

NATURSCHUTZBEIRAT

Auszug
aus der Niederschrift
der Sitzung vom 21.03.2017

Zu Punkt 5
(öffentlich)

Antrag auf Befreiung gem. § 30 Abs. 4 BNatSchG zur Inanspruchnahme eines gesetzlich geschützten Biotops im Bereich der Dürerstraße / Grünewaldstraße im Zusammenhang mit dem Bebauungsplan Nr. II/G21 „Stadtbahn zum Campus Nord“

Beratungsgrundlage:
Drucksache: 4474/2014-2020

Aus der Beratung und Beschlussfassung zu TOP 4 „Stadtbahn zum Campus Nord“ ergibt sich für den Naturschutzbeirat in der weiteren Konsequenz, dass der Antrag auf Befreiung gem. § 30 Abs. 4 BNatSchG zur Inanspruchnahme eines gesetzlich geschützten Biotops im Bereich der Dürerstraße / Grünewaldstraße im Zusammenhang mit dem Bebauungsplan Nr. II/G21 „Stadtbahn zum Campus Nord“ abzulehnen ist.

Darüber besteht Einvernehmen im Naturschutzbeirat. -

Anlage
Beschlusstext zu TOP 4

- bei einer Enthaltung einstimmig beschlossen -

-.-.-

360 Umweltamt, 18.04.2017, 51-3303

An

600.41 7 Frau Mittmann

360.21

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

Kögel

Anlage

Zu Punkt 4

Aufstellung des planfeststellungsersetzenden Bebauungsplanes Nr. II/G 21 „Stadtbahn zum Campus Nord“ und 215. Änderung des Flächennutzungsplanes.

Beratungsgrundlage:

Drucksachennummer: 4477/2014-2020

Herr Moss erinnert an die Ausgangslage des seit 2009 rechtsverbindlichen Bebauungsplanes II/G20 „Hochschulcampus Nord“ und an die damalige Bürgerinitiative, an den städtebaulichen Wettbewerb und an die daraus resultierende hochwertige ÖPNV-Anbindung. Die Verlängerung der Stadtbahn Linie 4 sei u.a. Voraussetzung, um die im Bebauungsplan II/G20 enthaltene Bedingung „70 % Erschließung durch ÖPNV“ für die nördlichen Bauflächen erfüllen zu können. Solange die ÖPNV-Anbindung nicht gesichert sei, dürfen auf dem Campusgelände keine weiteren Gebäude genehmigt werden. Da der Hochschulbereich und die Fachhochschule dringend Expansionsraum benötigen, bestehe Planungsdruck. Der Aufstellungsbeschluss zur jetzigen Planung sei bereits 2010 gefasst worden.

Die Vorsitzende fragt, warum die Stadtbahnverlängerung nicht im Bebauungsgebiet enden könne, sondern bis zur Dürerstraße geführt werden müsse. Herr Moss antwortet, die Verlängerung ermögliche zusätzliches Erschließungspotenzial und eine bessere Verknüpfung mit den Buslinien an der Schloßhofstraße. Eine Wendeschleife sei nicht erforderlich, geplant sei eine Wendeanlage mit Stumpfgleis.

Ein Mitglied erinnert an die damalige Aussage von MoBiel zur jetzigen Endstation der Linie 4 Lohmannshof, dass eine Wendeschleife erforderlich sei. Dies wäre dann eine Falschaussage gewesen.

Ein anderes Mitglied sieht im Elektrobuspendelverkehr eine bessere Alternative. 2008 und 2010 habe sich der Beirat bereits gegen die Trassenführung der Stadtbahn ausgesprochen.

Herr Moss weist auf das Risiko einer Klage gegen den B-Plan II/G20 hin, sollte es zu keiner Umsetzung der „Status-Quo Regelung“ der bindenden Festsetzung kommen.

Ein Mitglied sieht die Aufsichtsbehörde in der Pflicht, 20 Mio. € Kosten für die Stadtbahnverlängerung seien nicht vertretbar. Die Notwendigkeit bzw. der Bedarf zur Umsetzung wird nicht gesehen. Die zukünftig geplante Bebauung im Bereich der Grünwaldstraße könne per ÖPNV auch anders erreicht werden. Das Mitglied macht auf die Stadtbahnhaltestelle in Milse in freier Landschaft aufmerksam. Herr Moss hinterfragt, was zuerst kommen müsse, die Erschließung oder die Bebauung. Das Land würde zudem eine Wirtschaftlichkeitsuntersuchung fordern.

Im Zusammenhang mit einer Mehrbelastung durch den individuellen Kfz-

Verkehr weist Herr Moss auch auf das Problem der Luftschadstoffe -wie aktuell am Jahnplatz- hin.

Auf Nachfrage zu den Bahnkapazitäten erläutern Herr Moss und Frau Mittmann vom Bauamt, dass diese in Abstimmung mit MoBiel gutachterlich geprüft wurden. Die Stadtbahnlinie 4 könne auch die zukünftig prognostizierten Fahrgastzuwächse durch die Verlängerung aufnehmen. Laut MoBiel können durch den Einsatz der neuen Vamoszüge -insbesondere zu den Stoßzeiten- mehr Fahrgäste befördert werden. Herr Meyer vom Amt für Verkehr ergänzt, dass der Tunnel oft das Problem sei. MoBiel setze bereits heute zusätzliche Stadtbahnen am Bahnhof zur Entlastung ein.

Herr Moss muss die Sitzung aus terminlichen Gründen verlassen.

Frau Mittmann gibt einen kurzen Überblick zum B-Planverfahren und informiert darüber, dass die Offenlegung des jetzigen B-Plan-Entwurfes mit Umweltbericht und Fachgutachten noch bis Ende März laufe. Danach folge die Auswertung der eingegangenen Stellungnahmen in Abstimmung mit den Fachämtern und Fachplaner.

Frau Mittmann erläutert, dass zum Entwurf u.a. der Landschaftspflegerische Begleitplan und der Artenschutzbeitrag erarbeitet bzw. aktualisiert wurden. Anhand von Plänen (Bestandsplan, Begrünungsplan) der Landschaftsarchitekten erläutert sie die Auswirkungen auf Natur und Landschaft (Flächenversiegelung) und deren Berücksichtigung/Ausgleich (trassenbegleitende Gehölzpflanzungen, Rasengleis, begrünte Sichtschutzwälle, Kompensationsmaßnahmen im Bereich Johannisbachaue und Schelphof – städtische Ökokonten). Sie ergänzt, dass die Überplanung eines gesetzlich geschützten Biotops (Nasswiese) unumgänglich sei, da dort die Trassenführung geplant sei und es keine umsetzbare Alternative gebe. Dieses erfordere einen Antrag auf Befreiung wegen der Inanspruchnahme eines § 30-BNatSchG-Biotopes (siehe Drucksachen-Nr. 4474/2014-2020). Zum Artenschutz sei festzuhalten, dass keine in NRW planungsrelevanten Arten betroffen seien und für die übrigen Arten Vermeidungs- und Schutzmaßnahmen im Rahmen der Ausgleichsmaßnahmen festgelegt werden.

Prof. Dr. Sossinka trägt aus der Stellungnahme des BUND vor. Betroffen seien 1. die Freifläche einer Kita, 2. bereits laut Luftbild von 1937 eine Hecke mit aktuell 4 vorhandenen Grasmückenarten, 3. das Regenrückhaltebecken unter der Trasse, 4. die Fledermausarten Mausohr und Kleiner Abendsegler als im Wald und bodennah jagende Arten, 5. der Feldsperling und das Rebhuhn als planungsrelevante vorhandene aber im Gutachten nicht aufgeführte Arten und 6. das Wäldchen „Lange Lage“ durch eine Entwässerung. Die als Ausgleich vorgesehene Fläche in der Johannisbachaue sei bereits existent. Die Planung sei insgesamt fehlerhaft und nicht genehmigungsfähig.

Herr Wörmann erklärt, dass die Stellungnahme vom BUND dem Umweltamt bisher nicht bekannt sei. Frau Mittmann entgegnet, dass die eingereichten Stellungnahmen erst nach Ablauf der Offenlegung an die entsprechenden Ämter zur Prüfung und Bewertung geschickt werden.

Die Vorsitzende verliest die relevanten Beschlüsse des Beirates vom

29.4.2008 und 4.5.2010. Es bliebe weiterhin zu hinterfragen, wieso die Stadtbahn bis außerhalb des Bebauungsgebietes verlängert werden solle. Frau Mittmann erklärt, dass die Verlängerung bis zur Schloßhofstraße für die zukünftig geplante Bebauung an der Grünwaldstraße vorteilhaft sei und dort den ÖPNV stärken solle. Auch aus städtebaulichen Gründen sei die Anordnung einer Wendeanlage außerhalb des Campusplatzes sinnvoll und liege dem städtebaulichen Wettbewerb zugrunde. Herr Meyer ergänzt, dass die geplante Verbindung der Stadtbahnlinien 3 +4 eine perspektivische Planung sei und zusätzlich gute Vorteile für die weitere Erschließung von Fahrgastpotentialen biete.

Auf Nachfrage erklärt er, dass Busse betriebswirtschaftlich teurer seien als Stadtbahnen.

Ein Mitglied sieht in der Stadtbahnverlängerung einen Umstand, durch den ein Zwangspunkt für neue weitere Baugebiete geschaffen werde und erinnert erneut an das Beispiel Stadtbahnhaltestelle in Milse.

Die Vorsitzende zitiert einen Presseartikel vom 18.2.2017 „Hunderte Wohneinheiten in Aussicht“.

Frau Mittmann teilt mit, dass das Entwicklungskonzept „Ortsteil Babenhäuser“ zurzeit zusammen mit der Verwaltung, einem externen Planungsbüro und einer AG der BV Dornberg erarbeitet werde und erste Überlegungen (Zielkonzepte) in Rahmen eines Bürgerdialogs zeitnah vorgestellt werden sollen.

Ein Mitglied hält den vorgestellten B-Plan für einen gravierenden Eingriff in Natur und Landschaft, der dem Arten- und Gewässerschutz widerspreche und dem die dringliche Notwendigkeit fehle und erinnert an den Beschluss des Beirates vom 27.2.2007.

Ein weiteres Mitglied schließt sich dem Vorredner an und weist auf das Artensterben bei gängigen Arten hin.

Die Vorsitzende schlägt folgenden Beschluss vor:

Beschluss:

Zu einer Stadtbahntrasse in diesem Bereich hat sich der Beirat bereits zweimal geäußert:

29.4.2008: „Der Beirat nimmt die UVS zur Kenntnis. Er lehnt die Varianten 1.2 und 2.1 ab, weil sie zu erheblichen Eingriffen in Natur und Landschaft führen. Es sollte geprüft werden, ob eine Stadtbahnverlängerung überhaupt erforderlich sei. Wenn ja, sollte sie innerhalb des Bebauungsplangebietes liegen.“

4.5.2010: „Der Landschaftsbeirat bezieht sich auf seinen Beschluss vom 29.04.2008 (folgt Zitat des obigen Beschlusses). Der Landschaftsbeirat lehnt die neu vorgestellte Variante 1.5 ab, weil sie noch nachteiliger für Natur und Landschaft als die Variante 1.2 ist. Der Landschaftsbeirat hält weiterhin eine Trassenführung im Bebauungsplangebiet für die einzig verträgliche.“

Der Beirat lehnte 2008 und 2010 die Trassen 1.2, 2.1 und 1.5

ab, weil sie zu erheblichen Eingriffen in Natur und Landschaft führen.

Er forderte jedes Mal, zu prüfen, ob eine Stadtbahnverlängerung überhaupt erforderlich sei. Die Notwendigkeit für eine Stadtbahnverlängerung erscheint ihm auch im vorliegenden Entwurf nicht nachgewiesen (gute Erreichbarkeit von der vorhandenen Haltestelle Wellensiek).

Damals hat der Beirat besonders eine Weiterführung der Stadtbahntrasse über das Bebauungsplangebiet hinaus abgelehnt. Die Notwendigkeit einer Stadtbahntrasse bis zur Schlosshofstraße für die Erschließung des Hochschulcampus ist nicht nachgewiesen. Es wird u.a. eine wertvolle Freiraumachse zerschnitten, ein Waldstück ökologisch entwertet und ein § 30-Biotop zerstört. Der Naturschutzbeirat bleibt bei seiner Ablehnung. Das trifft ebenso auf die Verlängerung und den Ausbau der Dürerstraße bis zum Campus zu.

Schon am 27.02.2007 forderte der Landschaftsbeirat zu den Vorgaben für den Wettbewerb Hochschulcampus Lange Lage: „4. Vorzugeben ist, dass der Übergang zur freien Landschaft nach Nordwesten, Richtung Babenhauser Bach und Johannisbach nicht durch die Barrierewirkung von Verkehrsstrassen abgeschnitten wird.

5. Die Freiraumachse westlich des bisherigen Universitätsgeländes (zurzeit z.T. versiegelte Parkplätze) muss als echte Grünbrücke bis zum Teutoburger Wald und über die Lange Lage bis zum Gellershagener und Babenhauser Bach entwickelt werden.“

- bei einer Enthaltung einstimmig beschlossen -

-.-.-