

## BEZIRKSVERTRETUNG DORNBERG

Auszug  
aus der nichtunterzeichneten Niederschrift  
der Sitzung vom 08.09.2016

---

Zu Punkt 6  
(öffentlich)

Erstaufstellung des planfeststellungsersetzenden Bebauungsplanes Nr. II/G 21 "Stadtbahn zum Campus Nord" für das Gebiet der Stadtbahntrasse nördlich Hof Hallau, südlich des Babenhauser Baches, durch das Campusgelände südlich des Moduls SO 2 und nördlich der Module SO 3 inkl. Trasse für den Ausbau der Dürerstraße, Wittebreite/Dürerstraße, Knotenpunkt Dürerstraße/Schloßhofstraße und Ausbau der Schloßhofstraße bis nördlich der Altdorferstraße

sowie

215. Änderung des Flächennutzungsplanes "Stadtbahntrasse Lohmannshof bis Dürerstraße im Parallelverfahren gemäß § 8 (3) Bau GB

- Stadtbezirk Dornberg -

- Verkleinerung des Geltungsbereichs des B-Planes und

- Verkleinerung des FNP-Änderungsbereichs

- Entwurfsbeschlüsse

Beratungsgrundlage:

Drucksache: 3501/2014-2020

Vor Beginn der Beratung beantragt Herr Vollmer, die Vorlage in der heutigen Sitzung nur in 1. Lesung zu behandeln.

Abstimmung über den Antrag von Herrn Vollmer zur Geschäftsordnung:

Die Bezirksvertretung Dornberg nimmt die Verwaltungsvorlage in 1. Lesung zur Kenntnis.

- dafür:	5 Stimmen
- dagegen:	4 Stimmen
- Enthaltungen:	4

- mit Mehrheit beschlossen -

Als Einleitung in die Thematik erinnert Frau Mittmann vom Bauamt an den im Jahre 2009 rechtskräftig beschlossenen Bebauungsplan „Hochschulcampus Nord“, dessen Vorgaben zur verkehrlichen Erschließung fortan wichtige Grundlagen für die Planungen der Stadtbahnverlängerung gebildet hätten. Ziel der zweiseitigen Geländeerschließung sei es gewesen, den Campus vom Kfz-Verkehr freizuhalten und gleichzeitig eine hochwertige ÖPNV-Qualität anbieten zu können. Dieses Ziel sollte durch die Verlängerung der Linie 4 über den nördlichen Campus bis zur Schloßhofstraße erreicht werden. Die weitere bauliche Entwicklung im nördlichen Bereich sei daher als aufschiebend bedingte Festsetzung nur zulässig, wenn die entsprechende Trassenverlängerung sowie der Aus-

bau der Dürerstraße realisiert würden.

Eine verfahrensrechtliche Besonderheit läge in dem Umstand, dass man das Element des planfeststellungsersetzenden Bebauungsplanes gewählt hätte, um die Öffentlichkeit durch das zweistufige Beteiligungsverfahren in erforderlichem Maße einbinden zu können und um im weiteren Prozess unabhängig von zeitlichen Fristen agieren zu können. Im Jahr 2010 hätte es im Rahmen einer öffentlichen Informationsveranstaltung zum Vorentwurf viele planungskritische Äußerungen gegeben, wodurch erneute Untersuchungen veranlasst worden seien. Die Ergebnisse hätten im neuen Entwurf entsprechend Berücksichtigung gefunden.

Sodann erklärt Herr Selle vom zuständigen Planungsbüro anhand einer Präsentation (siehe Anlage zur Niederschrift) die jeweiligen Änderungen und Konkretisierungen gegenüber dem Vorentwurf aus dem Jahre 2010.

Auf Nachfrage von Herrn Sensenschmidt, wie die Bewohner des Hauses Dürerstraße Nr. 90 vor den zukünftigen Lärmbelastungen geschützt werden sollen, berichtet Herr Galle vom Amt für Verkehr, dass das Gebäude durch seine unmittelbare Nähe zum Planbereich nur durch passive Maßnahmen, wie zum Beispiel Schallschutzfenster, gesichert werden könnte. Die spätere Ausführungsplanung werde konkret aufzeigen, welche Maßnahmen dort den geeigneten Effekt erzielen würden.

Herr Graeser und Herr Berenbrinker kritisieren den geplanten Rückbau der Wendeschleife am Lohmannshof. Diese Maßnahme würde nicht nur die vermeidbare Rückforderung von Fördergeldern in Höhe von 400.000,- € nach sich ziehen, auch verzichte man damit auf eine optimal gelegene Anlage zum Abstellen von Einsatzfahrzeugen.

Von Herrn Galle wird ausgeführt, dass die Wendeschleife zukünftig nicht mehr benötigt werde, da eine weitere Anlage am Gebäude X der Universität genug Platz für Vorhaltefahrzeuge bieten könnte. Zudem sei es fraglich, ob die Anlage in technischer Hinsicht fortbestehen könnte, wenn gleichzeitig neue Kreisradien für die Verlängerung realisiert werden müssten.

Weiter fragt Herr Graeser, ob ein Abzweig der Linie 4 in Richtung Großdornberg perspektivisch umsetzbar sei, wenn die zurückgebauten Bereiche der Wendschleife als Ausgleichsfläche für die neue Verlängerung zur Dürerstraße erhalten müssten. Die Bezirksvertretung habe sich in den vergangenen Jahren unabhängig von den Entwicklungen am Hochschulcampus stets dafür eingesetzt, dass eine mögliche Trasse nach Großdornberg freigehalten werde.

Von der Verwaltung wird geantwortet, dass man sich im vorliegenden Fall zunächst einmal auf das Planungsrecht für die Verlängerung zur Dürerstraße konzentrieren müsste. Falls zukünftige Entwicklungen einen Abzweig der Linie 4 vorsehen würden, könnte man die Ausgleichsflächen bedarfsweise zurücknehmen und an anderer Stelle ersetzen.

Herr Vollmer weiß zu berichten, dass die jetzigen Planungen in keiner Weise den zukünftigen Anforderungen an die Linie 4 gerecht werden könnten. Während die in Rede stehenden Konzepte zur Wissenschaftsstadt lediglich eine Ideensammlung widerspiegeln würden, sei fest davon auszugehen, dass sich Universität und Fachhochschule (FH) in ihren

Kapazitäten erweitern werden und dies eine erhebliche Erhöhung der Beförderungszahlen zur Folge hätte. Es sei fahrlässig, einer Planung zuzustimmen, die bereits bei der Beschlussfassung als überholt angesehen werden müsste.

Herr Haemisch vertritt die Auffassung, dass die Stadtbahnverlängerung bzw. die Einrichtung einer weiteren Haltestelle zur Erschließung des Campus aktuell überhaupt keinen Sinn ergeben würde. Die Haltestelle Wellensiek biete bereits eine optimale Anbindung zur FH, welche losgelöst von der möglichen Ansiedlung weiterer Institute auch zukünftig das Hauptziel auf dem Campus darstellen werde. Die Vorgabe im Bebauungsplan „Hochschulcampus Nord“, dass eine Stadtbahnerschließung als unabweisliche Voraussetzung für die bauliche Entwicklung im nördlichen Planungsbereich anzusehen sei, könnte bereits jetzt als fehlerhaft interpretiert werden, da das Gelände faktisch über eine Anbindung verfügen würde. Seine Fraktion spreche sich eindringlich dafür aus, den Bebauungsplan zu ändern und die Stadtbahnverlängerung erst realisieren zu lassen, wenn vor Ort ein nachweislicher Beförderungsbedarf festgestellt werden könnte.

Herr Steinkühler gibt überdies zu bedenken, dass sich die finanziellen Rahmenbedingungen im Vergleich zum Vorentwurf grundlegend geändert hätten. Während damals noch mit einer Investitionssumme von ca. 11 Mio. Euro kalkuliert worden sei, müsste man heute sicherlich mit einer Belastung von ca. 20 Mio. Euro rechnen. Sowohl die scheinbar verborgenen Erweiterungsabsichten der Universität als auch die bereits völlig ausgelastete Linie 4 würden eindeutig dafür sprechen, politisch nichts zu überstürzen und die Trasse mit Hilfe einer Bebauungsplanänderung erstmal nur freizuhalten und weitere Entwicklungen abzuwarten.

Herr Berenbrinker kann nicht nachvollziehen, warum die Stadtbahnverlängerung nach Jahren der Planung von der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen sowie von Herrn Vollmer nun generell in Frage gestellt werde. Man habe sich in vielen Sitzungen der Bezirksvertretung mit der Thematik befasst und es habe auch im Fall der geplanten Bebauung an der Grünwaldstraße Einigkeit bestanden, dass im weiteren Prozess zunächst Planungssicherheit mit der Trassenfestlegung vorliegen müsste. Die Zeit für derartige Einwendungen sei nun verstrichen. Ein Abwarten auf bauliche Entwicklungen hätte darüber hinaus zur Folge, dass sich der Planungs- und Realisierungsprozess um viele Jahre verzögern würde. In der Zwischenzeit würde dann die Politik in der Verantwortung stehen, den unausweichlich steigenden Individualverkehr gegenüber den betroffenen Anwohnerinnen und Anwohner zu rechtfertigen. Er selber zeige sich zufrieden, dass viele Bedenken der Bürgerschaft im Abwägungsprozess nochmals untersucht worden seien und nun eine vernünftige Entscheidungsgrundlage vorliege.

Sowohl von Herrn Steinkühler als auch von Herrn Vollmer wird es demontiert, die Planungsarbeit der Verwaltung in Gänze anzuzweifeln. Es sei sogar erfreulich, dass man so viele Anregungen aus dem Beteiligungsprozess im neuen Entwurf berücksichtigt hätte. Gleichwohl vermisse Herr Vollmer weiterhin eine Planung, die alle baulichen Eventualitäten im gesamten Perspektivbereich aufgegriffen hätte. Er habe gegenüber den übrigen Mitgliedern der Bezirksvertretung einen klaren Informationsvorsprung, was die Konzepte zum Wissenschaftsstandort in Bielefeld

angehe und er könnte daher realistisch beurteilen, dass hier entsprechende Planungsmängel vorliegen würden.

Herr Steinkühler sieht sich angesichts dieser unklaren Entwicklungsabsichten in der Auffassung bestätigt, dass die Verwaltungsvorlage in der Form nicht mitgetragen werden könnte.

Herr Huber stimmt überein und erklärt sich unter diesen Umständen ebenfalls nicht bereit, eine Planung zu verabschieden, deren Basis auf falschen Annahmen beruhen und sich in naher Zukunft als unzureichend herausstellen könnte.

Von Herrn Gieselmann wird noch einmal darauf hingewiesen, dass allen in der Bezirksvertretung seit vielen Jahren bewusst gewesen sei, dass die Stadtbahnverlängerung in der Form realisiert werden und sich dieser Grundlage fortan eine bauliche Erweiterung des Campus anschließen sollte. Wenn keine eindeutigen Fakten zu anderweitigen Planungsabsichten vorliegen würden, sei jede hypothetische Bemerkung an dieser Stelle als überflüssig zu bewerten.

Herr Paus bemängelt, dass aktuelle keine Studie die Leistungsfähigkeit der Linie 4 bei einer etwaigen Entwicklung der nördlichen Campus-Flächen belegen könnte. Angesichts der Tatsache, dass sich die Stadtbahn bereits heute zu den bekannten Stoßzeiten als gänzlich ausgelastet darstellen würde, sei die Frage berechtigt, ob moBiel überhaupt noch mehr Passagiere befördern könnte. Eine Schaffung von Planungsrecht ergebe nur Sinn, wenn die Bahn letztendlich auch mit einem Anstieg der Beförderungszahl umzugehen wüsste.

Zur Frage von Frau Zier, was die Fahrgastzahl-Prognosen aussagen, wenn die Verlängerungsstrecke in Betrieb genommen würde, präsentiert Frau Schwarz (Ingenieur-Büro IVV) folgende Daten aus dem Verkehrsgutachten:

Aktuelle Prognosen:

Lohmannshof-Wellensiek:	2.900 Passagiere am Tag
Wellensiek-Universität:	11.500
Universität- Hbf	26.000

Prognosen bei Verlängerung der Strecke:

Lohmannshof-Wellensiek:	7.500
Wellensiek-Universität:	14.400
Universität- Hbf	28.600

**Nachdem keine weiteren Wortmeldungen zu verzeichnen sind, nimmt die Bezirksvertretung Dornberg die Verwaltungsvorlage in 1. Lesung zur Kenntnis.**

-.-.-

004 Büro des Rates, 16.09.2016, 51-69 21

An

094, 600

zur Kenntnis und ggf. weiteren Veranlassung.  
i. A.

Imkamp