sind. Da alle Untersuchungen zur Avifauna nach den gängigen Erfassungsmethoden (ANDRETSKE et al. 2005, FISCHER et al. 2005) von Experten für diese Artengruppe durchgeführt wurden, kann ein Zutreffen der pauschalen und unbegründeten Aussagen ausgeschlossen werden. Folglich ist auch die Beurteilung der Betroffenheit der Vogelarten korrekt.

Auch die Erfassung der Fledermausfauna folgte nach den gängigen Methoden (vgl. LÖBF & LAFAO 1996). So liefert eine Detektorbegehung immer die Grunddaten, um einschätzen zu können, ob für die vorliegenden Fragestellungen weitere Methoden angewendet werden sollten. Schließlich führen Methoden wie der Fang von Tieren und die anschließende Besenderung, die für die seitens der Einwender vorgeschlagene Telemetrie nötig ist, zu einer starken Störung von einzelnen Tieren, so dass solche Maßnahmen nur dann zum Einsatz kommen sollten, wenn genauere Angaben zur Häufigkeit oder zur exakten Artbestimmung nötig sind (z.B. Erfolgskontrollen, Monitoring). Der Nachweis von Quartieren kann ebenso über die Beobachtung schwärmender oder zur Jagd ausfliegender Tiere geschehen, so wie durch ECHOLOT (2007) praktiziert. Schließlich ist auch ein eindeutiger Artnachweis nicht unbedingt zu erbringen, da alle Fledermausarten dem gleichen Schutzstatus unterstehen (Anhang IV FFH-Richtlinie, streng geschützt). Nur der mögliche Verlust eines Quartiers oder eines für eine Art sehr wichtigen Jagdhabitats könnte vorhabenbedingt zu Verbotstatbeständen nach § 42 Abs. 1 Nr. 1 bis Nr. 3 führen, und dieser Umstand tritt nicht ein (KBFF 2008a, Kapitel 7.2.1.1).

2.5 Nichtberücksichtigung der Stadtbahnplanung

Nach Aussagen der Einwender werden die Auswirkungen der Stadtbahnplanung nicht beachtet, was angeblich „zu erheblichen Fehleinschätzungen bezüglich der Beeinträchtigungen der Fauna“ führt. Die Auswirkungen der geplanten Stadtbahn sind in einem eigenen artenschutzrechtlichen Gutachten dargelegt worden (KBFF 2008b). Alle Beeinträchtigungen, die artenschutzrechtlich relevante Arten erfahren, werden hier diskutiert und auf ein Eintreten möglicher Verbotstatbestände nach § 42 Abs. 1 BNatSchG überprüft. Hier werden auch die möglichen Beeinträchtigungen von artenschutzrechtlich relevanten Arten durch potenzielle Kollisionen sowie durch die entstehenden akustischen Emissionen genauer dargelegt.

Die vorgeschlagenen Erhebungen zur ökologischen Funktion des Rebhuhns gehören nicht in einen artenschutzrechtlichen Fachbeitrag, hierzu gibt es genügend Fachliteratur, die sich explizit mit der Art beschäftigt. Die Prognose zur Entwicklung des Rebhuhnbestandes wird im Gutachten wie auch im Gutachten zum Hochschulcampus schon diskutiert, die Gründe für den Ausschluss eines Verbotstatbestands wurden unter Punkt 1.2.2 dieser Stellungnahme angeführt.

2.6 Beeinträchtigung von streng geschützten Arten

Die Einwender führen hier pauschal eine „Zerstörung von Biotopen streng geschützter Arten im Bereich der Stadtbahntrasse“ an. Welche Arten hier auftreten sollen, die im artenschutzrechtlichen Fachbeitrag (KBFF 2008b) nicht aufgeführt werden, wird nicht genannt. Eine mögliche Beeinträchtigung der im Untersuchungsraum nachgewiesenen und potenziell vorkommenden Arten wurde im Gutachten diskutiert. Hier wird ganz klar herausgestellt, dass zwar Biotope streng geschützter Arten beschädigt werden, in dem Teilhabitate überbaut werden, diese Beeinträchtigung aber nicht dazu führt, dass die Arten den Lebensraum nicht mehr nutzen können. Deshalb kann eine Zerstörung von Biotopen streng geschützter Arten ausgeschlossen werden und es handelt sich demnach um einen zulässigen Eingriff nach § 19 Abs. 3 BNatSchG.

2.7 Verbotstatbestände nach FFH-Richtlinie und Vogelschutzrichtlinie

Nach Angaben der Einwender kommt die Prüfung der Verbotstatbestände nach Artikel 12 der FFH-Richtlinie und Artikel 5 der Vogelschutzrichtlinie zu dem Ergebnis, dass ein Eintreten dieser Verbotstatbestände „nicht ausgeschlossen werden“ kann. Diese Aussage ist – wie aus beiden Faunistischen Fachbeiträgen zu den Projekten Hochschulcampus (KBFF 2008a, Kapitel 7.7 und 7.8) und Stadtbahn (KBFF 2008b, Kapitel 7.7 und 7.8) klar ersichtlich wird – falsch. Dass keine Verbotstatbestände nach Artikel 12 der FFH-Richtlinie und Artikel 5 der Vogelschutzrichtlinie eintreten, kann hier mit den entsprechenden Begründungen nachgelesen werden. Dem entsprechend sind auch die Aussagen unzutreffend, dass es sich „um einen unzulässigen Eingriff bzw. ein unzulässiges Vorhaben im Sinne von § 42 Abs. 5 BNatSchG“ handelt. Eine Prüfung der „Ausnahmetatbestände nach § 43 Abs. 8 BNatSchG, Artikel 16 Abs. 1 FFH-Richtlinie und Artikel 9 der Vogelschutzrichtlinie“ ist nicht erforderlich.

3. Literatur

- ANDRETZKE, H., SCHIKORE, T. & K. SCHRÖDER (2005): Artsteckbriefe. In: SÜDBECK, P., ANDRETZKE, H., FISCHER, S., GEDEON, K., SCHIKORE, T., SCHRÖDER, K. & C. SUDFELDT (Hrsg.): Methodenstandards zur Erfassung der Brutvögel Deutschlands. – Radolfzell: 135-695.
- BAUER, H.-G., BEZZEL, E. & FIEDLER, W. (2005a): Das Kompendium der Vögel Mitteleuropas. Nonpasseriformes – Nichtsingvögel. – 2. Aufl., Aula-Verlag, Wiebelsheim: 808 S.
- BAUER, H.-G., BEZZEL, E. & FIEDLER, W. (2005b): Das Kompendium der Vögel Mitteleuropas. Passeriformes – Singvögel. – 2. Aufl., Aula-Verlag, Wiebelsheim: 622 S.
- BEZZEL, E. (1982): Vögel in der Kulturlandschaft. – Ulmer, Stuttgart: 350 S.
- BUER, F. & M. REGNER (2002): Mit „Spinnennetz-Effekt“ und UV-Absorbern gegen den Vogeltod an transparenten und spiegelnden Scheiben. – Vogel und Umwelt 13: 31-41.

- ECHOLOT GbR (2007): Faunistische Untersuchungen von Fledermäusen im Rahmen der geplanten Erweiterung des Hochschulstandortes Bielefeld. – unveröff. Gutachten im Auftrag der BLB NRW Bielefeld: 31 S.
- EISENBEIS, G. & F. HASSEL (2000): Zur Anziehung nachtaktiver Insekten durch Straßenlaternen – eine Studie kommunaler Beleuchtungseinrichtungen in der Agrarlandschaft Rheinhessens. – Natur und Landschaft, Jg. 75 (4): 145-156.
- FISCHER, S., FLADE, M. & J. SCHWARZ (2005): Revierkartierung. – In: SÜDBECK, P., ANDTRETZKE, H., FISCHER, S., GEDEON, K., SCHIKORE, T., SCHRÖDER, K. & C. SUDFELDT (Hrsg.): Methodenstandards zur Erfassung der Brutvögel Deutschlands. – Radolfzell: 47-53.
- FLADE, M. (1994): Die Brutvogelgemeinschaften Mittel- und Norddeutschlands. Grundlagen für den Gebrauch vogelkundlicher Daten in der Landschaftsplanung. IHW-Verlag, Eching.
- GELLERMANN, M. & M. SCHREIBER (2007): Schutz wildlebender Tiere und Pflanzen in staatlichen Planungs- und Zulassungsverfahren. Leitfaden für die Praxis. – Schr.R. Natur und Recht 7: 505 S.
- GRO & WOG (Gesellschaft Rheinischer Ornithologen & Westfälische Ornithologen-Gesellschaft) (1997): Rote Liste der gefährdeten Vogelarten Nordrhein-Westfalens. Stand: Oktober 1997. – Charadrius 33, Heft 2: 69-117.
- KBFF (KÖLNER BÜRO FÜR FAUNISTIK) (2007): Grunddatenerfassung zur geplanten Erweiterung des Hochschulstandortes Bielefeld. Beitrag Amphibien, Reptilien, Avifauna. – unveröff. Gutachten im Auftrag der BLB NRW Bielefeld: 46 S. + Anhang.
- KBFF (KÖLNER BÜRO FÜR FAUNISTIK) (2008a): Artenschutzrechtlicher Fachbeitrag zum geplanten „Hochschulcampus Nord“, Stadt Bielefeld. – unveröff. Gutachten im Auftrag im Auftrag des Bau- und Liegenschaftsbetriebes (BLB) NRW, Köln: 74 S.
- KBFF (KÖLNER BÜRO FÜR FAUNISTIK) (2008a): Artenschutzrechtlicher Fachbeitrag zur geplanten „Campusstadtbahn“, Stadt Bielefeld. – unveröff. Gutachten im Auftrag im Auftrag des Bau- und Liegenschaftsbetriebes (BLB) NRW, Köln: 78 S.
- KINNEBROCK, R. (2003): Untersuchung der Besiedlung einer Obstplantage durch den Feldsperling (*Passer montanus*) und Auswertung mit Hilfe eines Geografischen Informationssystems. – unveröff. Staatsexamensarbeit, Universität Bielefeld.
- LÖBF (Landesanstalt für Ökologie, Boden und Forsten) & LfAO (Landesamt für Agrarordnung) (Hrsg.) (1996): Methoden für naturschutzrelevante Freilanduntersuchungen in Nordrhein-Westfalen. – Loseblatt-Sammlung, Recklinghausen.
- NWO (Nordrhein-Westfälische Ornithologengesellschaft) (2002): Die Vögel Westfalens. Ein Atlas der Brutvögel von 1989 bis 1994. – Beitr. Avifauna Nordrhein-Westfalens 37. Bonn: 397 S.
- RICHARZ, K. (2001a): Licht als Störfaktor. – In: RICHARZ, K., BEZZEL, E. & M. HORMANN (Hrsg.): Taschenbuch für Vogelschutz. Aula, Wiebelsheim: 149-153.
- RICHARZ, K. (2001b): Glasscheiben als Vogelfallen. – In: RICHARZ, K., BEZZEL, E. & M. HORMANN (Hrsg.): Taschenbuch für Vogelschutz. Aula, Wiebelsheim: 143-148.
- TAPPE, K. (2004): Zum Aktionsraum und Schädlingsbekämpfungspotenzial des Feldsperlings (*Passer montanus*). Eine telemetrische Freilanduntersuchung auf einem Obsthof in Ostwestfalen. – unveröff. Diplomarbeit, Universität Bielefeld.
- TRAUTNER, J. (2008): Artenschutz im novellierten BNatSchG – Übersicht für die Planung, Begriffe und fachliche Annäherung. – Naturschutz in Recht und Praxis 6, Heft 1: 2-20.

Stellungnahme der Verwaltung zu den Anregungen im Rahmen der Offenlegung des Bebauungsplans II/G 20 „Hochschulcampus Nord“

Allgemeiner Teil der Abwägung

4. Lärm

4.1 Lärmbelastung innerhalb des Plangebietes

Die mit dem Ausbau der Dürerstraße einhergehende Lärmbelastung von 60/45 dB(A) tags/nachts bedingt voraussichtlich eine deutliche Überschreitung des Orientierungswertes von 55 dB(A) tags gemäß DIN 18005 am Ostrand des im Plangebiet nördlich vorgesehenen Baufensters im SO2 nördlich der Straße.

Aufgrund der textlich festgesetzten abweichenden Bauweise im SO2, den insgesamt vorgesehenen kompakten Baukörpern mit straßenabgewandten abgewinkelten Gebäudetrakten und rückwärtigen Innenhofbereichen befindet sich der Großteil der Gebäude in einem ruhigen Bereich mit ≤ 55 dB(A) tags. Zudem werden lärmabgewandte ruhige Aufenthaltsbereiche mit ≤ 55 dB(A) tags nördlich der Gebäude geschaffen. Straßenzugewandte Aufenthaltsbereiche im Freien sind nicht geplant.

Aus den genannten Gründen und in Anbetracht der gegenüber einer schutzwürdigen Wohnbebauung weniger lärmsensiblen Hochschulnutzung ist die mischgebietstypische Richtwertüberschreitung gemäß DIN 18005 innerhalb des SO2 insgesamt vertretbar.

Durch die geplante Stadtbahnverlängerung Linie 4 erreichen die Immissionspegel innerhalb des Plangebietes lt. überschlägiger Lärmausbreitungsberechnung in Ergänzung zur Ersteinschätzung der Lärmeinwirkung der UVS zur Stadtbahnverlängerung Linie 4 55 dB(A) tags in einer Distanz von rd. 10 m zur geplanten Trasse. Der Orientierungswert gemäß DIN 18005 55 dB(A) tags wird an den nächstgelegenen Baufenstern des Hochschulcampus tags voraussichtlich eingehalten, der Orientierungswert 45 dB(A) nachts wird voraussichtlich überschritten.

Infolge der in abweichender Bauweise geplanten kompakten und zur straßenabgewandten Seite hin abgewinkelten Baukörper im SO2 und SO3 beidseits der Stadtbahntrasse sowie der auch lärmabgewandt vorgesehenen Büro-, Bildungs- und Aufenthaltsräume werden die überwiegenden Räumlichkeiten voraussichtlich einer Lärmbelastung mit ≤ 45 dB(A) nachts ausgesetzt sein.

Unter Berücksichtigung der zusätzlichen Tatsache, dass die Bildungseinrichtungen überwiegend, die geplante Kindertagesstätte ausschließlich tagsüber genutzt werden und die Nutzung der vorgesehenen Aufenthaltsflächen im Freien (u.a. Bolzplatz) südlich der Stadtbahntrasse insbesondere tagsüber erfolgen wird ist die nächtliche Richtwertüberschreitung insgesamt vertretbar.

Aufgrund der ursprünglich im Bestand geringfügigen Lärmbelastung von $\leq 50/40$ dB(A) tags/nachts innerhalb des Plangebietes, der damit für ein ruhiges Gebiet (55 dB(A)) bestehenden charakteristischen Lärmbelastung sowie der durch die Planung ausgelösten Lärmzusatzbelastung (Straßen und Stadtbahn) mit Richtwertüberschreitungen ist aus Sicht des Lärmschutzes die Einhaltung des Pegels für ruhige Gebiete 55 dB(A) insgesamt anzustreben. Im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens einschließlich des hier zugrundegelegten Lärmgutachtens v. 31.03.2009 (Ing.-Büro A. Flörke) wurde daher für die Lärmbeurteilung zum Ausbau der Dürerstraße und zur Stadtbahnverlängerung im Geltungsbereich des Bebauungsplanes die DIN 18005 zugrundegelegt. Der DIN 18005 kommt nicht zuletzt aufgrund des planfeststellenden Charakters des Bebauungsplanes in diesem planerischen Einzelfall eine besondere Relevanz zu. Daher ist grundsätzlich eine Bemessung erforderlicher Maßnahmen zum aktiven Lärmschutz im Bereich von Immissionsorten mit einer Richtwertüberschreitung auf der Grundlage der DIN 18005 anzustreben.

4.2 Lärmbelastung außerhalb des Plangebietes

Die Entwicklung der Verkehrslärmimmissionen im Zusammenhang mit der Planung des Campus ist im Rahmen eines Schallgutachtens v. 31.03.2009 (Ing.-Büro A. Flörke) für das Umfeld des Plangebietes prognostiziert worden. In diese Prognose fließen folgende Parameter mit ein:

- Verkehrszunahme durch den Campus
- Verlängerung der Stadtbahn
- Ausbau der Dürerstraße
- Tiefgaragenzufahrten in den Campus.

Das Gutachten kommt zu folgenden Ergebnissen: Die Grenzwerte der 16. Verordnung zum Bundesimmissionsschutzgesetz (16. BImSchV), die für den Neubau und die wesentliche Änderung von Verkehrswegen gilt und die auch für das Planfeststellungsverfahren für die Stadtbahn zugrunde zu legen ist, werden in den allermeisten Fällen eingehalten.

Am Nordrand der Wohnsiedlung Cranachstraße werden die Grenzwerte der 16. BImSchV voraussichtlich gerade eingehalten. Im Bereich der Anbindung der Schlosshofstraße an die Dürerstraße treten zusätzliche Überschreitungen der Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV auf. Im Bereich des Neubaus des Kreisverkehrs Voltmannstraße/Schloßhofstraße ist nicht mit einer Erhöhung, sondern mit einer Reduzierung der Geräuschemissionen durch den Wegfall der Lichtsignalanlage und die Verkehrsreduzierung auf der Voltmannstraße zu rechnen.

Im Bereich des Neubaugebiets Universitätsviertel Hof Hallau werden an den Gebäuden in der Frohnauer Straße die Grenzwerte der 16. BImSchV durch den Lärm der neuen Stadtbahn Variante 1.2 unterschritten. Bei Umsetzung der Variante 2.1 könnte es zu leichten Überschreitungen der Immissionsgrenzwerte nachts um 1 dB(A) durch die Stadtbahn kommen. An den Gebäuden im Umfeld der Anbindung der Erschließung Süd an den Zehlendorfer Damm werden die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV bei beiden Varianten geringfügig überschritten. Die Stadt Bielefeld hat sich vor dem Hintergrund der Aussagen der Umweltverträglichkeitsstudie am 20.05.2008 (Umwelt- und Stadtentwicklungsausschuss) für die Fortsetzung der Planung auf Grundlage der Variante 1.2 ausgesprochen.

Im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens müssen teilweise in Abhängigkeit von der letztlich planfestgestellten Variante für

- den nördlichen Teil des Wohngebiets Cranachstraße,
- die Gebäude im Bereich der Anbindung Dürerstraße/Schlosshofstraße,
- das Wohngebiet Hof Hallau an der Frohnauer Straße, den Zehlendorfer Damm im Bereich der heutigen Wendeschleife,
- den Zehlendorfer Damm/Universitätsstraße im Bereich der Anbindung Erschließung Süd

entsprechend Maßnahmen zum Lärmschutz geprüft und ggf. festgelegt werden.

Hinsichtlich der Orientierungswerte der DIN 18005 Schallschutz für Städtebau ergibt sich folgende Situation: Im nördlichen Teil des Wohngebiets Cranachstraße, das als reines Wohngebiet festgesetzt ist, werden die Orientierungswerte durch den Verkehrslärm bereits im Bestand überschritten. Die Überschreitungen betragen am Nordrand ca. 4 tagsüber und nachts. Diese Überschreitung resultiert aus der bereits bestehenden Lärmvorbelastung durch die des Straßenzugs Dürerstraße / Wittebreite. Durch die Planung (Ausbau Dürerstraße und Stadtbahn) kommt es hier zu einer weiteren Zunahme der Überschreitungen, die tagsüber zwischen 3,3 und 4,3 dB(A) liegen, nachts liegen diese zwischen 4,4 und 5,6 dB(A). An dem am stärksten betroffenen Gebäude Cranachstraße 20 liegt der Pegel tagsüber bei 57,6 dB(A) und nachts bei 48,6 dB(A). Im südlichen Teil des Wohngebiets Cranachstraße werden die Orientierungswerte eingehalten.

Für das Wohngebiet Universitätsviertel Hof Hallau ist eine stadtbahnbedingte Zunahme des Verkehrslärms insbesondere am Nordrand und Ostrand des Wohngebiets zu erwarten. Die Zunahme fällt je nach gewählter Variante für die Stadtbahnverlängerung etwas unterschiedlich aus. Durch das Brückenbauwerk in der Planvariante 2.1 ist am nördlichen Ende der Frohnauer Straße mit ca. 2 dB(A) höheren Geräuschimmissionen zu rechnen als in der von der Stadt favorisierten Variante 1.2 ohne Brückenbauwerk.

Der südwestliche Teil des Wohngebiets ist als WA ausgewiesen, der nordöstliche als WR. In der Bestandssituation werden die Orientierungswerte der DIN 18005 tagsüber weitgehend eingehalten, während es nachts im WR an den in Richtung Zehlendorfer Damm / bestehende Stadtbahn gelegenen Grundstücken zu Überschreitungen kommt. Im WA werden auch die Nachtwerte zumeist eingehalten, ausgenommen einige nahe der bestehenden Stadtbahn gelegene Grundstücke.

Nach Umsetzung der Planung kommt es im WR-Gebiet zu einer Überschreitungen der Orientierungswerte der DIN 18005 tagsüber um bis zu 5 dB(A) und nachts um bis zu 7 dB(A). An dem am nördlichen Rand des WR relativ nahe der Stadtbahntrasse gelegenen Gebäude Frohnauer Straße 17 ergeben sich Werte von 53,3 (EG) bzw. 54,6 dB(A) (1. OG) tagsüber und 46,6/47,9 dB(A) nachts. Am Tegeler Weg 10 (Kita „Peter Pan“) betragen die Pegel 50,2 (EG) bzw. 52,8 dB(A) (1. OG) tagsüber und 38,4 (EG) bzw. 43,0 dB(A) (1. OG) nachts, dort werden die Orientierungswerte im 1. EG mit 0,2 dB(A) tags geringfügig überschritten.

Im WA-Gebiet werden die Werte tagsüber nach Umsetzung der Planung zumeist eingehalten. Dies gilt auch für die Gebäude an der Westseite der Frohnauer Straße, wo die höchsten Lärmzunahmen zu erwarten sind. Der nächtliche Orientierungswert von 45 dB(A) gemäß DIN 18005 wird im nördlichen Teil des WA-Gebiets überschritten, am Gebäude Frohnauer Straße 12 betragen die Pegel nachts 46,9 dB(A) im EG bzw. 47,7 dB(A) im 1. OG.

Anders verhält es sich an den unmittelbar am Zehlendorfer Damm gelegenen Grundstücken im WA, z.B. Zehlendorfer Damm 2 oder Kreuzberger Straße 11. Hier sind die Werte wiederum bereits im Bestand deutlich überschritten, die Zunahme durch die Planung beträgt bis zu 3 dB(A) tags, die Zunahme nachts beträgt an der Kreuzberger Straße 1 ca. 1,2 dB(A), am Zehlendorfer Damm ergibt sich keine Veränderung.

Zusammenfassend ist Folgendes festzustellen:

- In allen bebauten Bereichen mit Ausnahme des Knotenpunktbereichs Dürerstraße/Schlosshofstraße und Schlosshofstraße/Voltmann sowie der Bereiche entlang der Voltmannstraße sind Zunahmen der Lärmimmissionen zu erwarten.
- Die Orientierungswerte der DIN 18005 werden mit Umsetzung der Planung im südlichen Teil des Wohngebiets Cranachstraße eingehalten. Der Bereich mit Überschreitungen der DIN 18005 in dem Wohngebiet Cranachstraße erweitert sich von ca. 110 m Abstand auf ca. 250 m Abstand zur Dürerstraße.
- Der Neubau der Stadtbahn vom Zehlendorfer Damm aus Richtung Nordosten führt zu Überschreitungen der DIN 18005 in dem reinen Wohngebiet Hof Hallau tags und nachts. In den rückwärtigen allgemeinen Wohngebieten Hof Hallau werden die Orientierungswerte überwiegend eingehalten.
- In allen anderen Straßenräumen der angrenzenden Straßen (Dürerstraße, Schlosshofstraße, Voltmannstraße, Universitätsstraße, Zehlendorfer Damm) liegen sowohl im Bestand als auch nach Umsetzung der Planung Überschreitungen der Orientierungswerte der DIN 18005 an den ersten Gebäudereihen an den Straßen vor.
- Durch die Erschließungsstraße zu den Tiefgaragen sind keine zusätzlichen Überschreitungen der Orientierungswerte der DIN 18005 zu erwarten.

Die Überschreitungen der Orientierungswerte werden in bestimmten Wohngebieten wie beispielsweise im nördlichen Wohngebiet „Universitätsviertel/Hof Hallau“ (Frohnauer Straße) durch die Stadtbahnverlängerung hervorgerufen. Auch die im Bereich des Zehlendorfer Damms und des Wellensieks erfolgende zusätzliche Überschreitung des Orientierungswertes für WA 45 dB(A) nachts um 2 bis 3 dB(A) wird durch die Stadtbahnlinienführung ausgelöst.

Die Planung der Stadtbahntrasse ist zwar Gegenstand eines gesonderten Planfeststellungsverfahrens, wobei die für dieses Verfahren relevanten Grenzwerte der 16. BImSchV gemäß schalltechnischem Gutachten v. 31.03.2009 (Ing.-Büro Flörke) überwiegend eingehalten werden. Allerdings liegt hier eine besondere Situation vor, da die Stadtbahnverlängerung im inhaltlichen Zusammenhang mit dem B-Planverfahren erfolgt.

Seitens des Amtes 660 ist im Sinne einer Lärminderung derzeit die Realisierung eines zeitversetzten Beidrichtungsverkehrs sowie eines lärmarmen Gleises als „Gleiskörper mit Raseneindeckung Straßenbahn“ angedacht. Damit wird eine deutliche Lärminderung an nächstgelegenen Immissionsorten erzielt. Verbleibende Lärmschutzansprüche sowie weitergehende ergänzende Lärmschutzmaßnahmen sind im Zuge der lärmtechnischen Untersuchung zum Planfeststellungsverfahren zu ermitteln.

Darüber hinaus wird eine detaillierte lärmtechnische Untersuchung im Rahmen der Planfeststellung zum Ausbau der Dürerstraße erfolgen.

In der Abwägung ist zunächst auf die Bedeutung des Hochschulcampus für die Stadt Bielefeld zu verweisen. Dies wird im allgemeinen Teil der Abwägung dargelegt. Es wird insbesondere dargelegt, dass es zu dem gewählten Standort Lange Lage keine funktionsfähige Alternative gibt. Es wird eine Fläche in Nachbarschaft der vorhandenen Universität benötigt, um die erforderlichen Synergieeffekte zu erzielen, und es werden gleichzeitig Flächenpotentiale benötigt, die ansonsten nicht zur Verfügung stehen, auch nicht auf dem Stammgelände der Universität.

Unter diesen Voraussetzungen muss es Hauptziel der Planung sein, die mit dem Vorhaben verbundenen Belastungen so gering wie möglich zu halten. Die Hauptbelastung ist das Verkehrsaufkommen, das der Campus hervorruft, und die damit verbundenen Lärmbelastungen. Daher hat die Stadt Bielefeld verkehrliche Vorgaben für die Erschließung des Campus beschlossen, die vorsehen, einen möglichst hohen Anteil des Verkehrsaufkommens durch umweltverträglichere öffentliche Verkehrsmittel abzuwickeln. Zentraler Baustein ist hier die Stadtbahnverlängerung.

Vor diesem Hintergrund ist die Stadtbahnverlängerung mit den Belangen der von der Zunahme des Verkehrslärms betroffenen Wohngebäude abzuwägen. In dieser Abwägung wird den Belangen der Bildung und Forschung und einer damit verbundenen möglichst umweltverträglichen Abwicklung des Verkehrsaufkommens der Vorrang eingeräumt. Es ist in Rechnung zu stellen, dass der neue Campus und die möglichst umweltverträgliche Verkehrsabwicklung gesamtstädtischen Interessen dient.

Anregungen zur Offenlegung des Bebauungsplans Nr. II/G20 "Hochschulcampus Nord"

Anregungen zur 200. Änderung des Flächennutzungsplans „Hochschulcampus Nord“

Es wird von	Lfd Nr.	Anregungen der Träger öffentlicher Belange	Stellungnahme der Verwaltung
	1.1	Von der Stadtwerke Bielefeld GmbH werden im Rahmen der Bauleitplanung die Belange der Versorgung mit Energie und Wasser vertreten. Darüber hinaus handelt die Stadtwerke Bielefeld GmbH im Auftrag und im Namen der Gesellschaft für kommunale Telekommunikation mbH - BITel genannt - als Lizenznehmer gemäß TKG. Diese Belange werden von den beabsichtigten Darstellungen /Festsetzungen der anstehenden Bauleitplanung berührt. Im Rahmen der frühzeitigen Beteiligung gemäß § 4 Abs. 1 BauGB hat die Stadtwerke Bielefeld GmbH mit Schreiben vom 3.06.2008 bereits Stellung genommen. Aufgrund der Entwicklung des Beratungsganges haben sich zwischenzeitlich Änderungen bezüglich der zukünftigen Versorgung des Plangebiets ergeben. In diesem Zusammenhang nehmen die Stadtwerke Bielefeld daher zu den mit Schreiben vom 3.06.2008 genannten Versorgungskonzepten wie folgt nochmals Stellung: Im Planungsprozess der Hochschulerweiterung haben der Bau- und Liegenschaftsbetrieb des Landes NRW (BLB) und die Universität Bielefeld von Beginn an eine innovative, zukunftsfähige und klimaschonende Energieversorgung gefordert und gemeinsam mit den Stadtwerken Bielefeld nachfolgende Lösungsansätze diskutiert. Erdsondenfeld Von Seiten der Nutzer wurde der Wunsch geäußert, neben der Nutzung von CO²-armer Fernwärme auch Geothermie und Biogas zu Wärme- und nach Möglichkeit zu Kältezwecken zu nutzen. Der nunmehr vorliegende Planungsstand berücksichtigt die Nutzung von Fernwärme aus vorrangig regenerativen Quellen wie energy from waste und Biogas, jedoch nicht aus geothermischer Quelle. Da die Stadtwerke Bielefeld weiterhin davon ausgehen, dass Geothermie ein gewünschter Bestandteil der Wärme-/Kälteversorgung ist, halten sie ihre mit Schreiben vom 3.6.2008 formulierte Forderung nach Ausweisung eines Erdsondenfeldes in	Der von den Stadtwerken mit Schreiben vom 03.06.2008 vorgeschlagene Standort für ein Erdsondenfeld wurde von der Stadt Bielefeld abgelehnt, weil dieser einen erheblichen Eingriff in die vorgesehenen Ausgleichsflächen zur Folge gehabt hätte. Der in der nun vorliegenden Stellungnahme vorgeschlagene Standort liegt wiederum innerhalb einer Ausgleichsfläche und kann daher ebenfalls nicht befürwortet werden. Zwischenzeitliche Abstimmungen hatten zum Ergebnis, dass ein Erdsondenfeld ggf. auch unterhalb der Gebäude angeordnet werden könnte. Festsetzungen im Bebauungsplan sind in diesem Falle nicht erforderlich.

Anregungen zur Offenlegung des Bebauungsplans Nr. II/G20 "Hochschulcampus Nord"

Anregungen zur 200. Änderung des Flächennutzungsplans „Hochschulcampus Nord“

Es wird von	Lfd Nr.	Anregungen der Träger öffentlicher Belange	Stellungnahme der Verwaltung
		direkter Nähe zum geplanten FH-Gebäude aufrecht. Das vorgenannte Erdsondenfeld, welches sie in der beigefügten Anlage durch gelbliche Färbung dargestellt haben, bitten sie gemäß § 9 Abs. 1 Ziffer 12 als Fläche für regenerative Energie mit Hinweis Erdsondenfeld in der Größe von 60,00 m x 80,00 m festzusetzen. Die Stadtwerke Bielefeld GmbH sieht das angefragte Erdsondenfeld als beste Erschließungsform an, andere denkbare Standorte /Techniken (Gründungspfähle etc.) gefährden die Realisierung dieser Versorgungsform wegen zu großer technisch/wirtschaftlicher Hindernisse.	Im Juni 2008 ist zwischen den beiden Hochschulen und den Stadtwerken abgestimmt worden, dass die Strom-, Wärme- und Kälteversorgung über ein Biogas-Blockheizkraftwerk mit einer Absorptionskältemaschine als Kraft-Wärme-Kälte-Kopplungsanlage (KWKK-Anlage) erfolgen soll. Die hierfür erforderlichen Flächen sind unmittelbar neben dem Standort des vorhandenen Heizwerks der Universität vorhanden. Die KWKK-Anlage kann in der Grundlast CO₂-neutral betrieben werden. Daher kann eine klimafreundliche Wärme- und Kälteversorgung ggf. auch ohne das angeregte Erdsondenfeld gewährleistet werden. Die Anregung wird <u>zurückgewiesen</u>.
	1.2	Übergabe- und Technikstandort Für die zu übergebenden Medien einschließlich der für Geothermie erforderlichen Anlagentechnik ist eine zentrale Räumlichkeit erforderlich. Die Stadtwerke Bielefeld schließen sich der Auffassung des Planungsamts für eine Integration in die Kellerräume des FH-Gebäudes an. Im Abstimmungsgespräch vom 11.6.08 haben sie eine hierfür erforderliche Fläche von ca. 85 m² (bei Höhe 4 m : 340 m³ umbauten Raum) genannt. Je nach Erdwärme-Anlagentechnik kann ein Zuschlag von 20 - 30 % erforderlich werden.	Die Anregung wird <u>zur Kenntnis genommen</u>. Da der Übergabe- und Technikstandort innerhalb des Gebäudes liegen wird, sind Festsetzungen im Bebauungsplan nicht erforderlich.
	1.3	Leitungs- und Kabelinfrastruktur Die leitungstechnische Erschließung erfolgt im Wesentlichen über die in der öffentlichen Verkehrsfläche Zehlendorfer Damm vorhandenen Leitungen und Kabel. Bis zum FH-Gebäude sind Anbindungsleitungen erforderlich. Je nach Trassierung und Verlegeart (erdfühlig oder im Infrastrukturkanal) wird vom Knoten Zehlendorfer Damm ausgehend zum Gebäude eine gesicherte Versorgungsstrecke benötigt. Dies ist teilweise in der geplanten öffentlichen Verkehrsfläche über Konzessionsvertrag mit der Stadt Bielefeld gesichert. Im Bereich der Gebäudezuwegung (Einfahrt Tiefgarage) regen die Stadtwerke jedoch an, ein Geh-, Fahr- und Leitungsrecht in einer Breite von 6,50 m gem. § 9 Abs. 1 Ziff. 21 BauGB zu Gunsten der Stadtwerke Bielefeld GmbH festzusetzen. Den vorgenannten Bereich haben sie in der beigefügten Anlage	Das angeregte Geh-, Fahr- und Leitungsrecht zugunsten der Stadtwerke Bielefeld im Bereich der Gebäudezufahrt SO 1 ist nicht erforderlich, da die privaten Verkehrsflächen bereits mit einem pauschalen Geh-, Fahr und Leitungsrecht zugunsten der Ver- und Entsorgungsträger (Stadt Bielefeld, Stadtwerke Bielefeld) belastet sind. Soweit eine geringfügige Inanspruchnahme öffentlicher Grünfläche im Bereich der Campus-Zuwegung (Anschluss an den Zehlendorfer Damm) erforderlich wird, kann dies im Rahmen der weiteren Planung zwischen der Stadt Bielefeld und den Stadtwerken Bielefeld geregelt werden. Festsetzungen im Bebauungsplan sind nicht erforderlich.

Anregungen zur Offenlegung des Bebauungsplans Nr. II/G20 "Hochschulcampus Nord"

Anregungen zur 200. Änderung des Flächennutzungsplans „Hochschulcampus Nord“

<i>Es wird von</i>	<i>Lfd Nr.</i>	<i>Anregungen der Träger öffentlicher Belange</i>	<i>Stellungnahme der Verwaltung</i>
		durch rote Färbung und Planzeichen dargestellt. Weiterhin teilen sie mit, dass je nach Umfang der Versorgungsmedien, der Lage des Übergabestandorts im FH-Gebäude und den netzbaulichen Erfordernissen eine geringfügige Inanspruchnahme von öffentlichen Grünflächen im Bereich der gesamten Campus-Zuwegung erforderlich wird. Zudem ist für die geplante 10 kV-Versorgung eine Trasse im Bereich des SW-Kanals ausgehend von der Holbeinstraße in westlicher Richtung und in Bereich des FH-Gebäudes erforderlich. Den geplanten Trassenverlauf sowie die Anbindung des Erdsondenfelds haben sie in der beigegefügt Anlage durch rote Färbung und Planzeichen dargestellt. Hierzu regen sie an, auf den betroffenen Grundstücksflächen Geh-, Fahr- und Leitungsrechte mit den eingetragenen Breiten gemäß § 9 Abs. 1 Ziff. 21 zu Gunsten der Stadtwerke Bielefeld GmbH festzusetzen.	Die Trasse für die geplante 10-KV-Leitung wird in den Bebauungsplan übernommen, soweit sie innerhalb der privaten Grünfläche liegt. Die Festsetzung von Leitungsrechte in den öffentlichen Grünflächen ist nicht erforderlich. Die notwendigen Abstimmungen zwischen der Stadt Bielefeld und den Stadtwerken über die Leitungsführung können im weiteren Verfahren erfolgen. Die Trasse für die Anbindung des Erdsondenfeldes wird nicht übernommen (siehe 1.1). Den Anregungen wird <u>teilweise gefolgt</u>.
	1.4	Infolge der zwischenzeitlich vorgenommenen Planerweiterung im Bereich der Straße Wittebreite liegt die vorhandene Erdgashochdruckleitung der Stadtwerke Bielefeld nun innerhalb des Plangebiets. Aus vorgenanntem Grund regen sie daher an, ihre vorhandene Erdgashochdruckleitung DN 300 St im Bebauungsplan gem. § 9 Abs. 1 Ziff. 13 BauGB als Führung von Versorgungsleitungen darzustellen. Darüber hinaus bitten sie, auf die öffentliche Grundstücksfläche im Bereich der überplanten Straße „Lange Lage“ ein Geh-, Fahr- und Leitungsrecht in einer Breite von 6,00 m gem. § 9 Abs. 1 Ziff. 21 BauGB zu Gunsten der Stadtwerke Bielefeld GmbH festzusetzen. Die betroffenen Bereiche ihrer Erdgashochdruckleitung haben sie in dem beigegefügt Plan durch Planzeichen und Rot-/Grünfärbung eingetragen.	Die Erdgashochdruckleitung liegt innerhalb der festgesetzten öffentlichen Verkehrsfläche der Straße Wittebreite. Eine Festsetzung gemäß § 9 Abs. 1 Nr. 13 BauGB ist daher nicht erforderlich. Das angeregte Geh-, Fahr- und Leitungsrecht im Bereich der bisherigen Straße Lange Lage wird in den Bebauungsplan übernommen. Auf der betreffenden Fläche wird die Festsetzung von Wald in öffentliche Grünfläche geändert, da hier keine Bepflanzungen erfolgen dürfen. Den Anregungen wird <u>teilweise gefolgt</u>.

Anregungen zur Offenlegung des Bebauungsplans Nr. II/G20 "Hochschulcampus Nord"

Anregungen zur 200. Änderung des Flächennutzungsplans „Hochschulcampus Nord“

<i>Es wird von</i>	<i>Lfd Nr.</i>	<i>Anregungen der Träger öffentlicher Belange</i>	<i>Stellungnahme der Verwaltung</i>
	9.1	In diesem B-Plan-Verfahren ist die moBiel GmbH als Betreiber des Stadtbahn- und Busverkehrs eingebunden. Die Stellungnahme der moBiel zur frühzeitigen Beteiligung vom 29. Mai diesen Jahres ist im Verfahren in den durch das Bauamt koordinierten Arbeitskreisen entsprechend gewürdigt worden. Die Ausweisung des gesamten nördlichen Platzes als öffentliche Verkehrsfläche gibt hinreichenden Spielraum für die angestrebte Stadtbahnverlängerung. Da die Ausbauplanung der Verkehrsflächen nicht Gegenstand der Bebauungsplanung ist, stellen die moBiel GmbH Anregungen bis zu diesem Schritt oder bis zur Erarbeitung der Planfeststellungsunterlagen für die Stadtbahn zurück. Grundsätzlich sind sie auf verkehrstechnisch geeignete Lösungen auf den zugewiesenen Flächen angewiesen. Besonders im Bereich der Haltestelle Wellensiek weisen sie noch einmal auf die Bedeutung des zügigen Stadtbahnverkehrs hin.	Die Frage der Querung im Bereich der Haltestelle Wellensiek war Gegenstand verschiedener Abstimmungen zwischen den zuständigen städtischen Dienststellen und Mobil. Insgesamt ist künftig mit knapp 7000 Fußgängerquerungen im Bereich des Bahnsteigs zu rechnen, die hauptsächlich zu den Hauptverkehrszeiten morgens und nachmittags stattfinden. Der Hochbahnsteig wird – wie bereits heute – sowohl stadtein- als auch stadtauswärts über eine Querung der Gleise erreichbar sein. Mittags werden maximal 3600 Fußgängerquerungen und 400 Radfahrten zwischen dem Campus Nord und der neuen zentralen Mensa erwartet. Diese verteilen sich auf zweieinhalb Stunden Öffnungszeit der Mensa. Darüber hinaus queren an dieser Stelle auch die Studierenden und Beschäftigten, die von der FH bzw. dem neuen Campus kommend mit dem Fahrrad in Richtung Innenstadt fahren (rd. 300 Fahrten pro Tag). Die Variante einer Anfahrt der Stadtbahn in Schrittgeschwindigkeit wurde aufgrund der Vielzahl der von moBiel vorgetragenen Argumente nicht weiterverfolgt. Die daraus resultierende Notwendigkeit, die Querung der Stadtbahngleise in diesem Bereich mit einer Schrankenanlage zu versehen, gab den Anstoß, alternativ eine Brückenlösung zu entwickeln und die Vor- und Nachteile beider Varianten aufzuzeigen. Der Beurteilung wurden folgende Kriterien zu Grunde gelegt: • Nutzerfreundlichkeit • Städtebauliche Qualität • Störungsanfälligkeit • Flexibilität • Kosten Die weitere Ausarbeitung macht deutlich, dass die niveaugleiche Querung mit entsprechender Aufenthaltsqualität für die Studierenden das Universitätsstammgelände mit den neuen Hochschulcampus in gewünschter Weise zusammenwachsen lässt. Die Notwendigkeit einer Brückenlösung ist schon aus topografischen Überlegungen nicht sinnvoll. Mit der ebenerdigen Ausgestaltung des Knotenpunktes an der Haltestelle Wellensiek

Anregungen zur Offenlegung des Bebauungsplans Nr. II/G20 "Hochschulcampus Nord"

Anregungen zur 200. Änderung des Flächennutzungsplans „Hochschulcampus Nord“

<i>Es wird von</i>	<i>Lfd Nr.</i>	<i>Anregungen der Träger öffentlicher Belange</i>	<i>Stellungnahme der Verwaltung</i>
		Da im bisherigen Beratungsprozess sowohl durch den Vorhabenträger BLB, die Universität und die Fachhochschule als auch durch die politischen Gremien grundsätzlich eine Verbindung der Hochschulcampusplanung mit dem Ziel der hochwertigen Erschließung durch den ÖPNV verbunden wurde, halten die moBiel GmbH eine Eintragung der verlängerten Stadtbahntrasse im Flächennutzungsplan durchaus für sinnvoll. Eine allein nachträgliche Übernahme nach Planfeststellung widerspricht ihres Erachtens dem Charakter eines FNP, wenn bereits ein so deutlich formulierter Planungswille vorliegt. Außerdem wird somit von allen Beteiligten ein deutliches Signal gesetzt, die Planfeststellung der Stadtbahn integrativ voranzutreiben.	als öffentlicher Platz soll die städtebauliche Entwurfsidee umgesetzt werden. Die erforderlichen baulichen Maßnahmen einer Brückenlösung stünden in erheblichem Widerspruch zum Wettbewerbsergebnis und wären städtebaulich unattraktiv. MoBiel betreibt seit 13 Jahren zwei Schrankenanlagen im Stadtgebiet störungsfrei. Die aufgezeigten Rahmenbedingungen verdeutlichen, dass eine sichere und reibungslose Querung der Stadtbahntrasse möglich ist. Die endgültige Platzgestaltung und in diesem Zusammenhang die baulich-technische Ausgestaltung der geplanten Schrankenanlage ist nicht Gegenstand des B-Plans. Eine Planung für die Platzgestaltung, die eine Schrankenanlage in Verbindung mit entsprechenden Sicherungsmaßnahmen am Gleisübergang vorsieht, liegt vor. Die erforderlichen öffentlichen Flächen (Stadtbahn, Straßenverkehrsflächen) werden im Bebauungsplan gesichert. Alles Weitere ist Gegenstand der Ausbauplanung bzw. der Abstimmung mit der technischen Aufsichtsbehörde für die Stadtbahn.. Die Stadt Bielefeld hat sich zu der Verlängerung der Stadtbahn ausdrücklich bekannt. Politische Beschlüsse zur Verlängerung der Stadtbahn sind sowohl im Rahmen der Vorgaben für den städtebaulichen Wettbewerb „Hochschulcampus Bielefeld“ als auch im Rahmen der Beratungen zur „Umweltverträglichkeitsstudie über die äußere verkehrliche Erschließung des Hochschulcampus Bielefeld“ gefasst worden. Der Planungswille kommt sowohl in den bisherigen Fachplanungsschritten (abgeschlossene Umweltverträglichkeitsstudie, derzeit Entwurfsplanung in Erarbeitung) als auch in den bisherigen Beschlüssen zum Bauleitplanverfahren „Hochschulcampus Bielefeld / Hochschulcampus Nord“ zum Ausdruck.

Anregungen zur Offenlegung des Bebauungsplans Nr. II/G20 "Hochschulcampus Nord"

Anregungen zur 200. Änderung des Flächennutzungsplans „Hochschulcampus Nord“

<i>Es wird von</i>	<i>Lfd Nr.</i>	<i>Anregungen der Träger öffentlicher Belange</i>	<i>Stellungnahme der Verwaltung</i>
		Zur jederzeitigen Erreichung der Ziele der hochwertigen ÖPNV-Erschließung ist im Umsetzungsprozess des Hochschulcampus auf geeignete Lösungen für die ersten Bauabschnitte zu achten. Dies betrifft auch die Buslinienführung nach Aufnahme des Hochschulbetriebs im Bereich SO1 bei evtl. noch ausstehender Straßenführung nach Nordosten. Obwohl nicht Bestandteil der Bebauungsplanung, wird darauf hingewiesen, dass der Vorhabenträger die Anlage vorübergehender Infrastruktur (hier vor allem Wendemöglichkeiten) unterstützen sollte.	Eine zusätzliche Signalsetzung durch den Vermerk einer „in Aussicht genommene(n) Stadtbahntrasse“ im Flächennutzungsplan ist nicht erforderlich. Der Vermerk einer „in Aussicht genommene Stadtbahntrasse“ im Flächennutzungsplan ist im vorliegenden Fall weder erforderlich, um den Planungsträger hinsichtlich der Trassenführung zu binden noch um eine Trassenfreihaltung sicherzustellen. Der Vermerk im Flächennutzungsplan wäre nur von kurzer Dauer, da er nach Abschluss des für den Stadtbahnbau erforderlichen Planfeststellungsverfahrens, für den der Einleitungsbeschluss voraussichtlich schon im kommenden Jahr gefasst werden soll, unverzüglich durch die nachrichtliche Übernahme der planfestgestellten Stadtbahntrasse ersetzt werden würde. Kurzfristige Vermerke aber widersprechen dem Langfristcharakter des Flächennutzungsplans. Es ist sinnvoll, die Stadtbahntrasse erst nach in Kraft treten des Planfeststellungsbeschlusses nachrichtlich in den Flächennutzungsplan zu übernehmen, dann jedoch dauerhaft in ihrem genauen, planfestgestellten Verlauf. Die Umsetzung des Campus wird in Schritten erfolgen, wobei mit der Fachhochschule begonnen wird. Dies beinhaltet, dass für die Busse, die den Campus anfahren, nördlich der FH eine provisorische Wendemöglichkeit geschaffen werden muss. Dies ist allen Verfahrensbeteiligten bewusst, der Bebauungsplan steht dem nicht entgegen. Die Anregung zur Eintragung der verlängerten Stadtbahntrasse in den Flächennutzungsplan d.h. zur Aufnahme einer Stadtbahntrasse bis zur Schloßhofstraße als Vermerk einer in Aussicht genommenen Festsetzung wird <u>zurückgewiesen</u>. Die übrigen Anregungen werden <u>zur Kenntnis genommen</u>.

Anregungen zur Offenlegung des Bebauungsplans Nr. II/G20 "Hochschulcampus Nord"

Anregungen zur 200. Änderung des Flächennutzungsplans „Hochschulcampus Nord“

<i>Es wird von</i>	<i>Lfd Nr.</i>	<i>Anregungen der Träger öffentlicher Belange</i>	<i>Stellungnahme der Verwaltung</i>
	16.1	Der BUND NRW erhebt Einspruch gegen den Bebauungsplan II/G20 „Hochschulcampus Nord“ und die 200. Änderung des Flächennutzungsplans, da sowohl gesetzliche Voraussetzungen nicht vollständig eingehalten als auch Aussagen zu Auswirkungen des Vorhabens auf Natur und Landschaft einschl. der Erfassung geschützter Arten in NRW nicht korrekt bzw. vollständig erfasst worden sind.	Dies wird seitens der Stadt Bielefeld bestritten. Die Anregung wird <u>zurückgewiesen</u> .
	16.2	Die gesetzlich vorgeschriebene Betrachtung „anderweitiger Planungsmöglichkeiten“ ist nicht ernsthaft durchgeführt worden. Die im Rahmen des städtebaulichen Wettbewerbsverfahrens angeblichen „fünf verschiedenen Planungsmöglichkeiten“ sind alle innerhalb des streng vorgegebenen Rahmens nur Variationen über eine Möglichkeit (vollständige Erschließung der Erweiterungsfläche, obligate Linienführung der Stadtbahntrasse außen herum durch die freie Landschaft, vergl. Wettbewerbsvorgaben). Ein weniger Landschaft verbrauchender erster Entwurf eines der Architekten-Teams brachte diesem die Verwarnung ein, es könne wegen Nichteinhaltung der Vorgaben disqualifiziert werden, woraufhin diese Alternative zurückgezogen und im Sinne der Vorgaben angepasst wurde. Prüfungen von echten Alternativen (wie z.B. vom Verein pro grün Bielefeld e.V. vorgeschlagen) bzw. Kombinationsmöglichkeiten mit diesen mit dem Ziel einer Reduktion des Landschaftsverbrauchs sind nicht dokumentiert und wohl nicht ernsthaft erwogen worden.	Der Ablauf des Architektenwettbewerbs ist nicht Gegenstand dieses Verfahrens. Planungsalternativen und auch der Vorschlag von „Pro Grün“ sind geprüft worden. Ergebnis der Prüfung ist letztlich, dass sich die Planungsziele der Stadt an keinem der alternativen Standorte und auch nicht auf Grundlage des Vorschlags von „Pro Grün“ umsetzen lassen. S. hierzu ausführlich den allgemeinen Teil der Abwägung Nr. 1. Die Anregung wird <u>zurückgewiesen</u> .
	16.3	Die sehr weitgehende Festlegung der Stadtbahntrasse innerhalb des Bebauungsplans legt Zwangspunkte fest, die einen Spielraum für Vermeidungs- und Minderungsmaßnahmen bei der notwendigen zukünftigen Stadtbahnplanung praktisch ausschließen. Obwohl nicht Gegenstand dieses Bebauungsplans aber wesentliche Grundvoraussetzung, präjudiziert der Bebauungsplan unzulässig die erheblichen Eingriffe in besonders wertvolle Landschaftsbereiche, die für die Verbindung zwischen	Zur Wahl der Stadtbahntrasse: Im Vorfeld der Planung sind verschiedene Trassenvarianten für die Stadtbahnverlängerung untersucht worden, darunter auch die Y-Variante (Streckenabzweig an der Haltestelle Wellensiek, Bau einer neuen Strecke durch das Campusgelände mit Kehranlage an der Schlosshofstraße, Streckenast zum Lohmannshof bleibt unverändert). Die Varianten sind bezüglich der relevanten Kriterien aus den Bereichen Verkehr, Umwelt, Auswirkungen auf

Es wird von	Lfd Nr.	Anregungen der Träger öffentlicher Belange	Stellungnahme der Verwaltung
		derzeitiger Endhaltestelle „Lohmannshof“ und zukünftiger Haltestelle Hochschulcampus notwendig sein werden. Das zugehörige Rechtsverfahren (Planfeststellungsverfahren nach dem PBefG) muss vor Satzungsbeschluss positiv abgeschlossen sein, und es dürfen keine Klagen mehr anhängig sein. Die gegenwärtige Verfahrensabtrennung halten die Einwender deshalb für rechtsfehlerhaft.	das Entwicklungspotential Lange Lage miteinander verglichen worden. Dabei ergab sich, dass die Verlängerungsvariante die günstigste Erschließungsfunktion besitzt und dadurch – auf gesamtstädtischer Ebene – den positivsten Verlagerungseffekt vom motorisierten Individualverkehr zum öffentlichen Verkehr hervorruft und damit letztlich am stärksten zur Entlastung der Umwelt beiträgt. Auch in der Gesamtbetrachtung führte der Vergleich zu der Empfehlung für die Verlängerungsvariante, dieser Empfehlung schloss sich der Umwelt- und Stadtentwicklungsausschuss mit seiner Beschlussfassung vom 30.04.2007 an Im Rahmen des nachfolgenden Linienbestimmungsverfahrens für die Verlängerung der Stadtbahnlinie 4 wurde eine Umweltverträglichkeitsuntersuchung durchgeführt. Ausgehend von der ausführlichen Ermittlung und Bewertung der zu erwartenden erheblichen Umweltbeeinträchtigungen wurden in der UVS Hinweise auf erforderliche Vermeidungs- und Minderungsmaßnahmen gegeben, die bereits in die Variantenentwicklung und schließlich in die Varianteneinschätzung und Linienfestlegung eingeflossen sind. Somit sind die möglichen und erforderlichen Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen in die Korridorfestlegung im Rahmen des B-Plans berücksichtigt. Die Auffassung, Bebauungsplanverfahren und Planfeststellungsverfahren bedingen einander formal hinsichtlich ihrer Rechtswirksamkeit, ist unzutreffend. Beide Verfahren hängen zwar inhaltlich zusammen, sind aber verfahrensseitig voneinander unabhängig und beruhen auf unterschiedlichen gesetzlichen Grundlagen (BauGB bzw. § 28 Personenbeförderungsgesetz). Dies ist letztlich darin begründet, dass eine Bauleitplanung eine flächenbezogene Planung ist, während es sich bei der Planung einer Schienentrasse um eine linienbezogene Planung handelt. Die Auffassung, Voraussetzung für die Rechtskraft des Bebauungsplans sei ein abgeschlossenes

Anregungen zur Offenlegung des Bebauungsplans Nr. II/G20 "Hochschulcampus Nord"

Anregungen zur 200. Änderung des Flächennutzungsplans „Hochschulcampus Nord“

<i>Es wird von</i>	<i>Lfd Nr.</i>	<i>Anregungen der Träger öffentlicher Belange</i>	<i>Stellungnahme der Verwaltung</i>
			Planfeststellungsverfahren, führt in die Irre, weil nämlich genauso gut umgekehrt argumentiert werden könnte, Voraussetzung für einen Planfeststellungsbeschluss sei die Rechtskraft des Bebauungsplans, da ansonsten dem Planfeststellungsbeschluss die rechtliche Grundlage fehlen würde. Die Stadt Bielefeld hat sich zu der Verlängerung der Stadtbahn ausdrücklich bekannt (Verkehrliche Erschließung des Entwicklungsgeländes Lange Lage – Vorgaben für den städtebaulichen Wettbewerb Hochschul-Campus Bielefeld sowie die anschließenden Bauleitplanverfahren – Beschlussfassung durch den Umwelt- und Stadtentwicklungsausschuss am 30.04.2007). Es ist beabsichtigt, das Planfeststellungsverfahren 2010 einzuleiten und mit dem Bau der Stadtbahn 2012 zu beginnen. Die Inbetriebnahme könnte 2015 erfolgen. Um sicherzustellen, dass die verkehrliche Erschließung des Campus zeitlich synchron mit der in Stufen erfolgenden baulichen Entwicklung verläuft, wird zudem eine aufschiebend bedingte Festsetzung gemäß § 9 Abs. 2 in den Bebauungsplan aufgenommen. Diese Festsetzung besagt, dass die Inbetriebnahme der in den Baufeldern SO 2 und SO 3 zulässigen Nutzungen erst dann erfolgen darf, wenn Planrecht für die Verlängerung der Stadtbahn geschaffen worden ist. Bedingung ist darüber hinaus, dass der Ausbau der Dürerstraße zwischen der Straße Wittebreite und der Schlosshofstraße erfolgt ist. Der Ausbau der Dürerstraße erfolgt im Zusammenhang mit dem Bau der Stadtbahntrasse zwischen den zukünftigen Haltestellen Lange Lage und Schlosshofstraße und ist daher ebenfalls Gegenstand eines Planfeststellungsverfahrens. Im Baufeld SO 1 wird als erste Entwicklungsstufe des Campus die Fachhochschule entstehen. Mit der Haltestelle Wellensiek, für deren Ertüchtigung Baurecht unmittelbar im Bebauungsplan geschaffen wird, sind die Voraussetzungen für eine leistungsfähige ÖPNV-Erschließung des Baufelds SO 1, auch vor Inbetriebnahme der Stadtbahnverlängerung gegeben. Ein Ausbau der Dürerstraße ist für die Erschließung dieses Baufelds ebenfalls

Anregungen zur Offenlegung des Bebauungsplans Nr. II/G20 "Hochschulcampus Nord"

Anregungen zur 200. Änderung des Flächennutzungsplans „Hochschulcampus Nord“

<i>Es wird von</i>	<i>Lfd Nr.</i>	<i>Anregungen der Träger öffentlicher Belange</i>	<i>Stellungnahme der Verwaltung</i>
			nicht erforderlich. Die Aussagen des Verkehrsgutachtens (siehe 2.4) gelten auch, bevor die zeitlich bedingte Festsetzung eingetreten ist. Das Verkehrsaufkommen der FH allein liegt unterhalb des Verkehrsaufkommens, das bei einem vollständigen Ausbau des Campus auf dem Zehlendorfer Damm / der Universitätsstraße zu erwarten ist. Die Anregungen werden <u>zurückgewiesen</u>.
	16.4	Der durch die starke Bodenversiegelung erhöhte Abfluss der Niederschläge wird die ohnehin schon zu tief erodierten Bachbetten weiter schädigen. Eine ausreichende Klärung der verschmutzten Oberflächenwässer fehlt.	Aufgrund der vorhandenen Bodenverhältnisse ist eine Versickerung des Niederschlagswassers im Plangebiet nicht möglich. Das Niederschlagswasser soll daher ortsnahe, wie nach § 51a Landeswassergesetz NRW vorgeschrieben, in die beiden umliegenden Bäche eingeleitet werden. Der größere Anteil des anfallenden Niederschlagswassers aus den Modulen West, Ost und Nord soll nach Norden in den größeren Babenhauser Bach eingeleitet werden. Eine Ableitung in den kleineren Gellershagener Bach soll nur aus dem Modul Süd (Fachhochschule) erfolgen. Zur Begrenzung der hydraulischen Belastung der Gewässer werden die Einleitungen gedrosselt über zwei Regenrückhaltebecken erfolgen. Die Einleitungsmenge wird auf den in diesem Gebiet natürlichen Landabfluss in Höhe von 10 l/(s*ha) begrenzt. Die Regenrückhaltebecken sind mit ausreichender Aufnahmekapazität, auch für Starkregenereignisse dimensioniert, sodass eine gedrosselte Einleitung jederzeit gewährleistet ist und somit keine Gefährdung einer größeren Eintiefung der Bachbetten besteht. Von einer zentralen Behandlung des Niederschlagswassers kann abgesehen werden, da aufgrund der erwarteten Flächennutzung nur mit einer unerheblichen Belastung des Gewässers gerechnet werden muss. Die Anregung wird <u>zurückgewiesen</u>.
	16.5	Der Barriere-Effekt der Verkehrsachsen von Südwest und Nordost ist nicht bezüglich möglicher Minderungen berücksichtigt worden.	Der Barriereeffekt der Verkehrserschließung, die im Rahmen des Bebauungsplans planungsrechtlich vorbereitet bzw. nachrichtlich

Anregungen zur Offenlegung des Bebauungsplans Nr. II/G20 "Hochschulcampus Nord"

Anregungen zur 200. Änderung des Flächennutzungsplans „Hochschulcampus Nord“

<i>Es wird von</i>	<i>Lfd Nr.</i>	<i>Anregungen der Träger öffentlicher Belange</i>	<i>Stellungnahme der Verwaltung</i>
		Eine Sicherung der Biotopvernetzungen nach Westen und Nordwesten in Richtung Johannisbach ist nicht festgelegt.	dargestellt wird (Stadtbahntrasse, östliche Erschließungsstraße), wurde als eine potenzielle Beeinträchtigung der Schutzgüter Tiere und Pflanzen und biologische Vielfalt untersucht. Die zu erwartenden Beeinträchtigungen für die einzelnen Tierartenpopulationen und Individuen sind im artenschutzrechtlichen Fachbeitrag ermittelt und bewertet worden (s. hierzu allgemeinen Teil der Abwägung Nr. 3.). Ausgesprochene Wanderbeziehungen von Amphibien konnten im Rahmen der Untersuchung von allen Gewässern im Untersuchungsgebiet und aller potenziellen Landhabitate nicht festgestellt werden. Durch die Planung von Ausgleichsmaßnahmen nördlich und nordwestlich des geplanten Hochschulcampus im Bereich der dort aktuell vorhandenen Ackerflächen kommt es zu einer großflächigen Entwicklung von Extensivstrukturen und ökologischen Aufwertung bzw. Verbesserung der Biotopverbundfunktion. <u>Die Anregung wird zurückgewiesen.</u>
	16.6	Die Angaben zu geschützten Arten sind unvollständig, Details und Schlussfolgerungen zum Beispiel zu den Feldsperlingen und Rebhühnern nicht zutreffend. Bei den Feldsperlingen (die in lockeren Kolonien brüten) ist nicht nur „der Nistkasten im Bereich der jetzigen Kleingartenanlage“ relevant. Feldsperling und Rebhuhn profitieren bisher von dem sehr heterogenen Bewuchs der einzelnen Felder, Parzellen und Wegsäumen der freien Fläche. Diese werden überplant, zudem werden die hohe Passantendichte und das Verkehrsaufkommen die Arten aus ihrem Lebensraum verdrängen. Entsprechendes gilt auch für andere besonders und streng geschützte Arten. Insgesamt wurden in den letzten beiden Jahren folgende Arten auf Flächen des Bebauungsplans beobachtet, für die das Gelände essentieller Bestandteil ihres Lebensraums ist: Besonders geschützte Tierarten: Feldsperling, Rebhuhn, Graureiher, Rauchschwalbe, Mehlschwalbe Streng geschützte Tierarten: Kiebitz (Brutplatzsuche, Störung durch freilaufende Hunde),	Dies ist unzutreffend. Die Angaben zu den geschützten Arten sind vollständig, die Untersuchungen sind fachgemäß durchgeführt worden. Dies wird im allgemeinen Teil der Abwägung Nr. 3 (Artenschutz) im Einzelnen ausführlich dargelegt. <u>Die Anregung wird zurückgewiesen.</u>

Anregungen zur Offenlegung des Bebauungsplans Nr. II/G20 "Hochschulcampus Nord"

Anregungen zur 200. Änderung des Flächennutzungsplans „Hochschulcampus Nord“

<i>Es wird von</i>	<i>Lfd Nr.</i>	<i>Anregungen der Träger öffentlicher Belange</i>	<i>Stellungnahme der Verwaltung</i>
		Sperber, Mäusebussard, Turmfalke, Waldohreule, Zwergfledermaus, Großer Abendsegler, Breitflügelfledermaus, kleine Bartfledermaus (oder sehr ähnliche Myotis Species). Diesbezüglich ist somit die FFH-Verträglichkeitsprüfung nicht korrekt durchgeführt worden."	

Es sind keine Anregungen von den Trägern öffentlicher Belange zur 2. Offenlegung des Bebauungsplanes II/G 20 „Hochschulcampus Nord“ eingegangen.

Änderungsvorschläge der Verwaltung

Aufgrund der vorliegenden Stellungnahmen städtischer Ämter wurden gegenüber dem Entwurf des Flächennutzungsplans und dem Bebauungsplanentwurf Stand 2. Offenlegung die unten aufgeführten Änderungen vorgenommen:

Flächennutzungsplan

Zur besseren Lesbarkeit der Flächennutzungsplan-Änderung ist im Norden des Änderungsbereichs aus zwei unmittelbar aneinander stoßenden Umgrenzungen von „Flächen zum Ausgleich von Eingriffen in Natur und Landschaft“ des Entwurfs nunmehr eine Umgrenzung gebildet worden. Inhaltliche Änderungen bezogen auf die im Flächennutzungsplan darzustellende Art der Bodennutzung ergeben sich hierdurch nicht.

Nutzungsplan

- Die Abgrenzung der Verkehrsflächen (Kurvenradien und Fahrbahnabgrenzungen) sind infolge der weiter konkretisierten Verkehrsplanung an diversen Stellen geringfügig geändert worden,
- Die Ziffer A 6-2 (Ausgleichsbereich 3) war im offen gelegten Plan doppelt aufgeführt, es fehlte die Ziffer A 6-1. Dieser Fehler wurde korrigiert. Auch die Ziffer A 2-8 war zweimal vorhanden, die Ziffer A 2-8 im Ausgleichsbereich z2 wurde durch die Ziffer A 2-9 ersetzt.
- Die Bezeichnungen A 7-1 und A 7-2 (Gehölzeingrünung innerhalb der beiden Regen-Rückhaltebecken) wurde zwecks besserer Nachvollziehbarkeit auf die Fläche mit der Festsetzung „Flächen zum Anpflanzen von Bäumen, Sträuchern und sonstigen Bepflanzung“ gem. Ziffer 10.2 gesetzt.

Gestaltungsplan

- Zur besseren Lesbarkeit ist eine Legende eingefügt worden.
- Die Baugrenze der nördlichen bebaubaren Fläche war im offen gelegten Plan nicht identisch mit dem Nutzungsplan. Sie wurde entsprechend dem Verlauf der nördlichen Baugrenze im SO 2 im Nutzungsplan angepasst

Grünordnungsplan

- Die Abgrenzung der Verkehrsflächen (Kurvenradien und Fahrbahnabgrenzungen) sind infolge der weiter konkretisierten Verkehrsplanung an diversen Stellen geringfügig geändert worden,
- Die Ziffer A 6-2 (Ausgleichsbereich 3) war im offen gelegten Plan doppelt aufgeführt, es fehlte die Ziffer A 6-1. Dieser Fehler wurde korrigiert. Auch die Ziffer A 2-8 war zweimal vorhanden, die Ziffer A 2-8 im Ausgleichsbereich z2 wurde durch die Ziffer A 2-9 ersetzt.
- Die Bezeichnungen A 7-1 und A 7-2 (Gehölzeingrünung innerhalb der beiden Regen-Rückhaltebecken) wurde zwecks besserer Nachvollziehbarkeit auf die Fläche mit der Festsetzung „Flächen zum Anpflanzen von Bäumen, Sträuchern und sonstigen Bepflanzung“ gem. Ziffer 10.2 gesetzt.

Textliche Festsetzungen

- Die Abweichungsmöglichkeiten von der im Baufeld SO 1 festgesetzten Baulinie werden etwas erweitert.

Formulierung Stand Entwurf:

In dem mit SO 1 bezeichneten Sondergebiet dürfen Gebäude auf bis zu 20% ihrer Fassadenlänge hinter die Baulinie zurücktreten, sofern der Abstand des zurücktretenden Fassadenabschnitts von der nordwestlichen Ecke des Gebäudes mindestens 40 m beträgt

Formulierung Stand Satzungsbeschluss

In dem mit SO 1 bezeichneten Sondergebiet dürfen Fassaden in den Erdgeschossen auf bis zu 20% der Gebäudelänge hinter die Baulinie zurücktreten. Oberhalb der Erdgeschosse dürfen Fassaden auf bis zu 33% der Gebäudelänge hinter die Baulinie zurücktreten. Der Abstand des zurücktretenden Fassadenabschnitts von der nordwestlichen Ecke des Gebäudes muss in allen Geschossen mindestens 40 m betragen.

- Die textliche Festsetzung Nr. 4.1, S. C9, wird um folgenden Satz ergänzt:
Ausnahmsweise sind Kurzzeitstellplätze innerhalb der Fläche für Gemeinbedarf – Zweckbestimmung Kindertagesstätte – zulässig.
- Die textliche Festsetzung Nr. 12, Seiten C 14, C 15 ist redaktionell geändert worden:

„Auf den mit A 1-1 und A 1-2 bezeichneten Flächen ist eine mehrreihige, naturnahe, stufig aufgebaute Gehölzanpflanzung als Waldmantel herzustellen. Für den Waldmantel sind standortgerechte, heimische Sträucher und untergeordnet Bäume 2. Ordnung zu verwenden. Dem Waldmantel ist innerhalb der mit A 1-1 gekennzeichneten Fläche zusätzlich ein Waldsaum von 2 – 3 m Breite vorzulagern. Dieser ist als Gras- und Krautsaum auf dem Wege der Sukzession zu entwickeln.“

„Auf den mit A 3-1, A 3-2 und A 3-3 und mit dem Symbol „anzupflanzender Baum“ gem. Ziffer 10.2 zeichnerisch gekennzeichneten Standorten anzupflanzender Bäume sind Baumreihen aus jeweils einer Baumart anzulegen. Hierzu sind standortgerechte, heimische mittel- und großkronige Laubbaumarten als Hochstamm mit einem Stammumfang von 16 – 18 cm und in einem Pflanzabstand von 15 m zueinander zu pflanzen, auf Dauer zu erhalten und bei Abgang zu ersetzen.“

„Die mit A 7-1 und A 7-2 gekennzeichneten sowie gem. Ziffer 10.2. festgesetzten „Flächen zum Anpflanzen von Bäumen, Sträuchern und sonstigen Bepflanzungen“ im Bereich der „Flächen für die Rückhaltung von Niederschlagswasser“ gem. Ziffer 9.1 sind flächendeckend (mehrreihig) mit heimischen, standortgerechten Gehölzen zu bepflanzen. Die Einzäunung der Becken ist in die Gehölzpflanzung zu integrieren. Die Böschungsf Flächen sind mit Landschaftsrasen einzusäen. Die Böschungsneigung darf maximal 1 : 4 betragen.“

Innerhalb des Textes der textlichen Festsetzung Ziffer 12 zu der Maßnahme A 4-1 und A 4-2 sind nach den Worten „...unter Beimischung von Sorbus aucuparia“ die beiden Worte „in der“ gestrichen worden.

Begründung

Auf Seite C28 wird im Textabschnitt „Ruhender Kfz-Verkehr“ folgender Satz ergänzt:

Innerhalb der Gemeindbedarfsläche – Zweckbestimmung Kindertagesstätte – sind ausnahmsweise Kurzzeitstellplätze zulässig, damit Kinder gebracht bzw. abgeholt werden können.

Der letzte Absatz des Abschnitts „Schmutzwasser auf Seite C 30 wird wie folgt überarbeitet:

„Die Module West, Ost und Nord sollen an den im Norden des Plangebiets verlaufenden vorhandenen Schmutzwassersammler angebunden werden. Hierzu ist zunächst die Verlegung eines Schmutzwasserkanals vom Sammler über die Trasse der Tiefgaragenzufahrt des nördlichen Moduls bis in die öffentliche Verkehrsfläche an der geplanten Stadtbahntrasse erforderlich. Von diesem Sammelpunkt aus müssen dann weitere öffentliche Schmutzwasserkanäle innerhalb der öffentlichen Verkehrsflächen und in der östlichen privaten Zufahrtstraße verlegt werden.“

Auf Seite C 30 wird im Abschnitt Regenwasser 1. Absatz der zweite Satz wie folgt ergänzt:

Aufgrund der Bodenverhältnisse ist eine vollständige Versickerung des Niederschlagswassers im Plangebiet nicht möglich.

Der dritte und der vierte Absatz werden ausgetauscht.

Im 3. Absatz neu wird der zweite Satz wie folgt gefasst:

*Die Einleitungsmenge ist auf den natürlichen Landabfluss in Höhe von 10 l/(s*ha) zu begrenzen.*

Auf Seite C 31 wird ergänzend erläutert, dass durch die Festsetzung eines Geh-, Fahr- und Leitungsrechts für einen Regenwasserkanal, Bezeichnung GFL RK, nur die Unterhaltung dieses Grabens sowie eine ggf. erforderliche naturverträgliche Profilerweiterung ermöglicht werden soll.

Zum Thema Grundwasserschutz wurde auf Seite C 31 folgender Absatz ergänzt:

Im Plangebiet ist aufgrund der Bodenverhältnisse mit drückendem Grundwasser zu rechnen. Grundwasserabsenkungen, z.B. durch Drainage, sind nicht genehmigungsfähig. Gebäude sind dementsprechend grundwasserdicht herzustellen.

Die Aussagen zur Verschattung auf Seite C 35 werden präzisiert:

„Eine gegenseitige Verschattung der einzelnen Baufelder wird aufgrund der Abstände mit Ausnahme einer Stelle – dem Bereich zwischen dem Baufeld SO 3 Ost und dem Baufeld SO 1 – nicht eintreten. Die zulässige Wohnnutzung für Betriebs- und Bereitschaftspersonal soll daher nicht in diesem Bereich angeordnet werden.“

Das Kapitel Lärm auf Seite C 35 ff wurde vollständig überarbeitet.

Auf Seite C 39 (neu C 41) wird folgendes ergänzt: *„Die vorgesehenen Ausgleichsmaßnahmen (A 1 - Entwicklung von Waldmantel mit Waldsaum und A 6 – Entwicklung von halbruderalen Offenlandstrukturen – siehe unten) müssen bis spätestens Ende Oktober des Jahres vor dem Baubeginn abgeschlossen sein, so dass zur Wahrung der artenschutzrechtlichen Belange im Frühjahr des folgenden Jahres (ab April) mit den Baumaßnahmen begonnen werden kann.“*

Diese Ergänzung betrifft auch die Ausgleichsmaßnahmen im Zusammenhang mit dem Rebhuhn.

In der Begründung wurde im Kapitel „Ermittlung Eingriffserheblichkeit und Ausgleichsflächenbedarf“ auf Seite C 41 (neu C 42) ein Absatz eingefügt, in dem klargestellt wird, dass die Ermittlung des Ausgleichsflächenbedarfs für die Stadtbahnverlängerung dem Planfeststellungsverfahren vorbehalten bleibt.

Auf Seite C 42 (neu C 43) sind bezüglich der Maßnahme A 5 die Bezeichnung A 5-Q bis A 5-X durch die Bezeichnung A 5-1 bis A 5-12 ersetzt worden.

Auf Seite C 42 (neu C 44) wird im Zusammenhang mit der aus Gründen des Artenschutzes vorgezogenen Durchführung von den Ausgleichsmaßnahmen A1 und A6 ergänzt, dass weitere Maßnahmen, die mit den Maßnahmen A1 und A6 verzahnt sind, ggf. ebenfalls vorgezogen werden.

Die Ausführung zu Maßnahme A7 auf Seite C 42 (neu C44) wurde wie folgt umformuliert:

„Die mit A 7-1 und A 7-2 gekennzeichneten Flächen des Regenrückhaltebeckens sind jeweils entlang der Böschungslinie flächendeckend mit einer Gehölzanpflanzung aus heimischen, standortgerechten Gehölzen zu umgeben.

Diese Maßnahme dient dazu, die Becken möglichst schonend in die Landschaft einzubinden. Die zu bepflanzenden Flächen sind zusätzlich gemäß § 9 Abs. 1 Nr. 25a BauGB festgesetzt.

Eine Liste der für die Umsetzung der Maßnahmen A 1 bis A 7 anzupflanzenden Bäume und Sträucher ist der Begründung als Anhang beigelegt. Aufgrund der Festsetzung dieser Maßnahmen als Ausgleichsmaßnahmen gem. Ziffer 9 Abs. 1 Nr. 20 BauGB ist die Verwendung dieser Arten bindend.“

Auf Seite C 43 (neu C 44) wurde die Bezeichnung der „Maßnahmenbereiche“ z1, z2 und z3 in „Ausgleichsbereiche“ geändert.

Der unter Ziffer 3 auf Seite C 43 (neu C 44) genannte Bolzplatz/Ballspielplatz liegt nicht innerhalb der öffentlichen, sondern in der privaten Grünfläche. Dies wurde korrigiert.

Auf Seite C 44 wurde folgender Satz eingefügt: *„Die festgesetzten Ausgleichsflächen umfassen ca. 85.500 qm. Es ergibt sich ein Überschuss von etwa 15.000 qm. Dieser steht als vorgezogene Ausgleichsfläche für zukünftige Planungen zur Verfügung“.*

Die Ausführungen zum Monitoring auf Seite C 44 wurden ergänzt und ausführlicher gefasst.

Im Übrigen sind die Ausführungen in der Begründung zu den Umweltbelangen gestrafft worden, um Doppelungen mit dem Umweltbericht zu vermeiden. Die tabellarische Eingriffs- / Ausgleichsbilanz in der Begründung ist entfallen.

Umweltbericht

Die Lagebeschreibung des Rebhuhnbrutreviers wurde korrigiert. Auf Seite D 11 (D 13 neu) Abschnitt 2.2.2 Schutzgut Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt im 5. Absatz, 2. Satz heißt es nun: *„Im nördlichen Geltungsbereich des Bebauungsplangebiets, außerhalb des geplanten Universitätsgeländes, besteht am Rande des Babenhauser Bachtals ein Brutrevier des Rebhuhns“.*

Auf Seite D 12 (D 14 neu) in Abschnitt 2.2.5 Schutzgut Klima/Luft ist der Satz *„Eine gegenseitige Verschattung der einzelnen Baufelder wird aufgrund der Verschattung nicht eintreten“* gestrichen worden.

Auf Seite D 14 neu, Abschnitt 2.2.5 Schutzgut Klima, Luft wird ergänzt, dass Überwärmungseffekte nahe der geplanten Gebäude zu erwarten sind. Funktionsbeziehungen zu klimatischen Belastungsräumen sind von dem Planvorhaben nicht betroffen.

Die Ausrührungen auf Seite D 13 (neu S. D 15 / D 16) Abschnitt 2.2.8 Artenschutzrechtliche Betroffenheit zu den Fledermäusen wurden überarbeitet und mit den Aussagen des Fachgutachters in Übereinstimmung gebracht.

Auf Seite D 14 (neu S. D 16), Abschnitt 2.2.8 Artenschutzrechtliche Betroffenheit im 3. Absatz heißt es demzufolge nun:

„Obwohl die Fortpflanzungsstätte des Rebhuhns außerhalb des geplanten Universitätsgeländes liegt, muss aufgrund der Eignung der Feldflur „Lange Lage“ für die Art von einer Beeinträchtigung ausgegangen werden“.

Es wird auf Seite D 16 neu zudem ergänzend dargelegt, dass die vorgesehenen Ausgleichsmaßnahmen A1 (Entwicklung von Waldmantel mit Waldsaum) und A6 (Entwicklung von halbruderalen Offenlandstrukturen), die vorzeitig umgesetzt werden, die Erhaltung der Fortpflanzungsstätte des Rebhuhns gewährleisten sollen. Es wird außerdem ergänzt, dass die Ausgleichsmaßnahmen A 1 und A 6 zur Wahrung der artenschutzrechtlichen Belange bis spätestens Ende Oktober des Jahres vor dem Baubeginn abgeschlossen sein müssen, damit im Frühjahr des folgenden Jahres (ab April) mit den Baumaßnahmen begonnen werden kann.

Unter dem Punkt „Schutzgut Biotop, Pflanzen, Tiere und biologische Vielfalt“ auf Seite D 15 (neu S. D 17), erster Spiegelpunkt heißt es nun: *„Erhalt großer, zusammenhängender Freiflächen nördlich, östlich, südlich und westlich des geplanten Bauvorhabens, die durch entsprechende Ausgleichsmaßnahmen ökologisch aufgewertet werden.“*

Die Aussagen zur Luftreinhaltung, die zuvor im Abschnitt Schutzgut Klima/Luft auf Seite D16 standen, sind nun Punkt 3.1. Schutzgut Mensch, S. D 17 neu, zugeordnet.

Umweltbericht, Punkt 3.3 Seite D 21/D 22 neu wurde umformuliert:

„Maßnahme A 1-1 und A 1-2 – Waldmantel mit Waldsaum

Zur Vermeidung.....

Die Herstellung des Waldmantels soll durch eine mehrreihige Bepflanzung aus standortgerechten heimischen Bäumen 2.Ordnung und standortgerechten heimischen Sträuchern erfolgen, die Entwicklung des Waldsaums (Gras- und Krautsaum) erfolgt durch Sukzession; Mindestbreite des Waldsaums 2 – 3 m, Mahd des Waldsaums alle 3 - 5 Jahre, das Mähgut ist innerhalb von 14 Tagen von der Fläche zu entfernen.“

Punkt 3.3 Seite D 22, 4. Absatz ist umformuliert worden:

„Zur Erreichung einer hochwertigen Gestaltqualität und zur Verbesserung der Biotopvernetzung sind entlang ausgewählter Fuß- und Radwege und der Erschließungsstraße der Parkgaragen Baumreihen aus jeweils einer standortgerechten, heimischen, mittel- und großkronigen Laubbaumart als Hochstamm ...“

Die Ausführungen zu den vorgezogenen Ausgleichsmaßnahmen in Bezug auf die Maßnahmen A 6-1 und A 6-2 auf Seite D 21 (neu S. D 23) sind im gleichen Wortlaut auch unter Punkt A 1-1 und A 1-2 auf Seite D 21/22 neu formuliert worden. Dabei ist das Wort „Realisierungsabschnitt“ durch „Bauabschnitt“ ersetzt worden.

Auf Seite D 24 neu unter der Überschrift Ausgleichsbereich 1 ist folgendes korrigiert worden:
„Der Ausgleichsbereich 1 (östlicher Grüngürtel südlich Feldgehölz Lange Lage) mit den Maßnahmenflächen A 1-2, A 2-5 bis 2-8, A 3-3, A 5-4 bis 5-8 und A 6-3 ist ...“.

Auf Seite D 24 neu unter der Überschrift Ausgleichsbereich 3 ist folgendes korrigiert worden:
„Der Ausgleichsbereich 3 (nördlicher Grüngürtel entlang des Babenhauser Bachtals) mit den Maßnahmenflächen A 1-1, A 2-1 bis A 2-4, A 3-1 und A 3-2, A 4-1, A 5-1 bis A 5-3 sowie A 6-1 und A 6-2....“.

Im letzten Absatz auf Seite D 22 (neu S. D 24) fehlte unter der Aufzählung der Maßnahmen im Ausgleichsbereich 3 die Maßnahme A 1-1. Stattdessen wurde die Maßnahme A 4-1 zweimal genannt. Dieser Fehler wurde korrigiert.

Auf Seite D 22 (neu S. D 24) ist diesbezüglich im letzten Absatz zum Ausgleichsbereich 3 der Begriff „Grünfläche mit Zweckbestimmung Bolzplatz“ um den Begriff „private“ Grünfläche ergänzt worden.

Auf Seite D 24 neu ist im ersten Absatz unter der Überschrift „Ausgleichsflächen/-maßnahmen für die Regenrückhaltung“ der 3. Satz „Der Eingriff wird durch die Anlage einer mehrreihigen Hecke um die Becken von ... m² kompensiert.“ gelöscht worden.

Auf Seite D 24 neu des Umweltberichts wird zum Ausgleichsbereich 2 ergänzend dargelegt, dass in dem Ausgleichsbereich 2 auch Maßnahmen zum Ausgleich von Eingriffen im Zusammenhang mit der Verlängerung der Stadtbahn und der Verlegung des Wegedreicks Lange Lage enthalten sind, die gleichzeitig Eingriff in die festgesetzten Ausgleichsmaßnahmen des B-Plans II G/11 „Universitätsviertel Hof Hallau“ darstellen. Die exakte flächenmäßige Zuordnung bleibt Gegenstand vertraglicher Regelungen.

Die Flächenangabe auf Seite D 24 neu unten über die Größe der überschüssigen festgesetzten Ausgleichsflächen wird korrigiert: Es handelt sich um 15.041 qm. Davon entfallen 9.925 qm auf den Ausgleichsbereich 1, 136 qm auf den Ausgleichsbereich 2 und 4.980 qm auf den Ausgleichsbereich 3.

Das Kapitel Lärm auf Seite D 11 neu wurde vollständig überarbeitet.