

Anlage

C 1

Erstaufstellung des planfeststellungsersetzenden Bebauungsplanes Nr. II / G 21 „Stadtbahn zum Campus Nord“

Auswertung der Beteiligungsverfahren gem. §§ 4 (1) und 3 (1) BauGB

- Planzeichnungen Vorentwurf (Stand Dezember 2010 / Verkleinerung)
- Auswertung der frühzeitigen Stellungnahmen der Behörden und Träger öffentlicher Belange
- Auswertung der frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligung

Stadt Bielefeld

Stadtbezirk Dornberg

Erstaufstellung

planfeststellungsersetzender
Bebauungsplan Nr. II/ G21

„Stadtbahn zum Hochschulcampus Nord“

Anlage C 1

Auswertung des Beteiligungsverfahrens

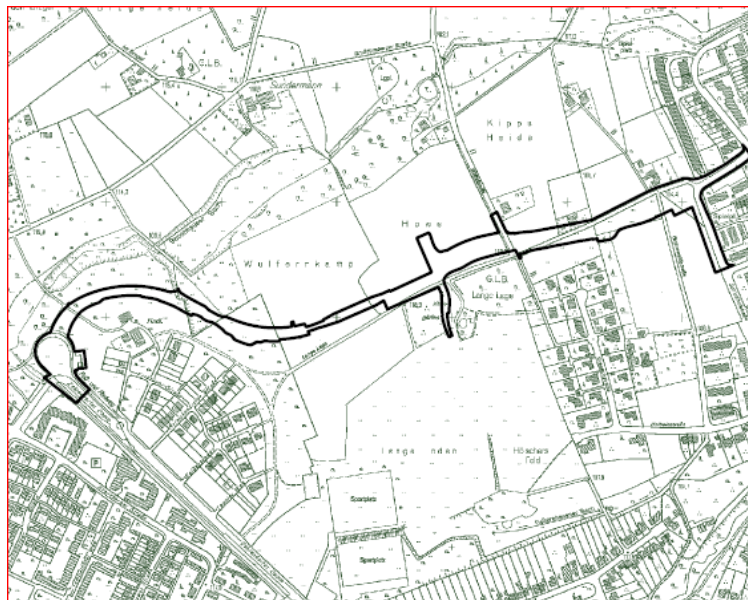
gemäß §§ 4 (1) BauGB und 3 (1) BauGB

(Stand Juli 2016)

Planzeichnungen -Vorentwurf-

(Stand Dez. 2010)

Übersichtsplan

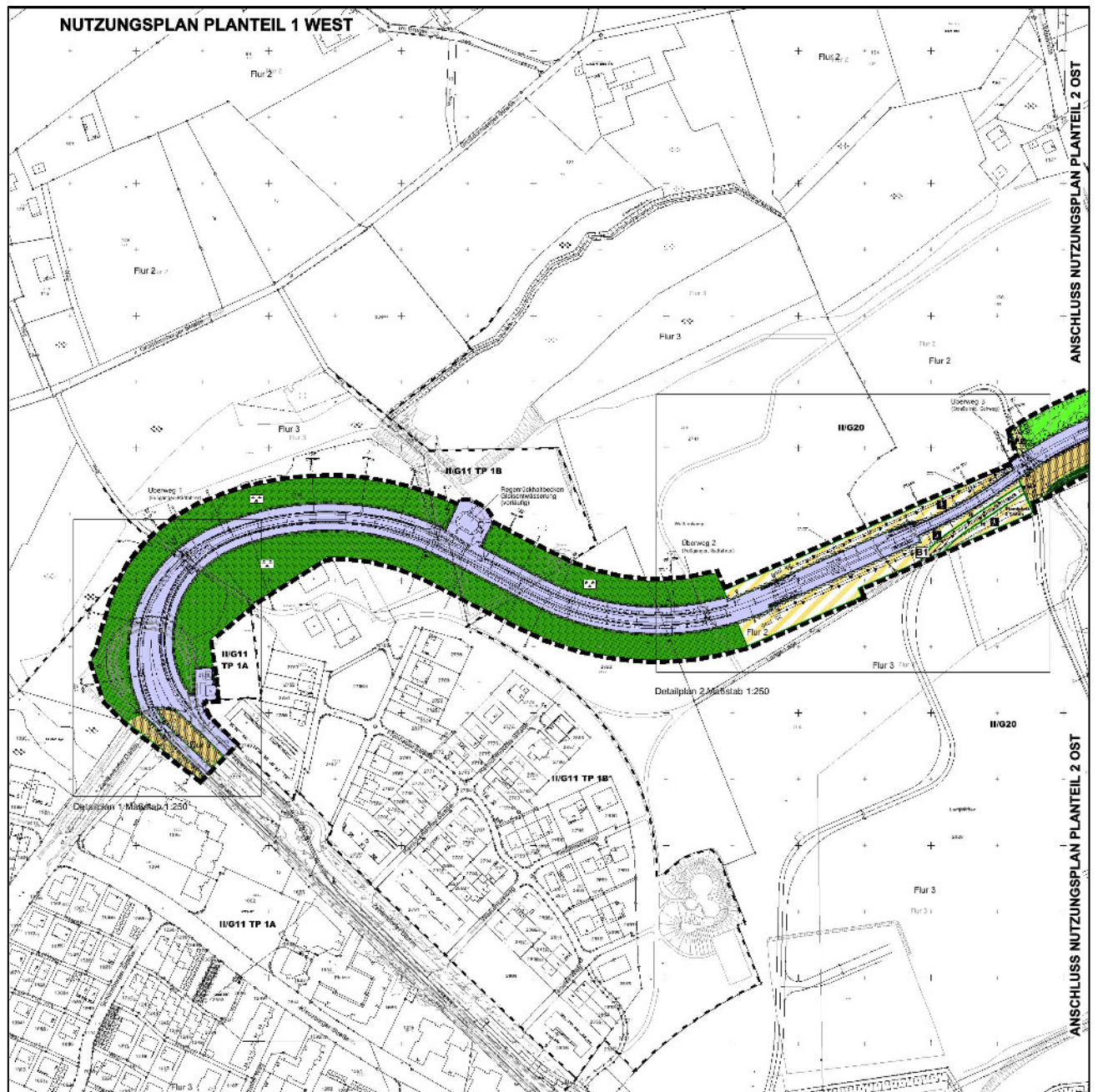


Verfasser:

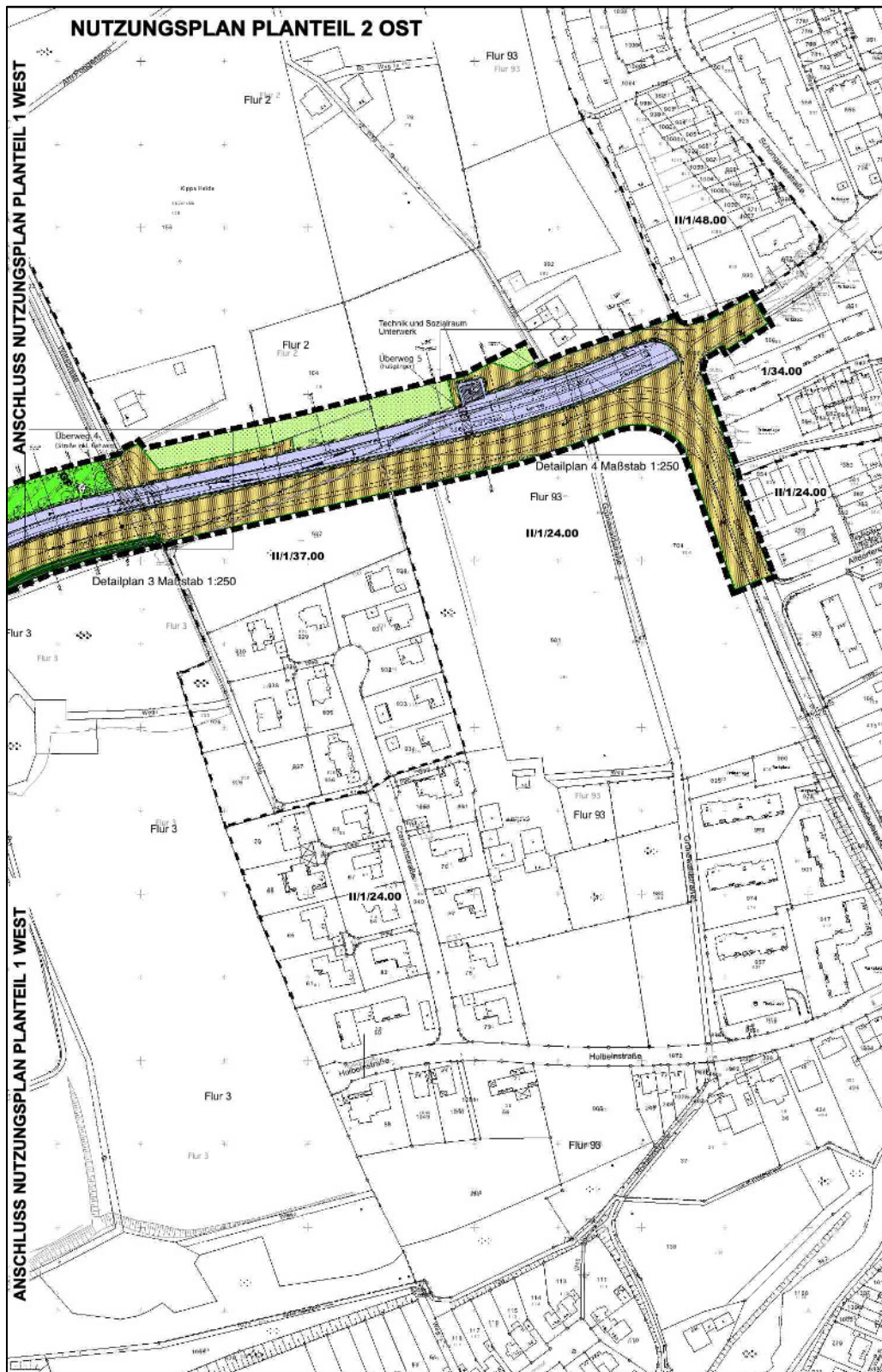
Bauamt 600.41
Amt für Verkehr 660.21

Claussen-Seggelke Stadtplaner

Bebauungsplan-Vorentwurf Stand Dezember 2010
Nutzungsplan Planteil 1 West (Verkleinerung)



Bebauungsplan-Vorentwurf Stand Dezember 2010
Nutzungsplan Planteil 2 Ost (Verkleinerung)





Auswertung der Stellungnahmen der frühzeitigen Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange gemäß § 4 (1) BauGB

(Anschreiben vom 18.01.2011, Fristablauf: 28.02.2011)

Lfd. Nr.	Einwender; Datum,	Stellungnahmen (Anregungen, Hinweise) (in inhaltlicher Zusammenfassung)	Stellungnahme der Verwaltung
2.2	Polizeipräsidium Bielefeld, Schreiben vom 18.02.2011	Es bestehen keine Bedenken oder Anregungen gegenüber der Planung. Nachfolgend werden allgemeine Empfehlungen zur Gestaltung der Haltestellen und Zuwegungen vorgetragen: 1. Äußere Gestaltung und Einpassung - Haltestellen sollen einsehbar, übersichtlich gestaltet, gut beleuchtet, auf kurzen und direkten Wegen erreichbar sein, grundsätzlich oberirdisch möglichst zentral angelegt werden und in Sichtbezug bzw. Rufweite zu anderen, zu allen Zeiten belebten Nutzungen angesiedelt sein. - Haltestellen sollten sich auf gleichem Niveau wie die umliegende Bebauung und angrenzenden Straßen befinden, um ausreichende soziale Kontrolle zu gewährleisten. - Bei oberirdischen Stadtbahnhaltestellen wird grundsätzlich ein Mittelbahnsteig bevorzugt. 2. Überschaubarkeit und Transparenz - Raum muss überschaubar sein und darf nicht durch Sichtbehinderungen unübersichtlich werden oder wirken. - Nischen, tote Ecken, Winkel, Mauervorsprünge oder breite Säulen sind zu vermeiden. - Die unmittelbare Umgebung von Haltestellen sollte wichtige Blickbeziehungen berücksichtigen, Sichtbehinderungen durch hochwachsenden Pflanzen oder unübersichtlichen Grünflächen vermeide. - Sichtbehindernde Einbauten wie Werbewände, Kioske u. a. vermeiden.	<i>Die Ausführungen, Empfehlungen und Hinweise zu den kriminalpräventiven Aspekten werden zur Kenntnis genommen.</i> <i>Sie betreffen keine städtebaulichen Belange i.S. der Bauleitplanung sondern beziehen sich im Wesentlichen auf die Ausführungsplanung der Stadtbahntrasse.</i> zu 1. Die Haltestellen liegen innerhalb des geplanten Hochschulcampus bzw. in unmittelbarer Nähe vorhandener Wohnbebauung. Es sind Hochbahnsteige geplant, die über Stufen und Rampen erreichbar sind. Die Endhaltestelle Schloßhofstraße erhält einen Mittelbahnsteig. Die Haltestelle Lange Lage erhält Seitenbahnsteige.

Lfd. Nr.	Einwender; Datum,	Stellungnahmen (Anregungen, Hinweise) (in inhaltlicher Zusammenfassung)	Stellungnahme der Verwaltung
	Fortsetzung Nr. 2.2 Polizeipräsidium Bielefeld	3. Beleuchtung und Farbgebung - Stadtbahnanlagen gut ausleuchten, helle Farbgebungen bevorzugen. 4. Sauberkeit und Beschädigungen - Im gesamten Haltestellenbereich sollte Sauberkeit herrschen. - helle und freundliche Ausstattung von Haltestellen, sorgfältige und bedarfsorientierte Reinigung und Beseitigung von Schäden sind für die subjektive Sicherheit von großer Bedeutung. - Verwendung vandalismusresistenter Materialien erhöht den Schutz gegen Sachbeschädigungen, weiterhin sind technische und gestalterische vorbeugende Maßnahmen gegen Graffiti zu treffen. 5. Gestaltung, Ausstattung und Ausrüstung - Zu- und Abgänge sind getrennt anzuordnen. - Mehrere bestehende Wege sollten zugunsten einer optimierten Orientierung gebündelt werden. - Haltestellen sollten hell und freundlich gestaltet sein, mit einem durchsichtigen und beleuchteten Wetterschutz versehen sein, ausgeschildert sein, über einen Wegweiser/ Stadtplan verfügen, über Notrufsäulen verfügen soweit keine oder eine lediglich stark eingeschränkte soziale Kontrolle besteht. - Videoüberwachung ist in erster Linie wegen der abschreckenden Wirkung zu empfehlen sowie der Einsatz von Servicepersonal. 6. Fahrstühle - Fahrstühle sind an zentralen Punkten der Haltestellen zu errichten. - Verglasung zur Durchsicht	<i>Die Hinweise zu 2.-4. werden zur Kenntnis genommen und soweit möglich in der weiteren Ausführungsplanung berücksichtigt.</i> Getrennte Zu- und Abgänge sind nicht vorgesehen und werden angesichts der vorgesehenen Hochbahnsteige, die direkten Anschluss an die angrenzenden Verkehrsflächen erhalten, auch nicht für erforderlich gehalten. <i>Die weiteren Hinweise werden zur Kenntnis genommen und soweit möglich in der weiteren Ausführungsplanung berücksichtigt.</i> Die Hochbahnsteige liegen auf Straßenniveau und werden durch Stufen und Rampen erschlossen. Fahrstühle sind nicht vorgesehen.

Lfd. Nr.	Einwender; Datum,	Stellungnahmen (Anregungen, Hinweise) (in inhaltlicher Zusammenfassung)	Stellungnahme der Verwaltung
	Fortsetzung Nr. 2.2 Polizeipräsidium Bielefeld	7. Beeinflussung der Atmosphäre - Attraktive und saubere Anlagen tragen maßgeblich zu einem positiven Sicherheitsempfinden bei. - Permanentes Abspielen getragener Unterhaltungsmusik ist zu empfehlen. 8. Orientierungshilfen - Anbringung einer Uhr an jeder Haltestelle zur besseren Orientierung. - Oberirdische Installation von Fahrplänen, Fahrkartenautomaten und Telefonzellen. - In den Boden sind Führungsrillen als Orientierungshilfe für Blinde einzubringen. - Alle Installationen müssen behindertengerecht durchgeführt werden. 9. Umfeld, Fuß- und Radwege - Für die Wege, die im vorliegenden Bebauungsplan planungsrechtlich vorgesehen sind, gelten die gleichen Sicherheitskriterien wie für Gehwege allgemein. - insbesondere die für Frauen bedeutsame Zielpunkte sollten durch ein gut ausgebautes und zusammenhängendes Fußwegenetz verbunden sein, - Fußgängerverkehr sollte durch Wegweisungssysteme und Orientierungshilfen auf Hauptwegeverbindungen gelenkt werden, damit durch höhere Frequentierung soziale Kontrolle entsteht, - Radwegeverbindungen sollten parallel geführt werden - Wege sollten ausreichend ausgeleuchtet, einsehbar und überschaubar sein, ausreichende Breite zur Wahrung einer körperlichen Distanz,	<i>Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen und soweit möglich in der weiteren Ausführungsplanung berücksichtigt</i> Die Stadtbahn wird dem Stand der Technik entsprechend behindertengerecht geplant. <i>Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen und soweit möglich in der weiteren Ausführungsplanung berücksichtigt.</i>

Lfd. Nr.	Einwender; Datum,	Stellungnahmen (Anregungen, Hinweise) (in inhaltlicher Zusammenfassung)	Stellungnahme der Verwaltung
	Fortsetzung Nr. 2.2 Polizeipräsidium Bielefeld	Pkt. 9 - Bepflanzungen dürfen Sichtbeziehungen nicht behindern. - Notwendige Wege zur Haltestelle dürfen grundsätzlich nicht durch in den Abendstunden unbelebte Bereiche führen. - Die Grenze zwischen der Verkehrsanlage und dem Umfeld sollte bepflanzt werden, so dass weitere attraktive Grünzonen entstehen. - Direkt angrenzende Parkplätze tragen zur Verbesserung der Übersichtlichkeit bei. - Beleuchtungsaspekte müssen bei der Umfeldgestaltung in besonderem Maße berücksichtigt werden. 10. Unterführungen - schmale Durchgänge / Unterführungen sind zu vermeiden - Notwendigkeit der Überschaubarkeit und Transparenz - Notwendigkeit angemessener Beleuchtung und Farbgebung	Es sind keine Unterführungen vorgesehen. <i>Die weiteren Hinweise werden zur Kenntnis genommen und soweit möglich in der weiteren Ausführungsplanung berücksichtigt.</i>
2.9	Landesbetrieb Wald und Holz NRW, Schreiben vom 28.02.2011	Forstbehördliche Belange sind nicht direkt betroffen. Ein ausreichender Abstand der neuen Dürerstraße zum Kronentraufbereich des Wäldchens Lange Lage ist erforderlich	Gegenüber dem Vorentwurf wurde der Geltungsbereich des Entwurfes zum Bebauungsplan verändert. Die nördliche äußere Waldkante gilt nun als südliche Grenze des räumlichen Geltungsbereichs. An die äußere Waldkante schließt sich innerhalb des Geltungsbereichs zunächst ein Grünstreifen an, der als öffentliche Grünfläche festgesetzt wird. Die weiter nördlich gelegene festgesetzte Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung verläuft nördlich der Kronentraufen des Buchenwalds. <i>Der Anregung wird somit entsprochen.</i>

Lfd. Nr.	Einwender; Datum,	Stellungnahmen (Anregungen, Hinweise) (in inhaltlicher Zusammenfassung)	Stellungnahme der Verwaltung
2.10	Landwirtschaftskammer Nordrhein-Westfalen. Schreiben vom 31.01.2011	Es bestehen keine Bedenken. Um eine frühzeitige Beteiligung bei der Abstimmung der notwendigen Ersatz- oder Ausgleichsmaßnahmen wird gebeten.	Die Landwirtschaftskammer Nordrhein-Westfalen wird im weiteren Verfahren zur Offenlegung beteiligt. Eine Vorabstimmung der Fachplaner wurde zum Entwurf vorgenommen. <i>Der Anregung wird somit entsprochen.</i>
2.11	Deutsche Telekom Technik GmbH, Schreiben vom 17.01.2011	Es wird angeregt folgende fachliche Festsetzung in den Bebauungsplan aufzunehmen: - In allen Straßen bzw. Gehwegen sind geeignete und ausreichende Trassen mit einer Leitungszone in einer Breite von ca. 1,0 m für die Unterbringung der Telekommunikationslinien der Telekom vorzusehen. - Es wird darauf hingewiesen, dass sich im Planbereich Telekommunikationslinien (Tk Linien) der Deutschen Telekom befinden. Bei der Bauausführung sind Beschädigungen zu vermeiden. Die Zugänglichkeit der Anlagen ist jederzeit zu gewährleisten. - Für den rechtzeitigen Ausbau des Telekommunikationsnetzes sowie die Koordinierung mit dem Straßenbau und den Baumaßnahmen der anderen Leitungsträger ist es notwendig, dass Beginn und Ablauf der Erschließungsmaßnahmen im Bebauungsplangebiet der Deutschen Telekom Netzproduktion GmbH, Phillip-Reis-Platz 1, 33602 Bielefeld so früh wie möglich, mindestens 3 Monate vor Baubeginn, schriftlich angezeigt werden	<i>Die Anregungen und Hinweise werden zur Kenntnis genommen.</i> Es sind ausreichend Flächen für die Verlegung von Telekommunikationsleitungen in öffentlichen Verkehrsflächen vorhanden. Der Anregung zur Aufnahme von allgemein gültigen Ausführungen zur Verlegung und Sicherung von Telekommunikationslinien wird nicht gefolgt. Die Hinweise sind im Zuge der Planrealisierung zu beachten, auf Ebene des Bebauungsplanes ist kein weiterer Handlungsbedarf gegeben. Die allgemeinen Hinweise zur frühzeitigen Abstimmung und Koordinierung werden zur Kenntnis genommen und soweit möglich in der weiteren Ausführungsplanung berücksichtigt

Lfd. Nr.	Einwender; Datum,	Stellungnahmen (Anregungen, Hinweise) (in inhaltlicher Zusammenfassung)	Stellungnahme der Verwaltung
2.14	Stadtwerke Bielefeld - Netzinformation und Geodaten (ND1), Schreiben vom 17.01.2011	Die vorh. Versorgungsleitungen sind nur mittelbar von Planung betroffen. Daher ergeben sich keine wesentlichen Auswirkungen auf die Schutzgüter. Seitens der Stadtwerke bestehen daher keine Anregungen zu den Festlegungen. Im Rahmen der weiteren Bauleitplanung wird angeregt: - die vorhandene Biogas- und 10.000 Volt Eit-Versorgungsleitungstrasse als Führung von Versorgungsleitungen vorzusehen. - für gekennzeichnete Grundstücksflächen (siehe angehängten Plan) je ein Geh-, Fahr- und Leitungsrecht zugunsten der Stadtwerke Bielefeld GmbH festzusetzen. - vorhandene Erdgashochdruckleitungen sowie die neu zu trassierende Erdgashochdruckleitung festzusetzen.	Die in den Plänen der Stadtwerke dargestellte bzw. vorgeschlagene neue Trasse der Erdgashochdruckleitung bezieht sich auf den Vorentwurf, der zum Entwurf überarbeitet wurde. Diese von den Stadtwerken vorgeschlagene neue Trasse ist an die zwischenzeitlich geänderte Entwurfsplanung anzupassen. Angeregt wird eine Führung im Zuge der neuen Dürerstraße nördlich der Stadtbahntrasse. Im Entwurfsplan verlaufen die vorhandenen Versorgungsleitungstrassen ausschließlich in öffentlichen Flächen. Leitungsrechte oder Festsetzungen von Trassen sind nicht erforderlich.
2.32	Geologischer Dienst NRW, Schreiben vom 01.02.2011	1. Baugrund, Boden, Wasser Die oberen Grundwasserleiter im Planungsgebiet sind Festgesteine wie Ton- und Tonmergelsteine (mit Siefen und Quellwasseraustritt) sowie druckempfindlich holozäne Bachablagerungen und glazigene Sandablagerungen. Es ist empfehlenswert zu überprüfen, inwieweit Drainagen den Baugrund entwässern. Weiterhin ist es empfehlenswert, die Baugrundverhältnisse zu untersuchen und zu bewerten im Hinblick auf die Tragfähigkeit und das Setzungsverhalten (Wassereinfluss).	Im November 2010 wurde ein Baugrundgutachten des Planungsgebiets erstellt, welches die Tragfähigkeit und das Setzungsverhalten der Böden untersucht hat. In dem Gutachten werden für die einzelnen Teilabschnitte der Stadtbahntrasse das jeweilige Setzungsverhalten sowie die Tragfähigkeit der Böden sowie die entsprechenden empfohlenen Maßnahmen im Hinblick auf die Planungen aufgezeigt. <i>Der Anregung wird somit entsprochen.</i>

Lfd. Nr.	Einwender; Datum,	Stellungnahmen (Anregungen, Hinweise) (in inhaltlicher Zusammenfassung)	Stellungnahme der Verwaltung
	Fortsetzung Nr. 3.32 Geologischer Dienst NRW,	2. Boden- und wasserbezogene Ausgleichsmaßnahmen Regenwasserrückhaltebecken und Wasserspeicherteiche können naturnah und umweltverträglich angelegt werden, ohne dass aus Gründen der öffentlichen Sicherheit und Ordnung, z. B. Verkehrssicherungspflicht, eine Einzäunung notwendig wird, wenn die Uferböschungen abgeflacht werden. Im Umfeld des Planungsgebiets befindet sich Biotop-Katasterflächen, welche Quellbereiche und Fließgewässerbereiche beschreiben. Hier bieten sich boden- und wasserwirksame Entwicklungs- und Schutzmaßnahmen als externe Kompensationsmaßnahmen an.	Im Plangebiet sind keine Regen-Rückhaltebecken oder Wasserspeicherteiche vorgesehen. <i>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.</i>
2.38	Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland NRW (BUND)., Schreiben vom 27.02.2011	1. Grundsätzlich formale Bedenken Die im Vorfeld getroffene Entscheidung, die Linie 4 auf der nun vorgesehenen Trasse zu verlängern, war eine wesentliche Bedingung für den Bebauungsplan II/G 20. Diese Festlegung ist aber für die außerhalb dieses Bebauungsplans liegenden Flächen nicht in einem ordnungsgemäßen Verfahren getroffen worden. Die jetzige nachträgliche Legalisierung in einem planfeststellungsersetzenden Bebauungsplan II/G 21 unter Berufung auf die Notwendigkeit dieser Entscheidung für die Stellplatzausweisungen ist nicht korrekt.	Es ist zutreffend, dass die Entscheidung zur Verlängerung der Stadtbahn im Grundsatz bereits im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens II/G 20 getroffen wurde. Maßgeblich war das Ziel, für den Campus eine sehr gute ÖPNV-Anbindung zu realisieren und damit einen Anteil des ÖPNV von 70% am Verkehrsaufkommen des Campus im motorisierten Verkehr zu erreichen. Daraus resultiert ein entsprechend geringerer Stellplatzbedarf. Allerdings dient die Stadtbahnverlängerung nicht in erster Linie dem Ziel, den Stellplatzbedarf zu reduzieren, sondern sie ist im Zusammenhang mit dem grundsätzlichen Ziel zu sehen, die Nutzung des ÖPNV möglichst attraktiv zu gestalten, um die Nutzung des Autos und die damit verbundenen Umweltbelastungen zu reduzieren. Der Hochschulcampus besteht aus mehreren Baufeldern und soll schrittweise entwickelt werden.

Lfd. Nr.	Einwender; Datum,	Stellungnahmen (Anregungen, Hinweise) (in inhaltlicher Zusammenfassung)	Stellungnahme der Verwaltung
	Fortsetzung Nr. 2.38 Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland NRW (BUND)	Pkt. 1	Daher ist es zulässig und sinnvoll, auch die Bauleitplanung in Etappen vorzunehmen, zumal die Stadtbahnverlängerung für den ersten Bauabschnitt (FH) noch nicht erforderlich war. Es ist verbreitete Praxis, große Planvorhaben in mehrere Abschnitte aufzuteilen bzw. Planrecht durch mehrere Bebauungspläne zu schaffen, die zeitlich versetzt aufgestellt werden und inhaltlich aufeinander aufbauen. Sichergestellt werden muss dabei, dass die Planung im Ganzen realisierbar ist und kein planerisches Torso entsteht. Daher war die grundsätzliche Realisierbarkeit der Stadtbahnverlängerung im Rahmen des Verfahrens II/G 20 nachzuweisen. Der Bebauungsplan II/G 20 enthält eine aufschiebend-bedingte Festsetzung, nach der die Zulässigkeit der Nutzungen in den Baugebieten SO 2 und SO 3 bzw. die Aufnahme der Nutzungen in diesen Baugebieten an die der Stadtbahn-Verlängerung (und an die Realisierung der nordöstlichen Straßenanbindung durch die ausgebaute Dürerstraße) gekoppelt wird. Die Auswirkungen der Stadtbahnverlängerung wurden im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens und der für diesen Bebauungsplan erstellten Gutachten überschlägig mitgeprüft. Dies gilt insbesondere für die Untersuchungen zu Lärm, Naturhaushalt und zum Artenschutz. Es konnte jeweils der Nachweis geführt werden, dass es zu keinen Konflikten kommt bzw. diese im Rahmen des nachfolgenden Verfahrens gelöst werden können. Im Rahmen des Linienbestimmungsverfahrens für die Verlängerung der Stadtbahnlinie 4 wurde eine Umweltverträglichkeitsuntersuchung (Kortemeier und Brokmann 2008) durchgeführt.

Lfd. Nr.	Einwender; Datum,	Stellungnahmen (Anregungen, Hinweise) (in inhaltlicher Zusammenfassung)	Stellungnahme der Verwaltung
	Fortsetzung Nr. 2.38 Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland NRW (BUND)	Pkt. 1 2. Alternativplanung Eine echte Alternative, ab Haltestelle Wellensiek innerhalb der Grenzen des Bebauungsplanes Nr. II/G 20, sei nicht geprüft worden.	Ausgehend von der ausführlichen Ermittlung und Bewertung der zu erwartenden erheblichen Umweltbeeinträchtigungen wurden 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-Planes II/ G 20 berücksichtigt worden und fließen dementsprechend in den Bebauungsplan II/G 20 ein. Die Lärmauswirkungen der Stadtbahnverlängerung auf bestehende Wohnnutzungen wurden in dem seinerzeit erstellten schalltechnischen Gutachten ebenfalls untersucht. Der Einwand, eine Prüfung der Auswirkungen der Stadtbahnverlängerung auf Bereiche außerhalb des B-Plans II/G 20 sei im Rahmen der Aufstellung dieses Bebauungsplans nicht erfolgt, ist daher unzutreffend. <i>Die Bedenken werden zur Kenntnis genommen.</i> Die Prüfung und Abwägung unterschiedlicher Trassenvarianten und die daraufhin getroffene Entscheidung, die Stadtbahnlinie 4 zu verlängern, erfolgte bereits im Rahmen der Aufstellung des B-Plans II/G 20 „Hochschulcampus Nord“. Dies war erforderlich, weil die grundsätzliche Trassenwahl wiederum eine wesentliche Rahmenbedingung für die in diesem Bebauungsplan zu treffenden Festsetzungen dargestellt hat. Untersucht wurden seinerzeit drei Varianten, die sich grundsätzlich voneinander unterscheiden:

Lfd. Nr.	Einwender; Datum,	Stellungnahmen (Anregungen, Hinweise) (in inhaltlicher Zusammenfassung)	Stellungnahme der Verwaltung
	Fortsetzung Nr. 2.38 Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland NRW (BUND)	Pkt. 2 3. Auswirkungen Wasserversorgung In den Unterlagen fehlt ein Längsschnitt, so dass Effekte von Einschnitten mit ihren Auswirkungen auf die Wasserversorgung angrenzender Vegetation einschl. Bäumen nicht hinreichend erfasst werden kann.	• Y-Variante (Abzweig von der Haltestelle Wellensiek und Führung durch den Campus Nord) • Verlängerung • Ring-Variante (Abzweig von den Haltestellen Wellensiek, Durchquerung des Campus Nord und Anschluss an die Haltestelle Lohmannshof) Diese Varianten sind bezüglich der relevanten Kriterien aus den Bereichen Verkehr, Umwelt sowie hinsichtlich ihrer Auswirkungen auf das Entwicklungspotential Lange Lage miteinander verglichen worden. Dabei ergab sich, dass die Verlängerungsvariante die günstigste Erschließungsfunktion besitzt und dadurch – auf gesamstädtischer Ebene – den positivsten Lärm mindernden Verlagerungseffekt vom motorisierten Individualverkehr zum öffentlichen Verkehr hervorruft. 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. Die entsprechenden Schnittzeichnungen liegen vor. Mögliche Auswirkungen auf die Wasserversorgung der angrenzenden Vegetation wurden untersucht, Beeinträchtigungen der Vegetation sind nicht zu befürchten. <i>Die Bedenken werden zur Kenntnis genommen.</i>

Lfd. Nr.	Einwender; Datum,	Stellungnahmen (Anregungen, Hinweise) (in inhaltlicher Zusammenfassung)	Stellungnahme der Verwaltung
	Fortsetzung Nr. 2.38 Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland NRW (BUND)	4. Unzureichende Maßnahmen zur Vermeidung und Verminderung der Eingriffe und Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen 1. Bei Ausführung der Planungen werden geschützte Landschaftsbestandteile und § 62 Biotope nachteilig beeinflusst sowie geschützte Arten tangiert. 2. Der Fuß- und Radweg am nordwestlichen Rand des Wäldchens Lange Lage führt durch und über Wurzeln der alten Buchen und zerstört die Saumstrukturen. 3. Stadtbahn führt zu dicht an der erhaltenswerten Eichen- gruppe entlang, so dass Schädigungen zu erwarten sind.	<i>Die Bedenken zu 1-6 werden zur Kenntnis genommen.</i> zu 1. Mit Ausnahme einer Feuchtwiese im Bereich der geplanten Endhaltestelle Schlosshofstraße befinden sich keine nach § 30 geschützten Biotope innerhalb des Untersuchungsgebietes. Für den Eingriff in dieses Biotop wird der Eingriff in dieses Biotop wird ein Ausnahmeantrag gestellt, und es erfolgt der erforderliche Ausgleich. Der GLB „Lange Lage“ wird durch entsprechende Maßnahmen während der Bauphase geschützt. Im laufenden Bahnbetrieb sind keine negativen Wirkfaktoren für den geschützten Landschaftsbestandteil zu ermitteln. zu 2. Ein entsprechender Abstand und Aussparung des gesamten Kronentraufbereichs ist in der aktuellen Planung berücksichtigt worden. Eine Zerstörung der Saumstrukturen kann dadurch ausgeschlossen werden. zu 3. Der Bestand der betroffenen Eichengruppe ist durch das Vorhaben nicht gefährdet. Im Rahmen des Landschaftspflegerischen Begleitplans wird der Umgang mit der Eichengruppe explizit beschrieben. Durch entsprechende Schutz- und Vermeidungsmaßnahmen ist ein ausreichender Bestandsschutz während der Bautätigkeit gewährleistet. Von dem zukünftig laufenden Betrieb der Stadtbahn gehen überdies keinerlei Wirkfaktoren aus, die zu einer Schädigung und folglich einer Gefährdung des Eichenbestandes führen.

Lfd. Nr.	Einwender; Datum,	Stellungnahmen (Anregungen, Hinweise) (in inhaltlicher Zusammenfassung)	Stellungnahme der Verwaltung
	Fortsetzung Nr. 2.38 Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland NRW (BUND)	Pkt. 4 4. Das sehr alte dichte Feldgehölz nördlich des Gebäudes Hof Hallau, das einen sehr dichten Singvogelbestand aufweist, wird weitgehend zerstört, was sich sehr negativ auf die Biodiversität des Areals auswirken wird. 5. Die Beurteilung artenschutzrechtlicher Aspekte fußt auf Erhebungen von 2007, aufgrund der Nutzungsänderungen verschiedener Teilflächen haben sich aber inzwischen neue Tatbestände ergeben, die eine aktuelle Kartierung notwendig machen. 6. Weder seien CEF-Maßnahmen im Detail konkret geplant und somit in der rechtzeitigen Funktionserfüllung erkennbar, noch seien die externen Ausgleichsmaßnahmen qualitativ für die genannten Arten geeignet.	zu 4. An dieser Stelle ist kein altes Feldgehölz durch Flächeninanspruchnahme betroffen. zu 5. Der Artenschutzbeitrag wurde neu erstellt auf Basis aktualisierter Daten (erneute faunistische Erfassungen im Jahr 2013/14). zu 6. Die Überarbeitung des ASB ergab kein Erfordernis für CEF-Maßnahmen. Erforderliche Vermeidungs-, Schutz- sowie Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen werden entsprechend vorgesehen.

Lfd. Nr.	Einwender; Datum,	Stellungnahmen (Anregungen, Hinweise) (in inhaltlicher Zusammenfassung)	Stellungnahme der Verwaltung
3.8	Bezirksregierung Düsseldorf, Technische Aufsichtsbehörde (TAB) Schreiben vom 28.02.2011	Gegen die geplante Maßnahme bestehen aus straßenbahn-technischer Hinsicht keine generellen Bedenken Auf folgende Punkte wird hingewiesen: 1. Für die Durchführung der Baumaßnahmen ist eine gesonderte Genehmigung nach § 9 PBefG erforderlich. 2. Vor Erteilung der Genehmigung ist die Umsetzung des B-Plans, soweit dafür bauliche Änderungen an Straßenbahnanlagen erforderlich sind, unzulässig. 3. In den Anträgen muss das Vorliegen der Voraussetzungen für den Verzicht auf Planfeststellungsverfahren begründet und nachvollziehbar dargelegt werden. 4. Bitte um Prüfung, ob die zu erwartenden Erschütterungen nach der Norm DIN 4150-2 gutachterlich zu prognostizieren sind.	<u>Anmerkung / Hinweis</u> <i>Es liegt eine aktuelle Stellungnahme der Technischen Aufsichtsbehörde vom 13.06.2016 vor.</i> <i>Darin wird gegenüber dem späteren Betreiber mobiel bestätigt, dass gegen eine Genehmigung auf Grundlage der aktuell vorgelegten Planung (Stand Februar 2016), die dem planfeststellungsersetzenden Bebauungsplan zugrunde liegt, keine Bedenken bestehen.</i> <i>Die Hinweise Pkt. 1. bis 2 zur Genehmigungsplanung werden im weiteren Ausführungsverfahren berücksichtigt.</i> <i>Der Hinweis Pkt. 3 wird berücksichtigt.</i> <i>Der Empfehlung Pkt. 4 wurde gefolgt</i> Von einem Ingenieurbüro wurde eine Schwingungstechnische Untersuchung zur aktualisierten Trassenplanung durchgeführt und im März 2015 fertiggestellt. Unter anderem wurde prognostiziert, welche Auswirkungen die zu erwartenden Erschütterungen auf die Menschen in den der Stadtbahntrasse umliegenden Gebäude haben könnten. Relevant für die Untersuchung waren das bestehende Wohngebiet Frohnauer Straße, das bestehende Wohngebiet Dürerstraße sowie der geplante Hochschulcampus Nord. Die vorhandene Bebauung der Wohngebiets Frohnauer Straße befindet sich ausnahmslos in einem Abstand deutlich größer als 25 m zur geplanten Gleistrasse, so dass nach VDI 3837 – Erschütterungen in der Umgebung von oberirdischen Schienenverkehrswegen, Spektrales Prognoseverfahren – davon auszugehen ist, dass die vom späteren Straßenbahnbetrieb erzeugten Körperschall- und Erschütterungsimmissionen unter den Orientierungs- und Anhaltswerten für Wohngebiete liegen werden.

Lfd. Nr.	Einwender; Datum,	Stellungnahmen (Anregungen, Hinweise) (in inhaltlicher Zusammenfassung)	Stellungnahme der Verwaltung
	Fortsetzung Nr. 3.8 Bezirksregierung Düsseldorf Technische Aufsichts- behörde (TAB)	Pkt. 4 5. Bitte um Prüfung, inwieweit die Regelungen des Erlasses, Az. 713-32-01/15.3 vom 03.07.1997, des Ministeriums für Wirtschaft und Mittelstand, Technologie und Verkehr des Landes NRW bzgl. – Lärmschutz in der Planfeststellung 1. Bildung von „Summenpegeln“ 2. Bestimmtheit der lärmtechnischen Unterlagen bei „passivem“ Lärmschutz - zum Tragen kommt.	Insofern sind weitergehende Maßnahmen zur Reduzierung der Schwingungsmissionen nicht erforderlich. Die vorhandene Bebauung des Wohngebiets Dürerstraße befindet sich in einem Abstand größer gleich 25 m zur geplanten Wendeanlage, so dass auch hier anzunehmen ist, dass die Orientierungs- und Anhaltswerte eingehalten werden. Zudem werden dort aufgrund der geringen Fahrzeuggeschwindigkeiten nur sehr geringe Schwingungsmissionen erzeugt. Hingegen ist die Situation am Hochschulcampus als kritisch im Hinblick auf die Einwirkungen auf Menschen anzusehen, da der Abstand der geplanten Baufelder zur nächstgelegenen Gleistrasse weniger als 15 m im Haltestellenbereich und weniger als 10 m im Streckengleis beträgt. Daher ist hier eine Prognoseberechnung erforderlich. Als Ergebnis lässt sich festhalten, dass die in dem Hochschulgebäude zu erwartende Beurteilungs-Schwingstärke den 1,5fachen Anhaltswert der Tabelle 1 der DIN 4150-2 für Mischgebiete am Tag mit 0,15 einhält. Insofern sind hinsichtlich der Erschütterungseinwirkung auf Menschen keine Minderungsmaßnahmen erforderlich. Die Körperschallpegel überschreiten laut Prognose in den Gebäuden teilweise den zulässigen Wert von 50 dB(A) für Unterrichtsräume. Insofern ist hier eine Minderungsmaßnahme erforderlich. Die Festlegung der erforderlichen Maßnahmen erfolgt im Zuge der weiteren Planung. Eine Rückfrage bei der Bezirksregierung hat ergeben, dass es sich bei dem genannten Erlass um ein internes Dokument handelt, dass für den Bebauungsplan unmittelbar keine Relevanz hat.

Lfd. Nr.	Einwender; Datum,	Stellungnahmen (Anregungen, Hinweise) (in inhaltlicher Zusammenfassung)	Stellungnahme der Verwaltung
3.12.	FH Bielefeld, Schreiben vom 28.02.2011	Es wurden keine grundsätzlichen Bedenken vorgetragen. Die Planung stützt grundsätzlich das Verkehrskonzept des neuen Campus Nord zur Anbindung an den ÖPNV. 1 Platzfläche Campus Nord - Auf der Platzfläche Campus Nord sind analog des Platzes Süd grundsätzlich die Belange der fußläufigen Erschließungen bevorzugt zu behandeln. - Der Eindruck einer zusammenhängenden Platzfläche ist auch für den Zusammenhalt der zukünftigen baulichen Entwicklungen im nördlichen Teil des neuen Campus von Bedeutung. 2. Verkehrsführung - Im Bereich der Einfädelung der Straßenführung im östlichen Bereich des Platzes Campus Nord/südlich der Stadtbahntrasse ist auf eine reibungslose Verkehrsführung der Busspur und der nord-östlichen PKW Zu- bzw. Abfahrt zur zukünftigen östlichen Tiefgaragenein- und -ausfahrt der FH Bielefeld zu achten. - Der in der vorgelegten Planung dargestellte Kreuzungspunkt ist diesbezüglich nicht aussagekräftig genug, weil u. a. die zukünftige Anbindung an das FH-Grundstück nicht nachvollziehbar ist.	<u>zu 1</u> Der Vorentwurf aus dem Jahre 2011 wurde zwischenzeitlich so überarbeitet, dass die Platzfläche aus dem Geltungsbereich weitgehend herausgenommen wurde. Es gelten hier unverändert die Festsetzungen des B-Plans II/G 20 „Hochschulcampus Nord“ und die seinerzeit entwickelten gestalterischen Ziele bzw. Qualitäten der Platzgestaltung. Lediglich der südöstliche Teil des Platzes wurde in den Geltungsbereich einbezogen, weil sich die Lage der Stadtbahn leicht nach Süden verschoben hat, was eine entsprechende Anpassung der ÖPNV-Trasse erforderlich macht. Die Platzgestaltung wird nicht im Bebauungsplan geregelt, sie ist Gegenstand der nachfolgenden Ausführungsplanung. <u>zu 2</u> Der Bebauungsplanentwurf Stand April 2016 wurde gegenüber dem Vorentwurf aus dem Jahre 2011 hinsichtlich der Straßenführung im östlichen Bereich des Platzes Campus Nord geändert. Die Stadtbahntrasse soll nun südlich der Dürerstraße verlaufen. Somit verändert sich auch der hier angesprochene Kreuzungspunkt, da der gesamte Verkehr von und zum Campus (mit Ausnahme der Verkehre in die Tiefgarage unter dem Bauhof SO 2) die Stadtbahn quert. Dafür konnte eine weitere Querung der Stadtbahn an der Wittebreite entfallen. Die Querung der Stadtbahn an der Dürerstraße wird durch Signalanlagen gesichert. Die Zufahrt zum Bauhof der Fachhochschule von östlicher Seite liegt außerhalb des Geltungsbereichs des B-Plans II/G 21. Sie bleibt so wie sie im Bebauungsplan II G/20 „Hochschulcampus Nord“ festgesetzt ist. Die erforderliche weitere Detaillierung der Straßenverkehrsflächen erfolgt im Rahmen nachfolgender Planungen.

Lfd. Nr.	Einwender; Datum,	Stellungnahmen (Anregungen, Hinweise) (in inhaltlicher Zusammenfassung)	Stellungnahme der Verwaltung
	Fortsetzung Nr. 3.12 FH Bielefeld	3. Platzgestaltung - Es wird auf die festgelegten Gestaltungskriterien und Ausbaustandards sowie dem Gestaltungsplan zu den übergreifenden Platzflächen verwiesen. - Diese Vorgaben sind in der weiteren Entwurfs- und Ausführungsplanung zu berücksichtigen. 4. Elektromagnetische Verträglichkeit - In Bezug auf die EMV durch die Stadtbahn bestehen keine Bedenken zur Planung der Stadtbahntrasse.	Diese Vorgaben gelten weiterhin. Sie sind nicht Gegenstand des B-Plans II/G 21. <i>Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.</i>

Von den folgenden Behörden und Träger öffentlicher Belange wurden keine Bedenken oder Hinweise vorgetragen:

2.8 Bezirksregierung Detmold, Dezernat 33, Schreiben vom 02.02.2011, (Hinweis zur FNP Änderung s. Anlage A)

2.12 Telefónica O2 Germany, Schreiben vom 28.02.2011

2.18 Pledoc GmbH, Schreiben vom 25.01.2011

2.19 Wingas Transport GmbH, Schreiben vom 23.02.2011

2.20 ExxonMobil Production Deutschland GmbH, Schreiben vom 21.01.2011

2.21 Gasunie Deutschland Services GmbH, Schreiben vom 24.01.2011

2.22 E.ON Netz GmbH, Schreiben vom 11.02.2011

2.23 TenneT TSO GmbH, Schreiben vom 24.01.2011

2.24 Industrie- und Handelskammer Ostwestfalen zu Bielefeld, Schreiben vom 23.02.2011

2.30 LWL Amt für Denkmalpflege in Westfalen, Schreiben vom 16.03.2011

2.35 Bau- und Liegenschaftsbetrieb NRW Bielefeld, Schreiben vom 14.02.2011

2.44 Heimatverein Dornberg e. V., Schreiben vom 01.02.2011

3.6 Bezirksregierung Detmold, Immissionsschutz, Schreiben vom 31.01.2011

3.4 Bezirksregierung Detmold, Schreiben vom 24.01.2011 8

Auswertung der frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligung gemäß § 3 (1) BauGB

zum Bebauungsplan-Vorentwurf Nr. II/ G 21 „Stadtbahn zum Campus Nord“

(Beteiligungszeitraum vom 10.01. bis zum 28.01.2011)

Im Rahmen der frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligung im Januar 2011 wurden zum Vorentwurf des Bebauungsplans II/ G21 zu den allgemeinen Zielen und Zwecken der Planung die nachfolgend aufgeführten Äußerungen vorgebracht.

Es liegen darüber hinaus neun schriftliche Stellungnahmen von Bürgern vor, die im Januar 2011 bei der Stadt Bielefeld eingegangen sind.

Die Äußerungen sind in gekürzter Form und nach Themen geordnet jeweils mit Stellungnahme der Verwaltung aufgelistet

Im Februar 2015 hat die Aktionsgemeinschaft „Bürgerinitiative Lange Lage e.V. (BILL)“ & „Stoppt die Linie 4 zur Schlosshofstraße“ eine Beschwerde an den Bürgerausschuss des Rats der Stadt Bielefeld gerichtet, die in der Sitzung am 21. April 2015 durch die Bürger vorgebracht und beraten wurde. Dieser Petition war eine Unterschriftenliste beigelegt, die von 454 Bürgern unterschrieben worden war. Die darin enthaltenen Argumente gegen die Stadtbahnverlängerung sind in der nachfolgenden thematischen Zusammenstellung ebenfalls enthalten.

1. verkehrlicher Nutzen, Bedarf, Wirtschaftlichkeit
2. fehlende Prüfung von Trassenalternativen, Vorschläge für Trassenalternativen
3. Flächeninanspruchnahme
4. Lärmbelastung
5. Belastungen durch Staub und Abgase
6. Auswirkungen auf das Landschaftsbild, Versiegelung
7. Auswirkungen auf Tiere und Pflanzen, Ausgleichsmaßnahmen
8. Auswirkungen auf den Wasserhaushalt
9. Einzelfragen der Trassenplanung
10. Wertverlust von Immobilien
11. Verfahren, sonstige Fragen

1. Verkehrlicher Nutzen, Bedarf, Wirtschaftlichkeit

- *Die bestehenden Hochschulgebäude und die neue FH würden über die Haltestelle Wellensiek ausreichend erschlossen, die im Zuge der Verlängerung entstehenden neuen Haltestellen bieten keinen zeitlichen Vorteil.*
- *Gegenüber den ursprünglichen Planungen habe sich die Ausgangslage deutlich verändert. So sei die FH im Süden des Campus errichtet worden anstatt im Norden, es werde auch keine Ausweichquartiere im Campus Nord geben, wenn die bestehende Uni saniert wird.*
- *Es würden keine Nutzer für den nördlichen Teil des Hochschulcampus Nord genannt, bisher in Aussicht genommene Nutzungen (Fraunhofer Institut, medizinische Fakultät) seien nicht zustande gekommen. Es gäbe keine zuverlässigen Bedarfsprognosen.*
- *Die demografische Entwicklung führe perspektivisch zu einem Rückgang der Studierendenzahlen.*
- *Es wird angeregt, die Stadtbahn erst dann zu bauen, wenn konkrete Nutzer der nördlichen Baufelder feststehen bzw. Bauanträge gestellt worden seien.*

Stellungnahme der Verwaltung

Die Verlängerung der Stadtbahnlinie 4 ist Teil der Gesamtplanung für den Hochschulcampus Nord. Sie kann nicht allein vor dem Hintergrund des derzeitigen Entwicklungsstands des Campus und der aktuellen Bedarfslage bewertet werden. Maßgeblich für die Erforderlichkeit der Stadtbahnverlängerung ist der Hochschulcampus Nord im Zustand seiner späteren vollständigen Realisierung.

An welcher Stelle innerhalb des Campus einzelne Nutzungen wie z.B. die FH ursprünglich einmal errichtet werden sollten und inwieweit sich die Erschließung des Campus in seinem derzeitigen, noch nicht vollständig realisierten Zustand durch die Stadtbahnverlängerung verbessert, ist vor diesem Hintergrund nicht entscheidend.

Mit der Planung des Campus Nord war die grundsätzliche planerische Entscheidung verbunden, eine ÖPNV-Anbindung in hoher Qualität zu realisieren. Dieses Ziel war Bestandteil der Vorgaben zum städtebaulichen Wettbewerb, vgl. hierzu Beschluss des Umwelt- und Stadtentwicklungsausschusses vom 20.03.2007. Weitere Beschlüsse zur Verlängerung der Stadtbahnlinie 4 fassten der Umwelt- und Stadtentwicklungsausschuss am 21.08.2007 und der Rat am 30.08.2007. In dem Verkehrsgutachten der IVV Aachen, Endbericht, Oktober 2007, wird das motorisierte Verkehrsaufkommen des Hochschulcampus mit knapp 14.000 Fahrten täglich insgesamt prognostiziert (je 6.800 Hin- und Rückfahrten). Davon sollen entsprechend der beschlossenen Vorgaben 70%, d.h. 4.800 Fahrten, mit dem ÖPNV abgewickelt werden. Dementsprechend wurden die Stellplatzkapazitäten innerhalb des Campus dimensioniert. Eine Verlängerung der Stadtbahn ist die Voraussetzung dafür, die hohe ÖPNV-Erschließungsqualität des Campus Nord herzustellen und damit den angestrebten und gutachterlich prognostizierten ÖPNV-Anteil von 70% erreichen zu können.

Daher enthält der Bebauungsplan II/G 20 eine aufschiebend bedingte Festsetzung: Die Zulässigkeit der Nutzungen in den Baugebieten SO 2 und SO 3 bzw. die Aufnahme der Nutzungen in diesen Baugebieten wird an die der Stadtbahn-Verlängerung (und an die Realisierung der nordöstlichen Straßenanbindung durch die ausgebaute Dürerstraße) gekoppelt. Die Fachhochschule im Baufeld SO1 (und das CITEC, das nur einen Teil des nördlich der FH gelegenen Baufelds SO3 umfasst) konnten vor Verlängerung der Stadtbahn genehmigt werden.

In den mit SO 2 und SO 3 bezeichneten Sondergebieten sind bauliche Anlagen erst dann zulässig, wenn gewährleistet ist, dass bis zur Aufnahme der damit zulässigen Nutzungen die Anbindung der Planstraße B (d.h. Verlegung und Ausbau Dürerstraße) an die Schlosshofstraße und die Verlängerung der Stadtbahn realisiert sind.

Die weitere Entwicklung des Hochschulcampus Nord ist weiterhin Ziel der Stadtentwicklung. Es ist aus folgenden Gründen gerechtfertigt und geboten, dieses Ziel weiterhin zu verfolgen:

- In Deutschland besteht unverändert ein Bedarf nach weiteren Hochschulkapazitäten. Zu berücksichtigen ist, dass die Anzahl der Studenten nicht allein von der Geburtenrate, sondern von zahlreichen weiteren Faktoren abhängt (Anteil der Studienberechtigten am jeweiligen Jahrgang, durchschnittliche Dauer des Studiums, Anzahl ausländischer Studierender, Zuwanderung). Auch vor dem Hintergrund immer höherer Qualifikationsanforderungen auf dem Arbeitsmarkt ist von einem zunehmenden Bedarf an Akademikern auszugehen. Schließlich darf nicht verkannt werden, dass die deutschen Hochschulen über Jahrzehnte unterfinanziert waren und die Zahl der Studienplätze bereits in der Vergangenheit für viele Fächer nicht ausgereicht hat. Festzustellen ist, dass die Studierendenzahlen aktuell weiter ansteigen. Die jüngste Prognose der Kultusministerkonferenz (*Ständige Konferenz der Kultusminister der Länder in der Bundesrepublik Deutschland, Kommission für Statistik: Vorausberechnung der Studienanfängerzahlen 2014 – 2025, Zusammenfassung der Ergebnisse, Berlin, 08.05.2014*) weist im Vergleich zu der Vorgängerprognose aus dem Jahr 2012 für den Zeitraum bis 2025 eine nochmals höhere Zahl an Studienanfängern aus. Es wird von einem Mehraufkommen von etwa 37.000 Personen pro Jahr ausgegangen, kumulativ sind dies zwischen 2016 und 2020 etwa 175.000 und von 2012 bis 2025 etwa 479.000 zusätzliche Studienanfänger. Die Zahl der jährlichen Studienanfänger geht zwar nach einem Höchststand von 507.000 im Jahre 2013 zurück, liegt aber nach dieser Prognose auch im Jahr 2025 noch bei 465.000 pro Jahr und damit über dem Niveau des Jahres 2010.
- Die Schaffung zusätzlicher Hochschulkapazitäten bleibt daher eine gesamtgesellschaftliche Aufgabe. Die Bundesregierung hat auf diese Situation reagiert und gemeinsam mit den Ländern im Jahr 2007 den Hochschulpakt beschlossen. Im November 2014 wurde vor dem Hintergrund der aktualisierten Prognosen der Kultusministerkonferenz die dritte Phase des Hochschulpaktes vereinbart. Danach wollen Bund und Länder in den kommenden Jahren weitere zusätzliche Mittel bereit stellen, um bis zu 760.000 Studienplätze zu finanzieren (Quelle: Internetseite des Bundesministeriums für Bildung und Forschung)
- Vor dem Hintergrund dieser Situation verfolgt die Stadt Bielefeld im Rahmen ihrer Planungshoheit weiterhin das städtebauliche Ziel, sich mit der Entwicklung des Hochschulcampus Nord als Hochschul- und Forschungsstandort stärker zu profilieren und von den damit verbundenen wirtschaftlichen und kulturellen Impulsen zu profitieren.

Die städtebaulichen Ziele, die im Jahre 2009 für die Aufstellung des Bebauungsplans II/G 20 maßgeblich waren, sind unverändert gültig. Sie können jedoch nur umgesetzt werden, wenn Planungsrecht für die Stadtbahnverlängerung geschaffen worden ist. Daher ist die Aufstellung des Bebauungsplans II/G 21 für die Stadtbahnverlängerung erforderlich und zwar unabhängig davon, ob gegenwärtig ein konkreter Bedarf besteht oder ob für die nördlichen und östlichen Baufelder SO 2 und SO 3 kurzfristige Realisierungsabsichten bestehen.

- *Die Kapazitätsprobleme auf der Linie 4 durch die Studierenden an der Universität würden durch die Verlängerung nicht gelöst. Daher bleiben trotz der Verlängerung zusätzliche Bus- und Einsatzfahrten erforderlich.*

Stellungnahme der Verwaltung

Die im Rahmen der Verlängerung der Linie 4 zu erwartenden Fahrgastzuwächse können bewältigt werden. Die Stadtbahnerschließung des neuen Campus ist im 10-Minuten-Takt mit Verstärkungsfahrten zu Spitzenzeiten geplant. Dies reicht vor dem Hintergrund der bestehenden Prognosen aus. Sollten darüber hinaus Kapazitäten erforderlich werden, wäre eine weitere Verdichtung des Fahrplantaktes in der Hauptverkehrszeit zu prüfen. Hinzuweisen ist zudem auf die neuen VAMOS-Fahrzeuge, die mehr Kapazitäten bieten als die bisher eingesetzten Fahrzeuge.

Gelegentliche Enge in öffentlichen Verkehrsmitteln zu den Hauptverkehrszeiten gehört allerdings zu den normalen Begleiterscheinungen des täglichen Lebens und ist insoweit hinzunehmen.

- *Eine Verlängerung der Trasse über die Schlosshofstraße hinaus (Verlängerung durch das Dürerviertel mit Verknüpfung mit der Endhaltestelle der Linie 3 werde gutachterlich nicht empfohlen (Gutachten „Potenzialanalyse des Zielnetzes Bielefeld 2030“, im Internet verfügbar).*
- *Das Wohnquartier Dürerstraße sei durch Busse ausreichend erschlossen.*

Stellungnahme der Verwaltung

Eine Verlängerung der Trasse über die geplante Endhaltestelle Schlosshofstraße hinaus in das Wohngebiet Dürerstraße ist nicht Gegenstand dieses Verfahrens. Im Gutachten „Potenzialanalyse des Zielnetzes Bielefeld 2030“ wird die Verlängerung der Linie 3 von Babenhäusen Süd über die Dürerstraße zum Hochschulcampus als optionale Strecke für das Zielnetz Stadtbahn 2030 aufgeführt (s. S. 200, Abb. 70). Es gibt aktuell jedoch keine diesbezüglichen Planungen. Allerdings wird die Trasse so geplant, dass eine Verlängerung im Bedarfsfall möglich bleibt.

- *Die Maßnahme sei nach der „Potenzialanalyse des Zielnetzes Bielefeld 2030“ nicht wirtschaftlich, das Fahrgastpotenzial im Einzugsbereich liege unterhalb des Grenzwertes von 2000 Einwohnern/km². Die seitens der Stadt angenommenen Fahrgastzahlen durch Studierende seien zu optimistisch.*

Stellungnahme der Verwaltung

Die Verlängerung der Stadtbahn ist erforderlich, um den Hochschulcampus Nord in seinem vollständig realisierten Zustand hochwertig zu erschließen und damit einen hohen ÖPNV-Anteil (angestrebt werden 70% des motorisierten Verkehrs) zu erreichen. Die im Umfeld der geplanten Haltestellen aktuell bestehenden Fahrgastpotenziale würden allein für sich betrachtet eine Verlängerung nicht rechtfertigen, Studierende werden hier mit berücksichtigt.

- *Die Kostenschätzung (7,13 Mio. €) sei überholt und berücksichtige möglicherweise nicht die besonderen geologischen Verhältnisse im Trassenbereich. Der letztlich von der Stadt Bielefeld zu leistende Eigenanteil von 15% werde letztlich mehr als 2 Mio. betragen. Vor dem Hintergrund der finanziellen Gesamtsituation der Stadt sei das Vorhaben unverantwortlich*

Stellungnahme der Verwaltung

Die hier genannte Zahl von 7,13 Mio € ist nicht mehr aktuell. Nach derzeitigen Bearbeitungsstand belaufen sich die Baukosten für die Stadtbahnverlängerung auf ca. 14 Mio. € (netto ohne Baunebenkosten und Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen sowie mögliche Rückzahlungen von Fördermitteln für den Bereich der bestehenden Wendeanlage Lohmannshof). Die Kostensteigerung begründet sich durch die zwischenzeitlich erfolgte Anpassung und Konkretisierung der Planung und der damit einhergehenden Anforderungen, die nun in der Planung berücksichtigt wurden, sowie der allgemeinen Kostensteigerung.

Der von der BBVG bzw. der Stadt Bielefeld zu tragende Eigenanteil wird im weiteren Verfahren ermittelt.

Für die Verlegung und Anlage der Dürerstraße einschließlich Platzbereich Lange Lage werden die Baukosten zum jetzigen Stand auf ca. 4,7 Mio. € (netto ohne Baunebenkosten und Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen) berechnet. Die Kosten für die Beleuchtung sind in dieser Summe noch nicht enthalten.

Die Summe verteilt sich auf die Kostenträger Stadt Bielefeld und Bau und Liegenschaftsbetrieb NRW. Eine entsprechende Aufteilung erfolgt im weiteren Verfahren.

Über die Höhe des von der Stadt Bielefeld zu leistenden Eigenanteils sind an dieser Stelle keine belastbaren Aussagen möglich. Es kann davon ausgegangen werden, dass ein Großteil der Kosten über Fördermittel abgedeckt werden kann.

Der planfeststellungsersetzende Bebauungsplan schafft die planungsrechtlichen Voraussetzungen für den Bau der Stadtbahn. Die Entscheidung über die Realisierung und Umsetzung fällt der Rat der Stadt Bielefeld auch vor dem Hintergrund der verfügbaren Haushaltsmittel und der Fördersituation. Der Stadt Bielefeld ist bewusst, dass mit dem städtebaulichen Ziel, den Hochschulcampus Nord weiterzuentwickeln, erhebliche Investitionen verbunden sind. Mit der Entscheidung zur Planung des Campus Nord ist die grundsätzliche Bereitschaft verbunden, die erforderlichen Haushaltsmittel hierfür einzusetzen.

2. fehlende Alternativenprüfung, Vorschlag von Trassenalternativen

- *Es solle nach Alternativen gesucht werden, die Natur und Erholung weniger beeinträchtigen.*
- *Es habe keine Alternativenprüfung stattgefunden. Dies sei fehlerhaft und führe zur Unwirksamkeit des Bebauungsplans.*
- *Der Eingriff in die freie Landschaft sei unzulässig, da ein schonenderer Trassenverlauf möglich sei, z.B. auf dem Gelände des Hochschulcampus.*
- *Die Trassenführung erscheine insgesamt nicht abgewogen.*
- *Es wird eine Trassenalternative vorgeschlagen, die eine schleifenförmige Umrundung des Wohngebiets Universitätsviertel Hof Hallau vorsieht, wobei sich diese Schleife unmittelbar südlich der bestehenden Haltestelle Wellensiek wieder schließen würde.*
- *Es wird vorgeschlagen, die Trasse unter die Erde zu verlegen.*

Stellungnahme der Verwaltung

Die Abwägung unterschiedlicher Trassenvarianten und die daraufhin getroffene Entscheidung, die Stadtbahnlinie 4 zu verlängern, erfolgte bereits im Rahmen der Aufstellung des B-Plans II/G 20 „Hochschulcampus Nord“. Dies war erforderlich, weil die grundsätzliche Trassenwahl wiederum eine wesentliche Rahmenbedingung für die in diesem Bebauungsplan zu treffenden Festsetzungen dargestellt hat.

Untersucht wurden seinerzeit drei Varianten:

- Y-Variante (Abzweig von der Haltestelle Wellensiek und Führung durch den Campus Nord)
- Verlängerung
- Ring-Variante (Abzweig von den Haltestellen Wellensiek, Durchquerung des Campus Nord und Anschluss an die Haltestelle Lohmannshof)

Diese Varianten sind bezüglich der relevanten Kriterien aus den Bereichen Verkehr, Umwelt sowie hinsichtlich ihrer Auswirkungen auf das Entwicklungspotential lange Lage miteinander verglichen worden. Dabei ergab sich, dass die Verlängerungsvariante die günstigste Erschließungsfunktion besitzt und dadurch – auf gesamtstädtischer Ebene – den positivsten Lärm mindernden Verlagerungseffekt vom motorisierten Individualverkehr zum öffentlichen Verkehr hervorruft. 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 Zuge der Vorplanung der Stadtbahn im Zusammenhang mit der Aufstellung des Bebauungsplans II/G 20 „Hochschulcampus Nord“ wurden zudem zwei Trassenvarianten vertiefend geprüft. Es handelt sich um die Varianten 1.4 und 2.1. Die Variante 2.1 unterschied sich von der Variante 1.4 im Bereich des Richtungswechsels hinter der Endhaltestelle Lohmannshof. Sie hat andere Radien, was dazu führt, dass zur Querung des Bereichs der Senke nordöstlich des Hofes Hallau eine Brücke bzw. ein Damm erforderlich werden.

Bei der Variante 1.4 kann auf diese Bauwerke verzichtet werden; der Platzbedarf sowie die Investitionen sind in diesem Bereich entsprechend geringer.

In der Gesamtbewertung ergaben sich insbesondere aufgrund des geringeren Freiraumverbrauchs leichte Vorteile für die Variante 1.4. Dies war auch Ergebnis der im Rahmen der Stadtbahn-Vorplanung erarbeiteten Umweltverträglichkeitsstudie. Deswegen wurde diese Variante dem Bebauungsplan II G/20 zugrunde gelegt. Sie wurde später zu der durchgehend zweigleiseigen Variante 1.5 weiterentwickelt.

Eine Verlegung der Trasse unter die Erde ist nicht untersucht worden. Sie hätte jedoch so hohe Mehrkosten zur Folge, dass sie bereits aus diesem Grund ohne eine vertiefende Untersuchung ausscheidet.

3. Flächeninanspruchnahme

- *Der Ausbau der Dürerstraße wird in Anbetracht der prognostizierten Verkehrszunahme von 3.000 auf 4.700 Fahrzeuge täglich als unnötig angesehen.*

Stellungnahme der Verwaltung

Die hier angeführte Verkehrsprognose ist zwischenzeitlich überholt. Das aktualisierte Verkehrsgutachten geht davon aus, dass das Verkehrsaufkommen auf der Dürerstraße bei Vollausbau des Campus und Verlängerung der Stadtbahn bei etwa 2.800 Fahrzeugen täglich liegen wird. Das ist sogar etwas weniger als die derzeitige Größenordnung. Dennoch ist ein Ausbau der Dürerstraße erforderlich. Diese reicht in westlicher Richtung gegenwärtig nur bis zur Wittebreite, d.h. der Anschluss an den Campus Nord fehlt vollständig. Der Abschnitt zwischen Wittebreite und Schlosshofstraße hat insgesamt den Charakter eines ertüchtigten landwirtschaftlichen Wegs (schmale Fahrbahn, keinerlei Nebenflächen). Er ist in ihrem gegenwärtigen Zustand nicht in der Lage, eine Erschließungsfunktion für den Campus Nord zu übernehmen.

- *Die Eigentümerin eines anliegenden Grundstücks wendet sich dagegen, dass eine über Gebühr große Teilfläche des Grundstücks für die Planung genommen wird. Am Endbahnhof sei ein Bahnsteig mit zwei Gleisen ausreichend, zwei Bahnsteige mit drei Gleisen seien nicht erforderlich.*
- *Die Eigentümerin eines anderen Grundstücks wendet sich ebenfalls gegen die Herstellung von zwei Bahnsteigen und drei Gleisen im Bereich des geplanten Endbahnhofs.*

Stellungnahme der Verwaltung

Dieser Stellungnahme wurde gefolgt. Im Unterschied zu der Planung aus dem Jahre 2010 (Vorentwurf) ist an der Endstation nur noch ein Bahnsteig mit zwei Gleisen vorgesehen.

- *Insgesamt könne die Strecke eingleisig gebaut werden, ein zweites Gleis könne später bei entsprechendem Bedarf angefügt werden, etwa dann, wenn die Strecke verlängert wird.*

Stellungnahme der Verwaltung

Ursprünglich war für die Verlängerung der Stadtbahn eine Eingleisigkeit vorgesehen. Etwa 30 m hinter der heutigen Wendeschleife sollten die beiden Gleise zu einer eingleisigen Strecke zusammengeführt werden, um den Eingriff in das naturnahe Gelände südlich des Babenhauser Bachs so gering wie möglich zu halten. Nach ca. 230 m sollte der eingleisige Abschnitt wieder in eine zweigleisige Streckenführung übergehen.

Im Laufe der fortschreitenden Planung wurden jedoch die Nachteile der eingleisigen Trassenführung immer deutlicher. Diese Nachteile sind betrieblicher Art (Zwangspunkt in der Fahrplangestaltung), technischer Art (Notwendigkeit zusätzlicher Weichen und Anlagen zur Streckensicherung) und auch schalltechnischer Art (die Weichen haben zusätzliche Fahrgeräusche zur Folge). Zudem widerspricht ein eingleisiger Ausbau den Vorgaben der Betriebsordnung für Straßenbahnen und ist nur aus zwingenden Gründen durch die Technische Aufsichtsbehörde genehmigungsfähig.

Zwischen diesen aufgeführten Nachteilen und dem Vorteil eines geringeren Flächenverbrauchs im wertvollen Naturraum Babenhauser Bach fand eine Abwägung statt, in deren Ergebnis der Stadtentwicklungsausschuss am 01.06.2010 eine zweigleisige Trassenführung beschlossen hat. Diese Gründe für einen zweigleisigen Ausbau sind weiterhin gültig.

- *Es sei sinnvoller, die gesamte Trasse nach Norden in den Bereich der bestehenden Dürerstraße zu verschieben.*

Stellungnahme der Verwaltung

Die Trasse ist im Vergleich zur der Planung (Vorentwurf) aus dem Jahre 2010 in ihrer Lage mit der neuen Dürerstraße getauscht und weiter nach Süden verschoben worden. Dadurch kann die Straße Wittebreite an die Dürerstraße angebunden werden, ohne die Stadtbahn zu kreuzen. Zudem ergibt sich eine Entlastung für das Wohngebäude Dürerstraße 90, weil dieses einen größeren Abstand zur Stadtbahn erhält. Eine Verschiebung nach Norden würde das Wohngebäude Dürerstraße 90 stärker belasten. Sie hätte im Vergleich zu der Planung aus dem Jahre 2010 ansonsten keinen erkennbaren Vorteil und ist nicht weiter untersucht worden.

- *Die Fahrbahnbreite der geplanten Dürerstraße könne deutlich verringert werden. Ein 5 m breiter Vorhaltestreifen zwischen der Grundstücksgrenze und dem vorgesehenen Gehweg sei nicht erforderlich.*

Stellungnahme der Verwaltung

Die vorgesehene Fahrbahnbreite der Dürerstraße beträgt 6,50 m. Diese Breite ist im Hinblick auf den Busverkehr erforderlich, damit sich zwei Busse begegnen können. Einschließlich Bankett, Randstreifen und Schrammbord ergibt sich daraus eine erforderliche Breite der Verkehrsfläche von etwa 8 m.

Südlich der Stadtbahn ist ein kombinierter Fuß-/ Radweg mit 4 m Breite geplant. Auch diese Breite ist im Hinblick auf das zu erwartende Aufkommen von Fußgängern und Radfahrern zum Campus erforderlich.

Der in der Stellungnahme angesprochene Vorbehaltsstreifen von 5 m an der Südseite der Dürerstraße war im Vorentwurf des Bebauungsplans enthalten. Er ist infolge der Umplanung (Verlagerung der Stadtbahntrasse auf die Südseite der Dürerstraße) im Entwurf nicht mehr vorgesehen. Allerdings vermindert sich die Inanspruchnahme des hier betroffenen Flurstücks 981 nur geringfügig.

4. Lärmbelastung

- *Es wird gebeten, die Lärmbelastung für das Wohngebiet Universitätsviertel Hof Hallau so gering wie möglich zu halten.*
- *Es wird befürchtet, dass die Kita Hof Hallau durch Lärm der Stadtbahn belastet wird (Abstand nur 30 m).*

Stellungnahme der Verwaltung

Die Lärmauswirkungen der aktuell (Stand 2016) vorliegenden Stadtbahnplanung wurden im Rahmen eines Schallgutachtens prognostiziert. Betrachtet wurden zum einen die Auswirkungen der Stadtbahnverlängerung und des Neubaus der Dürerstraße ohne Berücksichtigung der übrigen Verkehrsbelastung, zum anderen erfolgte eine Prognose mit Berücksichtigung der bereits bestehenden Belastung. Zugrunde gelegt wurde die Entwurfsplanung der Stadtbahn, d.h. Rasengleis, fester Fahrbahn auf dem Platz Lange Lage. Beurteilungsgrundlagen sind zum einen die Grenzwerte der 16. Verordnung zum Bundesimmissionsschutzgesetz (16. BImSchV), die für allgemeine und reine Wohngebiete tagsüber bei 59 dB(A) und nachts bei 49 dB(A) liegen. Deren Überschreitung vermittelt einen gesetzlichen Anspruch auf Schallschutz. Zum anderen erfolgt eine Beurteilung anhand der Orientierungswerte, die in einem Beiblatt der DIN 18005 „Schallschutz im Städtebau“ enthalten sind.

Das Wohngebiet „Universitätsviertel Hof Hallau“ ist planungsrechtlich als allgemeines Wohngebiet ausgewiesen, für allgemeine Wohngebiete liegen die Orientierungswerte bei 55 dB(A) tagsüber und 45 dB(A) nachts. Deren Einhaltung ist wünschenswert, sie ist aber mit anderen Belangen abzuwägen.

Unter Berücksichtigung der bereits bestehenden Verkehrslärmbelastung kommt die Prognose hinsichtlich des Wohngebiets „Universitätsviertel Hof Hallau“ zu folgenden Ergebnissen:

Die Grenzwerte der 16. BImSchV werden tagsüber und nachts eingehalten. Ausnahmen sind die Fassaden unmittelbar am Zehlendorfer Damm. Die dortigen Überschreitungen treten bereits im Bestand auf und stehen in keinem ursächlichen Zusammenhang mit der Stadtbahnverlängerung.

Die Orientierungswerte der DIN 18005 werden tagsüber - wiederum mit Ausnahme der Bebauung am Zehlendorfer Damm - ebenfalls eingehalten. Dies gilt auch für die KITA am Hof Hallau (55 dB(A)). Lärmschutz für die Kita ist daher nicht erforderlich. Zur Nachtzeit verläuft die 45 dB(A)-Isophone im Süden und im Westen der Bebauung an der Frohnauer Straße. Zu Überschreitungen des Orientierungswerts von 45 dB(A) kommt es an der Kita, am Gebäude Frohnauer Straße 9 sowie an den Westfassaden der Gebäude Frohnauer Straße 7, 11 und 15 – 17.

Die Überschreitungen an der Kita rufen keinen Konflikt hervor, weil dort nachts keine Nutzung stattfindet. Berücksichtigt man den geplanten Sichtschutzwall, der auch den Lärm der Stadtbahn mindert, sind nur noch die Gebäude Frohnauer Straße 7 und 9 betroffen. Die dortigen Überschreitungen hängen nicht ursächlich mit der Stadtbahnverlängerung zusammen, sondern resultieren aus der bereits bestehenden Strecke am Lohmannshof und dem Zehlendorfer Damm. Insgesamt kann festgestellt werden, dass es im Wohngebiet Universitätsviertel Hof Hallau durch die Verlängerung der Stadtbahn zu keinen Überschreitungen der Orientierungswerte kommt, sofern die Sichtschutzwälle errichtet werden. Dies ist so vorgesehen und im Bebauungsplan festgesetzt.

Befürchtungen, das Wohngebiet „Universitätsviertel Hof Hallau“ könnte unzumutbar mit Lärm belastet werden, sind daher unbegründet.

Zu berücksichtigen ist zudem, dass für den Zehlendorfer Damm bei vollständiger Umsetzung des rechtskräftigen Bebauungsplans II/G 20 „Hochschulcampus Nord“ ohne Verlängerung der Stadtbahn eine höhere Verkehrsbelastung prognostiziert wird. Dadurch führt die Stadtbahnverlängerung im Bereich des Zehlendorfer Damms dazu, dass sich die Lärmbelastung prognostisch verringert.

- *Es wird gebeten zu prüfen, ob die Trasse aus Lärmschutzgründen (und aus optischen Gründen) im Bereich des Wohngebiets Wohngebiet Universitätsviertel Hof Hallau etwas abgesenkt werden kann.*
- *Es wird vorgeschlagen, die Trasse im Kurvenbereich (Wohngebiet Universitätsviertel Hof Hallau) sowie nördlich der Cranachstraße in Troglage zu führen. Verwiesen wird auf das Beispiel der Stadtbahnlinie 3 in Stieghorst.*

Stellungnahme der Verwaltung

Eine Absenkung der Trasse oder eine Troglage ist nicht vorgesehen. Sie ist aus Gründen des Lärmschutzes nicht erforderlich, und sie wäre aufgrund der erforderlichen Erdbewegungen mit erheblichen zusätzlichen Kosten und auch mit zusätzlichen Eingriffen in den Naturhaushalt verbunden.

In Stieghorst besteht eine andere Situation, weil die dortige Trasse überwiegend durch bebautes Gebiet führt.

- *Es wird ein Lärmschutzwall zum Schutz des Wohngebiets „Universitätsviertel Hof Hallau“ gefordert.*

Stellungnahme der Verwaltung

Lärmschutzwälle sind nicht erforderlich, da die Grenzwerte der 16. BImSchV innerhalb des Wohngebiets Universitätsviertel Hof Hallau nicht überschritten werden.

Es werden jedoch im Bereich des Wohngebiets „Universitätsviertel Hof Hallau“ südlich der Trasse Sichtschutzwälle festgesetzt, die auch eine Lärm mindernde Funktion haben.

- *Es wird auf die Quietschgeräusche der bestehenden Stadtbahn verwiesen, die nicht nur im Kurvenbereich, sondern auch auf gerader Strecke auftreten. Diese konnten bisher nicht beseitigt werden. Es wird befürchtet, dass dieses Quietschen auch bei der verlängerten Stadtbahn auftritt.*

Stellungnahme der Verwaltung

Das Kurvenquietschen trat lange Zeit im Bereich der bestehenden Wendeanlage auf, konnte aber inzwischen weitgehend beseitigt werden. Sollte dieses im Bereich der geplanten Kurve auftreten, können geeignete Gegenmaßnahmen ergriffen werden. Der Einbau einer Gleis-schmieranlage ist vorgesehen

- *Es wird eine hohe Lärmbelastung entlang der zukünftig ausgebauten Dürerstraße befürchtet.*
- *Es wird eine Lärmschutzwand an der Nordseite der geplanten Endhaltestelle zum Schutz der dort vorhandenen Wohnnutzung für erforderlich gehalten.*
- *Die Lärmschutzwand nördlich der Endhaltestelle sollte auch einen Sichtschutz für die Bewohner des nördlich gelegenen Wohngebäudes bieten.*

Stellungnahme der Verwaltung

Im Bereich der Dürerstraße kommt das Lärmgutachten in seiner Prognose zu folgenden Ergebnissen:

Die Grenzwerte der 16. BImSchV werden tagsüber und nachts zumeist eingehalten. Ausnahmen bilden die Gebäude Dürerstraße 79 und 90 sowie Schlosshofstraße 230/230a.

Zum Schutz des Gebäudes Dürerstraße 90 wird nördlich der geplanten Endhaltestelle der Stadtbahn eine Lärmschutzwand im Bebauungsplan festgesetzt. Mit dieser Lärmschutzwand werden Beurteilungspegel von 56 dB(A) tagsüber und 49 dB(A) nachts erreicht und die Grenzwerte der 16. BImSchV eingehalten.

Diese Lärmschutzwand bewirkt gleichzeitig einen Sichtschutz gegenüber der Endhaltestelle der Stadtbahn für das nördlich davon gelegene Wohngebäude.

Für die Gebäude Dürerstraße 79 und Schlosshofstraße 230/230a ist kein aktiver Schallschutz möglich. Beide Gebäude liegen auf der Ostseite der Schlosshofstraße und werden über diese Straße erschlossen. Sofern sich die Prognose im Rahmen der Ausführungsplanung bestätigt, haben diese Gebäude dem Grunde nach Anspruch auf passiven Schallschutz im Sinne der 16. BImSchV bzw. auf die Erstattung der dafür erforderlichen Kosten.

Die Orientierungswerte der DIN 18005 werden nicht nur an den drei genannten Gebäuden, sondern an allen Fassaden entlang der Dürerstraße östlich des Plangebiets und entlang der Schlosshofstraße überschritten. Auch dies ist der Bestandssituation geschuldet. Die Planung hat hier keine Zunahme des Verkehrslärms zur Folge. Nur im unmittelbaren Umfeld der neuen Dürerstraße und der verlängerten Stadtbahn kommt es zu einer Zunahme des Verkehrslärms.

Das Wohngebiet Cranachstraße ist als reines Wohngebiet ausgewiesen. Es gelten dort die Orientierungswerte nach dem Beiblatt der DIN 18005 von 50 dB(A) tagsüber und 35 dB(A) nachts. Diese Werte werden nachts bereits in der Bestandssituation überschritten, sie liegen am Nordrand des Wohngebietes Cranachstraße bei 49-52 dB(A) tags und 40-43 dB(A) nachts.

Nach Umsetzung der Planung ist ein größerer Bereich von Überschreitungen betroffen als zuvor. Tagsüber sind an etwa sieben Gebäuden Überschreitungen zu verzeichnen. Diese betragen bis zu 5 dB(A), wobei ein Pegel von 55 dB(A) nur am nördlichsten Gebäude erreicht wird. Zur Nachtzeit sind etwa 14 Gebäude betroffen, die Pegel liegen bei bis zu 48 dB(A). Im Vergleich zur Bestandssituation nehmen die Pegel tagsüber um bis zu 3 dB(A) und nachts um bis zu 8 dB(A) zu.

Gesunde Wohnverhältnisse sind durch diese Belastungen nicht in Frage gestellt. Dennoch bedeutet dies für die Bewohner im nördlichen Teil des Wohngebietes Cranachstraße eine deutliche Mehrbelastung.

Zum Schutz des Landschaftsbildes soll die Stadtbahntrasse abschnittsweise mit Sichtschutzwällen abgeschildert werden. Dies betrifft die Streckenabschnitte nördlich des Hofs Hallau und nördlich der Cranachstraße. Diese Sichtschutzwälle haben gleichzeitig eine lärmschützende Wirkung, die Pegel reduzieren sich um 2 -3 dB(A).

Im Rahmen der Abwägung ist es Ziel der Stadt Bielefeld, dass die Orientierungswerte im Beiblatt der DIN 18005 für allgemeine Wohngebiete im Wohngebiet Cranachstraße eingehalten werden. Ungesunde Wohnverhältnisse und Belästigungen können damit sicher ausgeschlossen werden. Dieses Ziel wird unter Berücksichtigung des Sichtschutzwalles mit Ausnahme eines Gebäudes erreicht, dort kommt es an der Nord- und Ostfassade noch zu Überschreitungen von 1 – 2 dB(A).

Zu berücksichtigen ist, dass die Verlängerung der Stadtbahn zu einer Reduzierung des Kfz-Verkehrs beiträgt, der seinerseits Lärm- und auch Schadstoffbelastungen zur Folge hat. Zu berücksichtigen sind auch die städtebaulichen Ziele der Stadt Bielefeld und die gesamtgesellschaftliche Aufgabe, zusätzliche Hochschulkapazitäten zu schaffen. Auch vor diesem Hintergrund werden die Überschreitungen der Orientierungswerte für reine Wohngebiete im Wohngebiet Cranachstraße und an zwei Fassaden eines Gebäudes für allgemeine Wohngebiete als vertretbar eingestuft.

- *Es wird vorgeschlagen, zugunsten der Wohnlage Cranachstraße die geplanten Tiefgaragenzufahrten an der östlichen Grenze des Hochschulcampus zu verlagern oder in einen Trog zu verlegen.*

Stellungnahme der Verwaltung

Diese Tiefgaragenzufahrten sind nicht Gegenstand dieses Bebauungsplans. Sie sind im Bebauungsplan II/G 20 „Hochschulcampus Nord“ festgesetzt und wurden im Rahmen der Schallgutachten bewertet, die seinerzeit zu diesem Bebauungsplan angefertigt worden sind. Sie bleiben – abgesehen von leichten Anpassungen im Übergang zum Platzbereich Lange Lage bzw. zur neuen Dürerstraße – unverändert. Zusätzliche Auswirkungen auf das Wohngebiet Cranachstraße sind nicht erkennbar.

- *Es wird lang anhaltende Belastung durch Baulärm befürchtet, wie dies bereits beim Bau der FH der Fall (gewesen) sei.*

Stellungnahme der Verwaltung

Baulärm ist nicht unmittelbar Gegenstand des Bebauungsplans. Die allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm (AVV Baulärm) definiert Immissionsrichtwerte für Baulärm, die für die unterschiedlichen Gebietskategorien der Baunutzungsverordnung gelten. Werden diese um mehr als 5 dB(A) überschritten, sollen behördlicherseits Maßnahmen zur Lärminderung angeordnet werden.

- *Es wird gefragt, auf welche Maßnahmen Anspruch besteht, wenn der Balkon einer Wohnung nicht mehr genutzt werden kann.*

Stellungnahme der Verwaltung

Das Immissionsschutzrecht sieht folgende Abfolge vor: Zunächst ist Lärmschutz an der Quelle bzw. aktiver Lärmschutz vorzusehen. Sofern dieser nicht in Betracht kommt, erfolgt passiver Lärmschutz am betroffenen Gebäude. Sollte auch dieser im Einzelfall nicht möglich sein, z.B. bei Balkonen, erfolgen finanzielle Entschädigungen. Ob ein Entschädigungsanspruch besteht und wie hoch dieser ist, hängt vom jeweiligen Einzelfall ab.

- *Es wird gefragt, ob es auch Lärmschutz für Bereiche geben wird, die nicht baulich genutzt werden.*

Stellungnahme der Verwaltung

Lärmschutz erfolgt dort, wo schutzbedürftige Nutzungen (z.B. Wohngebiete) vorhanden sind und die Grenzwerte der 16. Verordnung zum Bundesimmissionsschutz (16. BImSchV) überschritten werden. Dies betrifft sowohl die Gebäude als auch die dazugehörigen Grundstücke. Sofern die Grenzwerte der 16. BImSchV eingehalten werden, jedoch die (strenger) Orientierungswerte der DIN 18005 überschritten werden, wird über Lärmschutz im Rahmen der Abwägung entschieden. Das bedeutet, der Lärmschutz wird dann mit anderen Belangen (z.B. verkehrliche Belange) ins Verhältnis gesetzt.

- *Eine Anwohnerin nördlich der geplanten Endhaltestelle bittet darum, in der Planungsphase „Durchführungsgespräche“ mit den betroffenen Anwohnern zu führen (z.B. Gestaltung der Lärmschutzwand an der Dürerstraße, Höhe der verbleibenden Lärmpegel). Die Wohnsituation ihres Grundstücks werde sich durch die Planung verschlechtern.*

Stellungnahme der Verwaltung

Die Situation an dem betreffenden Grundstück wird sich durch die Planung der Stadtbahn verändern. Jedoch ist dies nicht mit unzumutbaren Belastungen verbunden. Veränderungen der Umgebung sind mit jeder städtebaulichen Entwicklung unvermeidbar verbunden. Abstimmungen mit den Anwohnern, z.B. über die Gestaltung der Lärmschutzwand, erfolgen im Rahmen der weiteren Ausführungsplanung.

5. Belastungen durch Staub und Abgase sowie Erschütterungen

- *Es wird gefragt, welche Immissionen durch Abgase und Staub an der Dürerstraße nach Realisierung der Planung auftreten. Verwiesen wird auf die derzeitige gute Luft und die vorherrschende Windrichtung West, die zukünftig Staub und Abgase in das Wohngebiet Dürerstraße trägt.*

Stellungnahme der Verwaltung

Die Stadtbahn emittiert keine nennenswerten Stäube oder Abgase, weil sie elektrisch betrieben wird.

Für die Dürerstraße östlich der Wittebreite wird im Verkehrsgutachten für das Jahr 2025 ein Verkehrsaufkommen von 2.800 Fahrzeugen täglich prognostiziert. Das Verkehrsaufkommen der bestehenden Dürerstraße liegt nach der vorliegenden Verkehrsuntersuchung, der ein aktualisiertes Verkehrsmodell zugrunde liegt, rechnerisch bei etwa 3.300 Fahrzeugen. Das bedeutet, der Verkehr auf der Dürerstraße wird tendenziell trotz der Errichtung des Hochschulcampus eher abnehmen. Ursächlich dafür sind zukünftige Entlastungen durch Ergänzungen des überörtlichen Straßennetzes sowie Veränderungen der Bevölkerungsstruktur.

Es sind somit im Vergleich zur Bestandssituation keine zusätzlichen Staub- oder Schadstoffemissionen zu erwarten. Darüber hinaus sind die Belastungen bei einem Verkehrsaufkommen von ca. 3.000 Fahrzeugen täglich insgesamt nicht als hoch einzuschätzen. Hinzu kommt, dass die Straße durch offenes Gelände führt und sich Emissionen dadurch sofort verteilen.

- *Der Boden im Bereich nördlich der Endhaltestelle besteht aus fließfähigem Senkel. Es darf kein Risiko durch Erschütterungen entstehen.*

Stellungnahme der Verwaltung

Es liegt eine schwingungstechnische Untersuchung zur aktualisierten Trassenplanung vor. Unter anderem wurde prognostiziert, welche Auswirkungen die zu erwartenden Erschütterungen auf die Menschen in den der Stadtbahntrasse umliegenden Gebäude haben könnten.

Die Entfernung des Gebäudes Dürerstraße 90 zur Gleistrasse beträgt ca. 33 m. Nach der VDI 3837 – *Erschütterungen in der Umgebung von oberirdischen Schienenverkehrswegen, spektrales Prognoseverfahren* – kann bei diesem Abstand davon ausgegangen werden, dass die vom späteren Straßenbahnbetrieb erzeugten Körperschall- und Erschütterungsimmersionen unter den Orientierungs- und Anhaltswerten für Wohngebiete liegen werden. Zudem werden dort aufgrund der geringen Fahrzeuggeschwindigkeiten nur sehr geringe Schwingungsimmersionen erzeugt.

Insofern sind weitergehende Maßnahmen zur Reduzierung der Schwingungsimmersionen nicht erforderlich.

6. Versiegelung, Auswirkungen auf Landschaft und Erholung

- *Die Stadtbahnverlängerung und der Ausbau der Dürerstraße führen zu einer erheblichen Flächenversiegelung. Es werde fruchtbarer Boden im Umfang von drei Fußballfeldern versiegelt.*
- *Es wird drauf verwiesen, dass in Deutschland täglich 15 ha Fläche versiegelt würden.*

Stellungnahme der Verwaltung

Es ist zutreffend, dass der Bau der Stadtbahn und der Ausbau der Dürerstraße zusätzliche Bodenversiegelung zur Folge hat. Die Belange des Bodenschutzes sind jedoch mit andern Belangen abzuwägen, beispielsweise mit dem Bedarf an Studienplatzkapazitäten, siehe hierzu Ausführungen unter Ziffer 1 zur aktuellen Prognose der Kultusministerkonferenz. Die Schaffung zusätzlicher Studienplatzkapazitäten bleibt weiterhin eine gesamtgesellschaftliche Aufgabe. Vor dem Hintergrund dieser Situation verfolgt die Stadt Bielefeld im Rahmen ihrer Planungshoheit weiterhin das städtebauliche Ziel, sich mit der Entwicklung des Hochschulcampus Nord als Hochschul- und Forschungsstandort stärker zu profilieren und von den damit verbundenen wirtschaftlichen und kulturellen Impulsen zu profitieren. Dies hat zur Folge, dass Belange des Bodenschutzes zurückgestellt werden.

Die Verlängerung der Stadtbahn ist erforderlich, um den angestrebten Anteil des öffentlichen Verkehrs am motorisierten Verkehrsaufkommen des Campus Nord von 70% zu erreichen. Dieses Ziel wird insbesondere aus umweltpolitischen Gründen verfolgt. Eine Stärkung des ÖPNV durch Ausbau der Stadtbahn führt zu einem Rückgang des motorisierten Individualverkehrs und damit zu einem Rückgang an Lärm- und Schadstoffbelastungen. Es ist eine Abwägung erforderlich zwischen dem umwelt- und verkehrspolitischen Ziel, motorisierten Individualverkehr zu vermeiden, und den Belangen des Bodenschutzes, wobei auch Bodenschutz ein umweltpolitisches Ziel ist. Die Abwägung ist hier zugunsten der umwelt- und verkehrspolitischen Zielsetzungen vorgenommen worden.

- *Es wird Unverständnis geäußert, dass ein Gebiet einerseits als Landschaftsschutzgebiet ausgewiesen und dann doch überbaut wird.*

Stellungnahme der Verwaltung

Im Plangebiet des Bebauungsplans II/G 21 befinden sich keine Schutzgebiete. Das nördlich angrenzende Babenhauser Bachtal ist im Landschaftsplan Bielefeld West temporär als Landschaftsschutzgebiet L 2.2-8 Babenhauser- und Gellershagener Bachtal ausgewiesen.

- *Ein wichtiges Naherholungsgebiet werde beeinträchtigt. Das Babenhauser Bachtal werde durch die Verlärmung seinen Charakter als Naherholungsgebiet verlieren. Der Zugang ins Babenhauser Bachtal werde für die Bewohner des Wohngebiets Universitätsviertel Hof Hallau versperrt.*

Stellungnahme der Verwaltung

Es ist nicht zutreffend, dass das Babenhauser Bachtal verlärmert wird. Die Emissionen der Stadtbahn nehmen bereits mit geringem Abstand zur Trasse deutlich ab und liegen im Bereich des Bachtals tagsüber zumeist bei 50 dB(A) oder weniger. Das sind Lärmwerte, die gemäß dem Beiblatt der DIN 18005 auch in einem reinen Wohngebiet zulässig sind. Zudem bleibt die bestehende Wegeverbindung in das Bachtal nordwestlich des Hofs Hallau erhalten, dort wird eine Querungsmöglichkeit vorgesehen.

- *Es wird auf das vom Landschaftsbeirat im Jahre 2008 in Auftrag gegebene Gutachten verwiesen. Danach werde sich der Trassenbau durch Technisierung und Überprägung des Landschaftsbilds sowie durch den Verlust erlebniswirksamer Landschaftsstrukturen negativ auswirken.*

Stellungnahme der Verwaltung

Dieses Gutachten lag bereits zur Beschlussfassung des Bebauungsplans II G/20 „Hochschulcampus Nord“ vor und war Gegenstand der Abwägung im Rahmen der Beschlussfassung dieses Bebauungsplans. Die Abwägung ist seinerzeit zugunsten des Hochschulcampus getroffen worden. Diese Entscheidung gilt weiterhin. Die Stadt Bielefeld hält es vor dem Hintergrund der Bedarfslage (vgl. aktualisierte Prognose der Kultusministerkonferenz) weiterhin für erforderlich, zusätzliche Hochschulkapazitäten bereitzustellen. Sie verfolgt im Rahmen ihrer Planungshoheit zudem weiterhin das städtebauliche Ziel, sich mit der Entwicklung des Hochschulcampus Nord als Hochschul- und Forschungsstandort stärker zu profilieren und von den damit verbundenen wirtschaftlichen und kulturellen Impulsen zu profitieren. Diese Entscheidung ist damit verbunden, den Belang eines von baulicher Nutzung unbeeinträchtigten Landschaftsbildes in der Abwägung zurückzustellen.

7. Auswirkungen auf Tiere und Pflanzen, Ausgleichsmaßnahmen

- *Durch die Stadtbahntrasse würde zahlreich Tier- und Pflanzenarten beeinträchtigt. Lebensräume etlicher planungsrelevanter Arten würden zerstört.*

Stellungnahme der Verwaltung

1. Beeinträchtigung zahlreicher Tier- und Pflanzenarten

Die Ergebnisse der faunistischen Erfassungen und die Prüfung der artenschutzrechtlichen Betroffenheit der vorkommenden Arten im Rahmen des artenschutzrechtlichen Fachbeitrags ergaben, dass das Vorhaben sowohl für die erfassten Säugetier-, Vogel- als auch Amphibienarten nicht zu erheblichen Beeinträchtigungen führt.

Das Vorhaben führt zwar durch Flächeninanspruchnahmen für einige Vogelarten zu Verlusten von potenziellen Lebensräumen, doch führt dieser Teilverlust potenzieller Brut- und Nahrungshabitate hier nicht zu einer Verschlechterung des Erhaltungszustandes der lokalen Populationen, da ausreichend Ausweichhabitate in entsprechender Qualität in unmittelbarer Umgebung vorhanden sind. Überdies werden im Rahmen der Ausgleichsplanung Gehölzpflanzungen vorgesehen, die die Funktionsfähigkeit der betroffenen Lebensraumstrukturen wieder herstellen.

Bei den betroffenen Brutvogelarten handelt es sich zudem überwiegend um ubiquitäre Park- und Gartenvögel (sog. „Allerweltsarten“), die in Deutschland einen guten Erhaltungszustand aufweisen. Diese Arten scheuen nicht die Nähe menschlicher Siedlungen und können regelmäßig an viel befahrenen Straßen gesichtet werden. Von einer Störungsanfälligkeit dieser Arten bezüglich des Vorhabens kann folglich nicht ausgegangen werden.

Für die festgestellten oder potenziell vorkommenden Greif- und Eulenvögel wie Schleiereule, Waldohreule, Waldkauz, Mäusebussard, Sperber, Turmfalke sowie Wanderfalke kann insgesamt keine erhebliche Betroffenheit und ein Eintreten artenschutzrechtlicher Verbotsstatbestände ermittelt werden, denn sie nutzen die Vorhabenfläche ausschließlich zur Nahrungssuche. Aufgrund der großen Aktionsradien sowie der Vielzahl genutzter Offenlandhabitate ist eine Definition essentieller Nahrungshabitate nicht erforderlich, ein Ausweichen in umliegende Strukturen ist zudem möglich.

2. Zerstörung von Lebensräumen etlicher planungsrelevanter Arten

Im Rahmen der faunistischen Erfassungen in den Jahren 2007 und 2013/2014 konnten insgesamt 6 planungsrelevante Vogel- und 7 Fledermausarten festgestellt werden. Vorkommen weiterer planungsrelevanter Arten (sonstige Säugetiere, Amphibien, Reptilien, wirbellose) konnten nicht festgestellt werden.

Der artenschutzrechtliche Fachbeitrag kommt eindeutig zu dem Ergebnis, dass durch das Vorhaben keine Lebensräume planungsrelevanter Arten zerstört werden.

Im gesamten Wirkraum konnten mit Ausnahme der Zwergfledermaus für keine der vorkommenden Fledermausarten Quartiere nachgewiesen werden. Das Quartier der Zwergfledermaus liegt im Siedlungsbereich und damit außerhalb der unmittelbaren Wirkzone des Vorhabens. Jagdaktivitäten wurden insbesondere im westlichen Teil des Untersuchungsgebietes nachgewiesen. Hier ist durch die zukünftige Beleuchtung der Bahntrasse eine Beeinträchtigung der Jagdhabitate durch Vergrämung nicht auszuschließen, jedoch ist eine derartige Störung nicht als erheblich zu betrachten, da in der unmittelbaren Umgebung weitere Jagdhabitate zur Verfügung stehen.

Von den 6 planungsrelevanten Vogelarten kommen 3 als Brutvögel (Turmfalke, Waldkauz, Flussregenpfeifer), 2 als Nahrungsgast (Rauchschwalbe, Mäusebussard) und eine als Durchzügler (Waldschnepfe) vor. Die Fortpflanzungsstätten der drei Brutvogelarten befinden sich zwar innerhalb des Untersuchungsraums, jedoch nicht im eigentlichen Vorhabensbereich. Die als Nahrungsgast vorkommenden Arten nutzen die Flächen zur Nahrungssuche und für die Waldschnepfe als Durchzügler stellt das Untersuchungsgebiet keinen dauerhaften Lebensraum dar. Rauchschwalbe und Mäusebussard können in zahlreiche umliegende Flächen ausweichen, sodass es durch das Vorhaben lediglich zu Teilverlusten von Nahrungshabitaten kommt. Erhebliche Beeinträchtigungen der lokalen Populationen sind folglich auszuschließen.

Mit den Planungen kommt es innerhalb des Geltungsbereichs des Bebauungsplanes zwar zu Änderungen der bisherigen Nutzungs- und Biotopstrukturen, doch wird dieser Verlust der betroffenen Biotop- und Lebensfunktionen über die Eingriffsregelung gemäß § 14 Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG) i.V.m. § 4 Abs 1 Landschaftsgesetz (LG) Nordrhein-Westfalen über den Biotopwert ermittelt und bilanziert. Der Verlust von Flächen als Lebensraum wurde im vorliegenden Fall dadurch berücksichtigt, dass besonders gut ausgeprägten und ökologisch wertvollen Bereichen im Bilanzierungsmodell entweder bereits eine hohe ökologische Wertigkeit zugeordnet wurde (z.B. über die Biotopbezeichnung „Nasswiese“) oder ein um 20 % erhöhter Kompensationsflächenbedarf ansetzbar ist.

Über die festgesetzten Ausgleichsmaßnahmen ist zudem ein funktionaler Ausgleich der verloren gehenden Lebensraumfunktionen gegeben.

- *Die Trasse verlaufe im Bereich des ehemaligen Hofs Wellhörner nur wenige Meter von einer mehr als 100-jährigen Eichengruppe und gefährde deren Bestand. Sie werde zudem in der Landschaft isoliert.*

Stellungnahme der Verwaltung

Der Bestand der betroffenen Eichengruppe ist durch das Vorhaben nicht gefährdet. Im Rahmen des Landschaftspflegerischen Begleitplans wird der Umgang mit der Eichengruppe explizit beschrieben. Durch entsprechende Schutz- und Vermeidungsmaßnahmen ist ein ausreichender Bestandsschutz während der Bautätigkeit gewährleistet.

Von dem zukünftig laufenden Betrieb der Stadtbahn gehen überdies keinerlei Wirkfaktoren aus, die zu einer Schädigung und folglich einer Gefährdung des Eichenbestandes führen.

Eine Isolation der Baumgruppe als Folge der Stadtbahnverlängerung ist ebenfalls nicht gegeben. Nach Norden ist die Baumgruppe weiterhin umgeben von bestehenden Gehölzen, seine Funktion in dem vorhandenen Komplex aus bestehenden linienhaften und punkthaften Gehölzen und die Einbindung in das Landschaftsbild bleiben erhalten.

- *Es wird nach Ausgleichsmaßnahmen für die entfallenden Wildtierquerungen gefragt.*

Stellungnahme der Verwaltung

Der geplante Verlauf der Stadtbahn zerschneidet keine festgesetzten Biotopverbundflächen. Auch stellen die überplanten Flächen im Bestand keine bedeutenden Wildtierkorridore dar. Südlich des geplanten Verlaufs schließen sich zum einen der Komplex der Fachhochschule und daraufhin der Universität und zum anderen die geschlossenen Siedlungsstrukturen des Stadtteils Gellershagen an. Ein Wildwechsel von den offenen Landschaftsstrukturen weiter nördlich Richtung Süden in die urban geprägten Siedlungsstrukturen hinein ist daher auszu-schließen. Es besteht folglich kein funktionaler Ausgleichsbedarf für Wildtierquerungen.

- *FFH-relevante Tierarten würden von den übrigen Lebensräumen abgeschnitten. Verwie-sen wird auf den Teichmolch, die Erdkröte und den Grasfrosch.*

Stellungnahme der Verwaltung

Keine der genannten Arten (Teichmolch, Erdkröte, Grasfrosch) ist im Anhang IV der FFH-Richtlinie geführt, sie sind demnach nicht als planungsrelevant einzustufen. Zudem wurde die Erdkröte im Jahr 2013/14 nicht im Untersuchungsgebiet festgestellt.

Im Rahmen der faunistischen Erfassungen wurde festgestellt, dass der Geltungsbereich auf-grund der Lage der Laichgewässer (Laubfrosch: alle nördlich des Geltungsbereichs) und der umliegenden Landlebensräume sowie des Wanderungsverhaltens der betroffenen Arten (Teichmolch: 10 – 50 m) voraussichtlich keine Wanderkorridore schneidet.

- *Ausgleichsflächen, die für das Wohngebiet Universitätsviertel Hof Hallau angelegt worden seien, würden überbaut.*

Stellungnahme der Verwaltung

Die angesprochenen Flächen wurden ursprünglich im B-Plan II/G TP 1 B (Hof Hallau) als A+E-Flächen festgesetzt. Durch die Aufstellung des B-Plans II/G 20, der sich in angrenzen-den Flächen mit dem bestehenden B-Plan überlagert, wurden diese Flächen überplant und nicht mehr als A+E-Flächen festgesetzt. Hierfür wurden jedoch innerhalb des Geltungsbe-reichs des B-Plans II/G 20 neue A+E-Flächen als Ersatzausgleichsflächen mit entsprechen-ten Flächenanteilen festgesetzt. Hierzu erfolgte eine flächenscharfe Bilanzierung im Rah-men der Aufstellung des B-Plans II/G 20. Der Geltungsbereich des B-Plans II/G 21 liegt an besagter Stelle folglich nicht innerhalb festgesetzter Ausgleichsflächen.

- *Die Dornberger Aue werde zerstört.*

Stellungnahme der Verwaltung

Den Dornberger Auenpark bilden die vorhandenen Bachtäler und Waldstücke sowie die Bachau des Babenhauser Baches, die im Zuge der westlichen Stadterweiterung erhalten blieben. Randbereiche des Parks grenzen nördlich an die geplante Trasse im Westteil des Geltungsbereichs. Die prägenden und wertgebenden Elemente des Auenparks werden durch das Vorhaben nicht beeinträchtigt, es werden ausschließlich Grünflächen und keine Elemente der Aue überplant. Eine Zerstörung der gesamten Aue hat dies nicht zur Folge.

- *Eine Weißdornhecke werde durch die Trasse zerschnitten.*

Stellungnahme der Verwaltung

Die vorhandene Hecke wird an zwei Stellen gequert. Zum Schutz der Fauna sind entsprechende Schutz- und Vermeidungsmaßnahmen vorgesehen. Um den Verlust als potenzielle Fortpflanzungsstätte für gehölzgebundene Brutvögel funktional auszugleichen, sind Gehölzpflanzungen im Geltungsbereich vorgesehen (auf der Südseite und der Wallkrone des Sichtschutzwalls nördlich der KITA), die den Teilverlust der Weißdornhecke ersetzen.

8. Auswirkungen auf den Wasserhaushalt

- *Es wird gefragt, ob Auswirkungen der Trasse hinsichtlich des Wasserhaushalts und der Bodenbeschaffenheit geprüft worden seien.*

Stellungnahme der Verwaltung

Die Auswirkungen der Stadtbahntrasse auf Wasserhaushalt und Bodenbeschaffenheit wurden gutachterlich untersucht.

- *Anwohner, die in der Nähe des Babenhauser Bachs wohnen verweisen darauf, dass der Bach bei Starkregen oder Schneeschmelze stark ansteigt. Bei der Bebauung gingen Sickerflächen verloren. Es wird gebeten zu prüfen, ob die Überflutungswahrscheinlichkeit zunimmt. Wenn dies nicht auszuschließen sei, müsse dieser Gefahr durch Maßnahmen (z.B. Erweiterung Rückhaltebecken) begegnet werden.*

Stellungnahme der Verwaltung

Das Grundstück des betreffenden Anwohners liegt ca. 1,4 km nordöstlich der Dürerstraße.

Im Rahmen der Entwässerungsplanung für die Stadtbahn wurde ermittelt, dass sich gegenüber der bestehenden Abflusssituation die Einleitmenge in den Babenhauser Bach bzw. in einen Vorfluter, der anschließend in den Babenhauser Bach entwässert, um 14 m³/15 Minuten bzw. 14 m³/2 Stunden erhöht.

Diese Menge ist aus Sicht der Unteren Wasserbehörde (Umweltamt der Stadt Bielefeld) unproblematisch. Deshalb konnte auf ein Regenrückhaltebecken und die Führung eines erneuten Vorflutnachweises für den Babenhausener Bach verzichtet werden.

- *Die geplante Endstation liege in einer Senke, die Funktion als Retentionsfläche hat (Bach, sumpfige Wiese). Es wird gefragt, welche zusätzlichen Retentionsflächen vorgesehen seien, um bei Schneeschmelze oder Starkregen das Oberflächenwasser aufzunehmen.*
- *Die Entwässerungssituation des Grundstücks nördlich der Endhaltestelle werde sich verändern, da die Entwässerungsfunktion der südlich angrenzenden Wiese durch den Bau der Haltestelle entfalle. Die Oberflächenentwässerung für das Grundstück müsse daher neu konzipiert werden, im Ergebnis dürfe es zu keiner Feuchtigkeit im Keller des dort vorhandenen Gebäudes kommen.*

Stellungnahme der Verwaltung

Die Planung der Stadtbahntrasse verläuft südlich des betreffenden Grundstücks geländegleich. Auch bauseitig wird nicht in die Grundwasserverhältnisse eingegriffen.

Eine Veränderung der unterirdischen Fließverhältnisse ist somit nicht zu erwarten. Eine Änderung der Oberflächenentwässerung für das Grundstück geht mit der geplanten Trasse nicht einher, da die Trasse relativ genau entlang der oberirdischen Wasserscheide zum Babenhauser Bach verläuft und damit für das Grundstück weder ein Abstrom blockiert bzw. aufgestaut noch ein Zustrom minimiert werden.

9. Einzelfragen der Trassenplanung

- *Zum Schutz spielender Kinder wird eine Einzäunung der Trasse gefordert.*

Stellungnahme der Verwaltung

Eine Einzäunung der Trasse ist nicht vorgesehen und wird auch nicht für erforderlich gehalten. Zu berücksichtigen ist, dass die Trasse durch weitgehend unbebautes Gebiet verläuft, zudem soll eine zusätzliche Beeinträchtigung des Orts- und Landschaftsbildes durch einen Zaun vermieden werden. Die Übergänge für Fußgänger werden durch Springlicher, Drängelgitter, taktile Führung und Vibrationstaster gesichert.

10. Wertverlust von Immobilien

- *Die Trasse mindert die Wohnqualität und den Grundstückswert für die unmittelbaren Anwohner.*

Stellungnahme der Verwaltung

Der Wert einer Immobilie wird von unterschiedlichen Parametern bestimmt. Dazu gehören auch Nachfrage nach bzw. Angebot an vergleichbaren Objekten. Eine entschädigungspflichtige Wertminderung des Grundstücks wäre nur dann gegeben, wenn die Nutzbarkeit des Grundstücks selber in unzumutbarer Weise eingeschränkt würde. Dieser Fall liegt hier nicht vor.

- *Die Grundstücke im Wohngebiet Universitätsviertel Hof Hallau seien mit Versprechen einer unverbaubaren Lage veräußert worden, dieses Versprechen werde gebrochen.*

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. Die seinerzeit im Zusammenhang mit den Grundstücksverläufen gegebenen Aussagen sind nicht nachvollziehbar.

11. Verfahren, sonstige Fragen

- *Es wird gefragt, ob ein planfeststellungsersetzender Bebauungsplan ohne eigenes Planungserfordernis zulässig sei.*

Stellungnahme der Verwaltung

Das Planungserfordernis für den Bebauungsplan II/G 21 ergibt sich aus dem Bebauungsplan II/G 20 bzw. aus dem Ziel der Stadt Bielefeld, den Hochschulcampus Nord zu entwickeln, um damit den Hochschulstandort Bielefeld stärker zu profilieren und zusätzliche Studienplatzkapazitäten und Flächenpotenziale für Forschungsinstitute zu schaffen. Für die verkehrliche Erschließung des Campus in seiner Endausbaustufe ist die Stadtbahnverlängerung vor dem Hintergrund der beschlossenen verkehrspolitischen Vorgaben (abgestrebt werden 70% Anteil des ÖPNV am motorisierten Verkehr) erforderlich. Der Hochschulcampus besteht aus mehreren Baufeldern und soll schrittweise entwickelt werden. Daher ist es zulässig und sinnvoll, auch die Bauleitplanung in Form zweier separater B-Pläne vorzunehmen, zumal die Stadtbahnverlängerung für den ersten Bauabschnitt (FH) noch nicht erforderlich war. Planerisch wurde die Stadtbahnverlängerung im Rahmen der Aufstellung des Bebauungsplans II/G 20 berücksichtigt (u.a. in den Fachgutachten zum Lärm und zum Natur- und Artenschutz).

- *Es wird gefragt, ob im Bereich der Dürerstraße die Ausweisung von Bauland vorgesehen sei.*

Stellungnahme der Verwaltung

Für die Ausweisung von Bauland nördlich der Dürerstraße wären planerische Entscheidungen erforderlich (Änderung des Flächennutzungsplans und die Aufstellung weiterer Bebauungspläne), die nicht Gegenstand dieses Verfahrens sind.

- *Die verbleibende alte Dürerstraße wird weiterhin für die Erschließung der vorgesehenen Sozial- und Technikgebäude der Stadtbahn erforderlich bleiben. Die Straße muss nach Beendigung der Bauarbeiten in einen ordnungsgemäßen Zustand versetzt werden. Der neu zu bauende Abschnitt kann keine Beitragspflicht nach dem BauGB auslösen.*

Stellungnahme der Verwaltung

Die verbleibende Dürerstraße ist zwar nicht mehr für die Erschließung der Sozial- und Technikgebäude erforderlich, weil diese südlich der Trasse angeordnet werden. Sie ist aber erforderlich zur Erschließung des Gebäudes Dürerstraße 90. Sie wird in einen Zustand versetzt, dass sie diese Erschließungsfunktion erfüllen kann. Es entsteht keine Beitragspflicht, weil die Erschließung im Bestand vorhanden ist und die Baumaßnahmen infolge der Stadtbahnverlängerung dem Grundstück nicht anzulasten sind.

- *Es wird befürchtet, dass die Holbeinstraße nach Osten durchgebunden werden soll.*

Stellungnahme der Verwaltung

Eine Durchbindung der Holbeinstraße ist nicht vorgesehen. Sie würde zudem eine Änderung des Bebauungsplans II/G 20 voraussetzen, weil dieser westlich der Holbeinstraße eine private Grünfläche mit Flächen für Ausgleichsmaßnahmen festsetzt.