

BEZIRKSVERTRETUNG DORNBERG

Auszug
aus der nichtunterzeichneten Niederschrift
der Sitzung vom 27.10.2016

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

Beratungsgrundlagen:

Drucksache: 3501/2014-2020

Drucksache: 3774/2014-2020

Drucksache: 3869/2014-2020

Drucksache: 3873/2014-2020

Frau Viehmeister verweist zunächst auf die Anfrage der CDU-Fraktion zur Kapazität der Linie 4:

Drucksache: 3774/2014-2020

Kapazität der Linie (Anfrage der CDU-Fraktion vom 04.10.2016)

Anfrage:

Ist nach der Erweiterung der Fachhochschule, durch einen weiteren Neubau, die Kapazität der Stadtbahn-Linie 4 ausreichend, um die zu erwartenden Studierenden und Beschäftigten in den Spitzenzeiten aufzunehmen?

Zusatzfrage:

Ist unter diesem Gesichtspunkt der geplanten Erweiterung eine Verlängerung der Linie 4 sinnvoll oder muss über eine Alternative zur Erschließung der Fachhochschule durch den ÖPNV nachgedacht werden?

Begründung:

Laut einem Presseartikel in der Neuen Westfälischen am 20.09.2016 hat das Präsidium der Fachhochschule beschlossen, die Fachhochschule durch einen Neubau zu erweitern. Dieser Neubau wird vermutlich deutlich mehr Fahrgäste auf die Linie 4 bringen als die bisher angedachten Insti-

tute oder Forschungseinrichtungen im Baugebiet auf der Langen Lage.

Von Herrn Imkamp wird sodann die Stellungnahme des Amtes für Verkehr verlesen, die in Abstimmung mit moBiel und dem zuständigen Gutachterbüro erarbeitet worden ist.

Kapazitätsabschätzung:

Im heutigen Fahrplan werden in den verkehrlichen Spitzenstunden zwischen 7.00 und 10.00 Uhr 31 Fahrten vom Hbf. bis Lohmannshof angeboten. Bei angenommener Doppeltraktion (zwei Vamoszüge) mit insgesamt 450 Plätzen ergibt sich eine Kapazität von 13.950 Fahrgästen in den 3 Spitzenstunden. Beim errechneten Tagesverkehr von 14.300 Personenfahrten/Tag zwischen Bültmannhof und Universität in Richtung Lohmannshof mit Verlängerung der Linie 4 und einem hohen Anteil der 3 Spitzenstunden am Tagesverkehr von 80% (also 11.440 Personenfahrten) ergeben sich Kapazitätsreserven von 18%.

Der Abschnitt auf der Linie 4 zwischen Siegfriedplatz und Oetkerhalle weist mit einer Tagesbelastung von 16.650 Personenfahrten je Tag und Richtung (mit Stadtbahnverlängerung) die höchste Belastung auf. Aufgrund der zentraleren Lage im Stadtbahnnetz, also der größere Abstand zu den Hochschulen und der Nähe zum Stadtzentrum, ist hier eine höhere Durchmischung der Fahrgäste und Reisezwecke (d.h. ein größerer Fahrgastanteil in der Morgenspitze mit Fahrziel Innenstadt und mehr Fahrten außerhalb der Spitzenzeiten) zu erwarten, weshalb der hier zu erwartende Anteil der Spitzenstunden am Gesamtverkehr in Richtung Campus mit etwa 60 % angesetzt werden kann. Demzufolge sind hier unter Berücksichtigung der dort vorhandenen Belastungen Kapazitätsreserven von 28 % zu erwarten.

Zu den Studentenzahlen im Zeitungsartikel vom 20.09.2016 kann kurzfristig nur eine überschlägliche Annahme getroffen werden, da hierzu eigentlich eine differenzierte neue Verkehrserzeugungsrechnung mit konkreten Angaben zu Studierenden und Beschäftigten notwendig wäre. Die in dem Zeitungsartikel genannten 7.800 Studierenden am FH-Standort Bielefeld entsprechen rund 40% mehr als im Gutachten zugrunde gelegt wurden (5.500 Studierende nach Angaben der FH seinerzeit). Von diesen 2.300 Studierenden kommen 86% mit dem motorisierten Verkehr und davon wiederum 71% mit dem ÖPNV. Analog zu den Studierenden werden sich auch die Beschäftigten an der FH erhöhen, die auch zum Teil mit dem ÖV anreisen. Es ergeben sich daher insgesamt rund 1.490 Mehrfahrten je Tag und Richtung auf der Linie 4 zwischen Bültmannshof und Universität, die zu den ermittelten Fahrgästen hinzugerechnet werden müssen. Im Fall der Verlängerung der Linie 4 müssen in den Spitzenstunden am Morgen 12.630 Fahrgäste (1.490 Mehrfahrten je Richtung bei ursprünglich 14.300 Fahrgästen/Tag und 80% Anteil der 3 morgendlichen Spitzenstunden am Tagesverkehr) transportiert werden. Bei einer Kapazität von 13.950 Plätzen wird eine Auslastung von rund 90%, also einer Reserve von ca. 10% erreicht.

Ergebnis:

Die im Rahmen des Verkehrsgutachtens von Universität und Fachhochschule prognostizierten Werte für die zukünftigen Zuwächse der Studierendenzahlen können ebenso wie die im Zeitungsartikel vom 20.09.2016 aufgeführten Studentenzahlen von der Linie 4 noch aufgenommen wer-

den. Eine Verlängerung der Linie 4 ist daher unter diesem Gesichtspunkt als sinnvoll zu erachten.

Die Mitglieder der Bezirksvertretung nehmen Kenntnis.

Frau Viehmeister erinnert daran, dass die Planungsinhalte zur Stadtbahnverlängerung in der letzten Sitzung der Bezirksvertretung bereits ausführlich dargelegt worden seien. Insofern bestehe keine Notwendigkeit für eine erneute Berichterstattung der Verwaltung. Sie schlägt sodann vor, zunächst die in Rede stehenden Anträge zu behandeln.

Drucksache: 3869/2014-2020

Berücksichtigung der Stadtbahn nach Großdornberg (Antrag von Herrn Vollmer [Die Linke] vom 10.10.2016)

Antragstext:

Die Verwaltung wird beauftragt, bei der Planung der Stadtbahn von der aktuellen Endstation am Lohmannshof bis zur Dürerstraße eine Stadtbahnführung nach Großdornberg zu berücksichtigen.

Begründung:

Im Gegensatz einer denkbaren aber bisher politisch nicht weiter beschlossenen Verbindung der Stadtbahnlinien 3 und 4 gibt es zur Stadtbahnführung nach Großdornberg eine Reihe von Beschlüssen. Außerdem wurde die Trasse dieser möglichen Stadtbahn sowohl baulich als auch planerisch berücksichtigt, so in den Bebauungsplänen Nr. II/G 10, Nr. II/G 12 und aktuell beim Bebauungsplan Nr. II/G 15. So ist auch die Trasse nachrichtlich im aktuellen Landesentwicklungsplan dargestellt, was auf einen politischen Beschluss in der Legislaturperiode 1994-1999 zurückgeht. Die in der Machbarkeitsstudie genannten Zahlen sind mittlerweile hinfällig, die denkbaren P+R Fahrgäste aus dem Raum Werther, Borgholzhausen nicht berücksichtigt.

Herr Berenbrinker teilt seine Unterstützung für den vorliegenden Antrag mit, da eine Trasse entlang der Wertherstraße für ihn die einzige richtige Option für eine Stadtbahnerschließung Großdornbergs sei. Auf seinen Vorschlag hin, die Verwaltung ergänzend um Prüfung zu bitten, ob die bestehende Wendeanlage am Lohmannshof zum Vorhalten von Einsatzfahrzeugen, beispielsweise zu Großveranstaltungen, beibehalten werden könnte, fasst die Bezirksvertretung folgenden

Beschluss:

Die Verwaltung wird beauftragt, bei der Planung der Stadtbahn von der aktuellen Endstation am Lohmannshof bis zur Dürerstraße eine Stadtbahnführung nach Großdornberg zu berücksichtigen.

Darüber hinaus wird die Verwaltung um Prüfung gebeten, ob die Wendeanlage am Lohmannshof zum Vorhalten von Einsatzfahrzeugen beibehalten werden kann.

- abweichend vom Beschlussvorschlag einstimmig beschlossen -

Drucksache: 3873/2014-2020

Bürgerversammlung zum Bebauungsplan Nr. II/ G 21 „Stadtbahn zum Campus Nord“ (Antrag der CDU-Fraktion vom 14.10.2016)

Antrag:

Die Bezirksvertretung Dornberg bittet die Bezirksbürgermeisterin und die Verwaltung der Stadt Bielefeld, möglichst zeitnah eine Bürgerversammlung zum Bebauungsplan Nr. II/ G 21 „Stadtbahn zum Campus Nord“ durchzuführen. Dabei sollen auch mögliche Entwicklungen auf dem Campus vorgestellt werden.

Herr Berenbrinker begründet den Antrag seiner Fraktion und erinnert an die frühzeitige Bürgerbeteiligung im Rahmen des Aufstellungsbeschlusses vor fünf Jahren. Viele der damals von den Bürgerinnen und Bürgern vorgetragenen Anregungen und Kritikpunkte hätten in der heutigen Vorlage zum Entwurfsbeschluss Berücksichtigung gefunden. Auch wenn das Bebauungsplanverfahren eine erneute Bürgerversammlung nicht ausdrücklich vorsehe, so würde doch alleine das große öffentliche Interesse in dieser Sache eine weitere Informationsveranstaltung rechtfertigen können. Überdies könnte die Bezirksvertretung dadurch noch einmal wichtige Erkenntnisse für ihre Entscheidungsfindung im potenziell nächsten Verfahrensschritt erlangen.

Im Einvernehmen wird der Antrag dahingehend abgeändert, dass die Bürgerversammlung zeitgleich zur Offenlage der Planungsunterlagen stattfinden soll.

Beschluss:

Die Bezirksvertretung Dornberg bittet die Bezirksbürgermeisterin und die Verwaltung der Stadt Bielefeld, *parallel zur öffentlichen Auslegung der Entwurfsunterlagen* eine Bürgerversammlung zum Bebauungsplan Nr. II/ G 21 „Stadtbahn zum Campus Nord“ durchzuführen. Dabei sollen auch mögliche Entwicklungen auf dem Campus vorgestellt werden.

- abweichend vom Beschlussvorschlag einstimmig beschlossen -

Sodann nimmt Herr Vollmer Bezug auf das aktuelle Bebauungsplanverfahren. Er könne es sachlich nachvollziehen, dass man sich in der Vergangenheit bewusst dafür ausgesprochen hätte, das Planungsrecht für die nördlichen Campus-Flächen an die Realisierung einer hochwertigen ÖPNV-Anbindung zu koppeln. Gleichwohl müsste man jetzt auch erkennen, dass sich die Ausgangslage verändert hätte und das tatsächliche Bauinteresse von Forschungsinstituten auf dem Campus mit vielen Unwägbarkeiten verbunden sei. Auch die veröffentlichten Aussagen von Universität und Fachhochschule (FH) zu perspektivischen Erweiterungsabsichten dürften mangels Verbindlichkeit nicht als Begründung herangezogen werden. Ohne ein geordnetes Stadtentwicklungskonzept ergebe die weitere ÖPNV-Planung zur Verlängerung der Stadtbahnlinie keinen Sinn.

Herr John sieht sich durch die neue Ausgangslage ebenfalls in der Auffassung bestätigt, dass für die Verlängerung der Trasse zurzeit keine Notwendigkeit bestehe. Man habe damals erwartet, dass die FH weiter

nördlich errichtet und damit auch prioritär über eine neue Stadtbahnhaltestelle erschlossen werden sollte. Der jetzige Standort der FH und denkbarer Erweiterungsgebäude sei von Studierenden und Beschäftigten problemlos über die Haltestelle Wellensiek zu erreichen. Die Mitarbeiterzahlen möglicher Forschungsinstitute im nördlichen Campus-Bereich würden darüber hinaus kaum ins Gewicht fallen und keinesfalls eine direkte Haltestellenanbindung rechtfertigen. Da auch die Kapazitätsgrenze der Linie 4 entgegen den Berechnungen der Verwaltung bereits überschritten sei, könnte man sich die hohen Kosten für Investition und laufende Unterhaltung zum jetzigen Zeitpunkt sparen.

Herr Sensenschmidt mahnt dagegen, den Zeitfaktor nicht unberücksichtigt zu lassen. Derartige Großprojekte seien erfahrungsgemäß nicht kurzfristig und situationsgebunden zu realisieren. In Hinblick auf ein perspektivisches Bauinteresse von Instituten könnte ein bewusstes Aufschieben und Abwarten die gesamte Planung gefährden.

Herr Huber stimmt den Ausführungen von Herrn Sensenschmidt zu und weist darauf hin, möglichst frühzeitig alle notwendigen Voraussetzungen für die Ansiedlung von Unternehmen zu schaffen. Es sei nicht gewährleistet, dass die enorme Summe an Fördergeldern jederzeit und kurzfristig abgerufen werden könnte.

Herr Berenbrinker sieht sich veranlasst, noch einmal darauf hinzuweisen, dass die grundsätzliche Entscheidung zur Verlängerung der Trasse bereits mit dem Aufstellungsbeschluss vor einigen Jahren getroffen worden sei. Der zweite Schritt im Verfahren würde nun die Planungssicherheit herstellen und dürfe keinesfalls mit einem unmittelbaren Baubeginn gleichgesetzt werden.

Von Herrn Gieselmann wird erklärt, dass ein positives Votum zur Verlängerung der Stadtbahntrasse den nächsten, logischen Verfahrensschritt für alle weiteren Aktivitäten auf dem Campus-Gelände darstellen würde. Nur auf diese Weise könnte die verkehrliche Vorgabe, den Campus-Nord angemessen an den ÖPNV anzuschließen, erfüllt und zunehmender Individualverkehr vermieden werden.

Herr Haemisch und Herr Steinkühler widersprechen den Aussagen von Herrn Berenbrinker, dass mit dem Entwurfsbeschluss lediglich das Planungsrecht sichergestellt werde. Laut Herrn Haemisch sei der Prozess dann unwiderruflich angestoßen und ein Rückbau würde zwangsläufig mit Rückzahlungen von Fördergeldern einhergehen. Solange keine verbindliche Planung für die Campus-Entwicklung vorliege, dürfte keine Entscheidung getroffen werden. Herr Steinkühler zitiert dazu aus der Beschlussvorlage, dass die Zulässigkeit weiterer Nutzungen in den ausgewiesenen Planungsflächen an die Stadtbahnverlängerung und an die Realisierung der nordöstlichen Straßenanbindung durch die ausgebaute Dürerstraße gekoppelt sei. Insofern sei davon auszugehen, dass nicht nur das formelle Planungsrecht hergestellt werden müsste, sondern eine tatsächliche bauliche Realisierung als Voraussetzung diene.

Für Herrn Graeser ist es offensichtlich, dass der ÖPNV im Bielefelder Westen nur durch den Ausbau des Schienenverkehrs effektiv und zukunftsweisend bleiben könnte. Der Individualverkehr gestalte sich zunehmend komplizierter und auch die Buslinien würden zu den Stoßzeiten

regelmäßig an ihre Kapazitätsgrenzen stoßen. In Anbetracht der Tatsache, dass sich die Einwohnerzahl des Stadtbezirks und damit auch die Personenfahrten zwischen Dornberg und der Innenstadt sukzessive erhöhen würden, dürfte man keineswegs die gesamten Planungen auf unbestimmte Zeit stoppen.

Herr Vollmer stellt den Antrag, die Planungen an die interne Arbeitsgruppe „Ortsteilentwicklung Babenhausen“ zu überweisen und die Entscheidung entsprechend zu vertagen.

Abstimmung über den Antrag von Herrn Vollmer:

Die Entscheidung über den vorliegenden Entwurfsbeschluss wird vertagt und die Planungen sollen zur weiteren Beratung an die AG „Ortsteilentwicklung Babenhausen“ überwiesen werden.

dafür: 4 Stimmen
dagegen: 9 Stimmen

- mithin abgelehnt -

Sodann lässt Frau Viehmeister über die Beschlussvorlage der Verwaltung abstimmen.

Beschluss:

- 1. Der räumliche Geltungsbereich des planfeststellungsersetzenden Bebauungsplanes Nr. II/G 21 „Stadtbahn zum Campus Nord“ wird gegenüber dem Aufstellungsbeschluss vom 26.10.2010 verkleinert.
Für die genaue Abgrenzung ist die Eintragung des Geltungsbereiches im Nutzungsplan im Maßstab 1:1.000 verbindlich.**
- 2. Der planfeststellungsersetzende Bebauungsplan 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 wird gemäß §§ 2 und 3 (2) Baugesetzbuch (BauGB) mit der Begründung als Entwurf beschlossen**
- 3. Der räumliche Geltungsbereich der 215. Änderung des Flächennutzungsplanes "Stadtbahntrasse Lohmannshof bis Dürerstraße" wird gegenüber dem Aufstellungsbeschluss vom 26.10.2010 verkleinert. Die Abgrenzung des Geltungsbereiches der Flächennutzungsplanänderung ist in der Anlage A (Teilplan Flächen „Entwurf“ / Planblatt Änderung) dargestellt.**

4. Die 215. Änderung des Flächennutzungsplans „Stadtbahntrasse Lohmannshof bis Dürerstraße“ im Parallelverfahren gemäß § 8 (3) BauGB wird mit den Erläuterungen als Entwurf beschlossen.
5. Der Entwurf des Bebauungsplanes Nr. II/G 21 und der Entwurf der 215. Änderung des Flächennutzungsplans sind mit den Begründungen und den umweltbezogenen Stellungnahmen gemäß § 3 (2) BauGB für die Dauer eines Monats öffentlich auszulegen. Ort und Dauer der Auslegung sowie Angaben dazu, welche Arten umweltbezogener Informationen verfügbar sind, sind gemäß § 3 (2) BauGB öffentlich bekannt zu machen.
6. Parallel zur Offenlegung sind gemäß §§ 4a (2), 4 (2) BauGB die Stellungnahmen der Behörden und sonstiger Träger öffentlicher Belange zu den Entwürfen einzuholen.

- bei 9 Ja-Stimmen und 4 Gegenstimmen mit Mehrheit beschlossen -

-.-.-

004 Büro des Rates, 04.11.2016, 51-69 21

An

094, 600, 660

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

Imkamp