

Argumente der Initiative Dürkopp Tor 6 gegen eine Stadtbahnendstation in diesem Quartier

Zunächst muss man sich die Entstehungsgeschichte des Quartiers Dürkopp Tor 6 in Erinnerung rufen, um zu erfassen, in welches Gebiet die Planung von moBiel eingreift und warum sich die Bewohner dieses Viertels gegen diese Planung wenden.

Dürkopp Tor 6 basiert auf der städtebaulichen Reaktivierung einer Industriebrache. So entstand ein Quartier, das bis heute – und auch noch demnächst? – ein städtebauliches Vorzeigeobjekt und regelmäßiger Besichtigungspunkt bei Stadtführungen ist. Jürgen Heinrich, ehemaliger Stadtdirektor Bielefelds und seinerzeit EXPO-Koordinator für die OWL-Marketing-Gesellschaft, nutzte die von der EXPO in Hannover ausgehenden Impulse, um in OWL eine eigene regionale Entwicklung anzustoßen. So entwickelten sich in OWL insgesamt 54 Projekte, die den Titel „Projekt der EXPO-Initiative“ tragen durften. Dadurch flossen 250 Mio DM Fördermittel des Landes nach OWL. Die bekanntesten Projekte waren wohl die Reaktivierung der Bahnstrecke Haller Willem und die Landesgartenschau Aqua Magica. Nur zwei der 54 OWL-Projekte durften sich schließlich mit dem EXPO-Titel „weltweites Projekt“ schmücken – eines davon war Dürkopp Tor 6! In der damaligen Berichterstattung wurde Dürkopp Tor 6 als „einmalige Verzahnung von Wohnen, Kultur, Arbeit und Ausbildung“ beschrieben.

Das Investitionsvolumen in Dürkopp Tor 6 belief sich im Zeitraum 1998 – 2000 auf rd. 50 Mio DM: Umbau alter Dürkopp-Fabrikgebäude zum BAJ und Theaterlabor, Bau des Jugendgästehauses (160 Betten/16Mio), Bau von 40 Eigentums- und 84 Mietwohnungen und Umbau des ehemaligen Anhalter-Bahnhofes (Küche, Speisesaal und Seminarräume des Jugendgästehauses; Parkhaus). In den Folgejahren bis 2007 wurden weitere rd. 50 Eigentumswohnungen neu errichtet.

Der dieser Bebauung zu Grunde liegende Bebauungsplan weist entscheidende Besonderheiten auf. Das Gebiet ist als Mischgebiet festgesetzt, jedoch mit einer um ein Drittel höheren Dichte der Bebauung (Geschossflächenzahl 1,6 statt 1,2) als in Mischgebieten regulär üblich. Der dadurch bedingte verkleinerte Zuschnitt der privaten Baugrundstücke wurde jedoch als städtebaulich vertretlich angesehen, weil er durch großzügige öffentliche Freiflächen (Parkanlage) ausgeglichen wurde. Zitat dazu aus der Begründung des Bebauungsplanes: „Die Größe der Neubaugrundstücke wurde zugunsten der Freifläche im Inneren des Plangebietes ... reduziert. So konnte eine attraktive öffentliche Grünfläche planungsrechtlich gesichert werden. Aus diesem Grunde ist die Überschreitung der Geschossflächenzahl ... städtebaulich vertretbar.“

Die Kettenhausbebauung entlang der Teutoburger Straße erfüllt dabei die Funktion eines Lärmschutzriegels, der den Straßenverkehrslärm von der Parkanlage und dem Spielplatz fernhält. Für diese Bebauung war vorab eine schalltechnische Untersuchung durchzuführen, die u.a. ergab, dass aus Lärmschutzgründen Schlafräume zum Blockinneren hin angeordnet wurden.

Die jeweils im rechten Winkel zueinander stehenden großen, überwiegend glatten Fassaden des Jugendgästehauses, des ehemaligen Anhalter-Bahnhofes und der Kettenhäuser (siehe Luftbild) führen leider dazu, dass sich Schall im Inneren des Quartiers durch Reflexionen gut ausbreiten kann.

Die Initiative Dürkopp Tor 6 wendet sich gegen eine Stadtbahnstation im Inneren des Quartiers, weil zu befürchten ist, dass die stadtplanerisch bewusst mit einer Ausgleichsfunktion versehenen Freiflächen in einem Maße verlärmert werden, dass sie diese Ausgleichsfunktion nicht mehr sinnvoll erfüllen können. Damit aber sind die planerischen Grundüberlegungen, die seinerzeit zu einer bewusst verdichteten Bebauung geführt haben, hinfällig.

Eine Verlärmung wird bei der Stadtbahnendstation nicht nur ausgehen von den Fahr- u. Standgeräuschen der Bahnen, sondern auch vom Publikum, insbesondere auch von Personen, die einen Bahnsteig mit überdachten Sitzgelegenheiten nur nutzen, um sich dort zu treffen oder aufzuhalten, ohne überhaupt mit der Stadtbahn fahren zu wollen. Entsprechende polizeiliche Erfahrungen gibt es von anderen Endstationen – insbesondere Stieghorst und Schildesche. Aber auch Fahrgäste, die spätabends / nachts Disco-Veranstaltungen in der Hechelei oder dem Jugendzentrum Niedermühlenkamp verlassen, werden kaum „geräuschlos“ auf die letzte Stadtbahn warten.

Das stadtplanerische Konzept von Dürkopp Tor 6 und damit das dortige Wohnen wird also ganz erheblich beeinträchtigt werden!