

Anlage

C2

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

Auswertung der Beteiligungsverfahren gem. §§ 4 (2) und 3 (2) BauGB

- Planzeichnungen -Entwurf- (Stand Juli 2016 / Verkleinerung)
- Auswertung der Stellungnahmen der Behörden und Träger öffentlicher Belange
- Auswertung der Stellungnahmen der Öffentlichkeit

Änderungsvorschläge der Verwaltung

Stadt Bielefeld

Stadtbezirk Dornberg

Erstaufstellung

planfeststellungsersetzender
Bebauungsplan Nr. II/ G21

„Stadtbahn zum Hochschulcampus Nord“

Anlage C 2

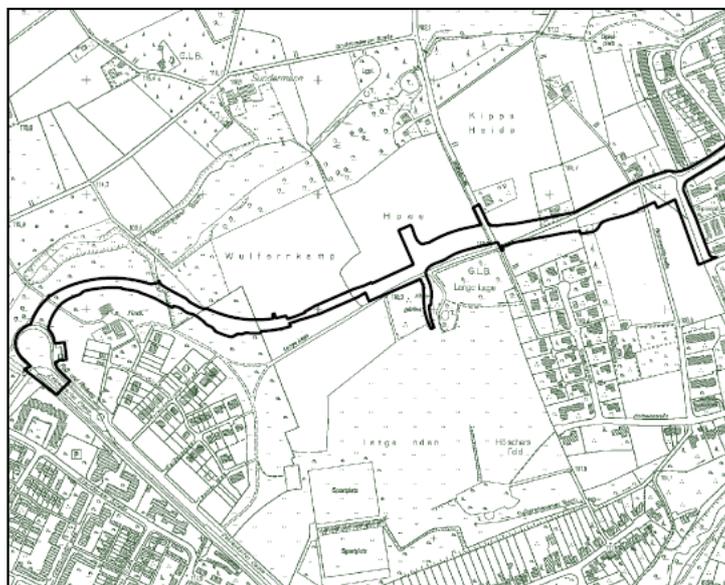
Auswertung der Beteiligungsverfahren
gemäß §§ 4 (2) BauGB und 3 (2) BauGB

(Stand Oktober 2017)

Planzeichnungen -Entwurf-

(Stand Juli 2016)

Übersichtsplan

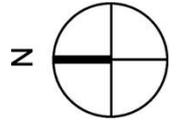


Verfasser:

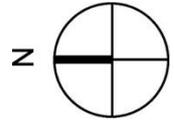
Bauamt 600.41
Amt für Verkehr 660.21

claussen-seggelke stadtplaner

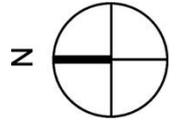
Bebauungsplan Entwurf
Nutzungsplan Planteil 1 West (Verkleinerung)



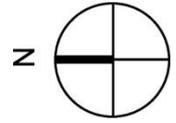
Bebauungsplan Entwurf
Nutzungsplan Planteil 2 Ost (Verkleinerung)



Bebauungsplan Entwurf
Gestaltungsplan Planteil 1 West (Verkleinerung)
(auf Grundlage des Entwurfes zur Stadtbahntrassenplanung)



Bebauungsplan Entwurf
Gestaltungsplan, Planteil 2 Ost, (Verkleinerung)
(auf Grundlage des Entwurfes zur Stadtbahntrassenplanung)



C 2 Auswertung der Beteiligungsschritte gemäß §§ 3 (2), 4 (2) BauGB

Das Planverfahren zur 215. Änderung „Stadtbahntrasse Lohmannshof bis Dürerstraße“ ist parallel zur Aufstellung des planfeststellungsersetzenden Bebauungsplanes II/G21 „Stadtbahn zum Campus Nord“ durchgeführt worden.

Die Entwurfsoffenlage gemäß § 3 (2) BauGB und die Beteiligung der Behörden erfolgten in der Zeit vom 03.02.2017 bis einschließlich 06.03.2017.

Die Beteiligung der Behörden und den sonstigen Trägern öffentlicher Belange gemäß § 4 (2) BauGB erfolgten in der Zeit vom 09.02.2017 bis einschließlich 22.03.2017.

Die Stellungnahmen aus der Öffentlichkeit im Verfahren gemäß § 3 (2) BauGB und von den Fachbehörden gemäß § 4 (2) BauGB zur 215. Änderung des Flächennutzungsplans "Stadtbahntrasse Lohmannshof bis Dürerstraße" und zum planfeststellungsersetzenden Bebauungsplan Nr. II/G 21 "Stadtbahn zum Campus Nord" sind aufgrund der parallelen Durchführung der Verfahrensschritte im Wesentlichen zu beiden Planverfahren vorgetragen worden. Eine „Trennung“ der Stellungnahmen zu den einzelnen Planverfahren ist daher nur begrenzt möglich. Es wird somit soweit erforderlich in den einzelnen Stellungnahmen der Verwaltung bzw. bei der Berücksichtigung der vorgetragenen Hinweise und Anregungen und Bedenken auf ihre Bedeutung für das jeweilige Planverfahren eingegangen. Wenn die Stellungnahme sich auf beide Planverfahren bezieht (B-Plan und FNP-Änderung) erfolgt ein entsprechender Hinweis. In der Anlage A 2 der Beschlussvorlage wird somit auf die Auswertung bzw. Abwägung der Anlage C 2 verwiesen.

Die **Stellungnahmen der Behörden** sowie Träger öffentlicher Belange mit Anregungen und Bedenken gemäß § 4 (2) BauGB werden jeweils mit Beratungsvorschlägen in Teil **C 2.1** vorgelegt.

Die vorgetragenen Stellungnahmen -insbesondere von der Öffentlichkeit- sind häufig sehr umfangreich, enthalten jedoch sich wiederholende zentrale Kritikpunkte bzw. allgemeine Fragen - wenn auch mit teilweise unterschiedlichen Schwerpunkten oder abweichenden Detailfragen. Die Erstellung einer überschaubaren und gut nachvollziehbaren Beratungsvorlage durch eine Gegenüberstellung der einzelnen Anregungen und Bedenken mit der jeweiligen städtebaulichen Stellungnahme der Verwaltung sowie der vorgeschlagenen Abwägung bzw. Berücksichtigung in der Planung ist vor diesem Hintergrund kaum möglich.

Daher werden die sich in den Stellungnahmen wiederholenden **zentralen Planungsfragen I.-XI.** in Teil **C 2.2.1** jeweils inhaltlich zusammenfassend als maßgebliche Abwägungsgrundlage erörtert.

Soweit sich Anregungen und Kritik auf die **zentralen Planungsfragen I.-XI.** beziehen, wird in dem Abwägungsvorschlag der Verwaltung im Grundsatz auf die entsprechende grundlegende Behandlung in Teil **C 2.2.2** und **C 2.1** Bezug genommen. Auf den Einzelfall bezogene Anregungen werden anschließend individuell behandelt.

Im Teil **C 2.2.** werden anschließend die **Stellungnahmen der Bürgerinnen und Bürger** mit Anregungen und Bedenken gemäß § 3 (2) BauGB jeweils mit Beratungsvorschlägen vorgelegt.

Die sich insgesamt aus den nachfolgenden Ausführungen und Beratungsvorschlägen ergebenden **Änderungen in den Planunterlagen** nach der Offenlage werden zwecks Nachvollziehbarkeit in Teil **C 2.3** zusammengefasst. Die zur Satzung vorgenommenen Änderungen und Ergänzungen sind geringfügig, dienen überwiegend der Klarstellung oder sind redaktioneller Art. Die Grundzüge der Planung sind hierdurch nicht betroffen. Abwägungsrelevante Planänderungen und Betroffenheiten, die eine weitere Offenlage zur Folge haben, sind hiermit nicht verbunden. Aufgrund der vorliegenden Anregungen und Hinweise aus der Offenlegung und Behördenbeteiligung ergeben sich gegenüber dem Entwurf der Flächennutzungsplanänderung keine Änderungen

Teil C 2.1. Auswertung der Stellungnahmen aus der Beteiligung der Behörden u. Träger öffentlicher Belange gemäß § 4 (2) BauGB

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

Von den Behörden und den sonstigen Trägern öffentlicher Belange sind in der Beteiligung gemäß § 4 (2) BauGB in der Zeit vom 03.02.2017 bis einschließlich 06.03.2017 folgende Stellungnahmen vorgetragen worden:

Lfd. Nr.	Einwender Datum	Stellungnahmen (Anregungen, Hinweise) (in inhaltlicher Zusammenfassung)	Abwägungsvorschlag der Verwaltung
1.4.1.1	Umweltamt, 360.21 untere Natur- schutzbe- hörde Schreiben vom 27.03.2017	<p>Die Stellungnahme der unteren Naturschutzbehörde zur Aufstellung des Bebauungsplans Nr. II/G 21 „Stadtbahn zum Campus Nord“ und 215. Änderung des Flächennutzungsplans im Parallelverfahren erfolgt vor dem Hintergrund, dass die Stadtbahnverlängerung im Zusammenhang mit der Aufstellung des Bebauungsplanes Nr. II/G 20 „Hochschulcampus Nord“ bereits vorgesehen und eine entsprechende Trasse im diesem Bebauungsplan festgesetzt worden ist.</p> <p>1.1) Eingriff/ Ausgleich – Allgemein</p> <p>Aus Sicht der unteren Naturschutzbehörde stellt die Verlängerung der Stadtbahn einen erheblichen Eingriff in den Naturhaushalt und das Landschaftsbild dar. Insbesondere der Bereich nördlich vom Hof Hallau bzw. nordöstlich der vorhandenen Wendeschleife und der Bereich der alten Hofstelle östlich vom Hof Hallau sind ökologisch sehr wertvoll.</p> <p>Auch der Eingriff in eine Teilfläche der im Bebauungsplan Nr. I/G 11 „Universitätsviertel Hof Hallau“, die als Ausgleichsfläche festgesetzt und verschiedenen Eingriffsvorhaben bereits zugeordnet wurde, ist kritisch zu sehen.</p> <p>Der Eingriff ist daher nur zu rechtfertigen, wenn andere Belange im Range vorgehen und deshalb die Belange von Natur und Landschaft im Rahmen der bauleitplanerischen Abwägung zurückgestellt werden können. Das gleiche gilt auch für die 215. Änderung des Flächennutzungsplanes.</p> <p>Vor dem Beschluss des Bebauungsplans Nr. II/G 21 „Stadtbahn zum Campus Nord“ als Satzung, wird gebeten, folgende Pkt. bei der Überarbeitung der Bebauungsplanunterlagen für den Satzungsbeschluss zu berücksichtigen:</p>	<p><i>Die Stellungnahme bezieht sich auf den Bebauungsplan Nr. II/G21 und auf die 215. FNP-Änderung.</i></p> <p>zu 1.1) <u>Die allgemeinen Hinweise zum Eingriff/ Ausgleich werden zur Kenntnis genommen.</u></p> <p>Die hohe Wertigkeit von Teilen des Plangebiets ist dem Plangeber bewusst. Im Rahmen der Umweltprüfung wurden die Eingriffe das Landschaftsbild und den Naturhaushalt detailliert ermittelt und bewertet. Der mit der Verlängerung der Stadtbahn verbundene Eingriff in Natur und Landschaft ist unvermeidlich, um die städtebaulichen Ziele der Stadt Bielefeld, den schienenengebundenen ÖPNV und die Entwicklung des Wissenschaftsstandortes Bielefeld zu fördern, umzusetzen.</p> <p>Die Belange des Personen- und Güterverkehrs und der Mobilität der Bevölkerung, der Bildung und Wissenschaft sowie der Wirtschaft werden im vorliegenden Fall höher gewichtet als die Belange von Natur und Landschaft.</p> <p>Trotz der Eingriffe in Natur und Landschaft ist der Bebauungsplan geeignet, zu einer Verringerung von motorisiertem Verkehr und damit zu Vermeidung von verkehrsbedingten Emissionen beizutragen. Im Rahmen der Trassenplanung und –Alternativenprüfung wurde der Grundsatz eines sparsamen Umgangs mit Grund und Boden berücksichtigt und versucht, die Eingriffe in Natur und Landschaft so weit wie möglich zu minimieren.</p> <p>Der im Zusammenhang mit dem Bebauungsplan erstellte landschaftspflegerische Begleitplan (LBP) beinhaltet Vorschläge für Vermeidungs- und Minderungsmaßnahmen sowie für Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen. Diese Maßnahmen werden in den Bebauungsplan übernommen bzw. es erfolgen vertragliche Regelungen, sodass ein vollständiger Ausgleich der Eingriffe erfolgt.</p>

Lfd. Nr.	Einwender Datum	Stellungnahmen (Anregungen, Hinweise) (in inhaltlicher Zusammenfassung)	Abwägungsvorschlag der Verwaltung
1.4.1.2	Fortsetzung Umweltamt, 360.21 Untere Natur- schutzbehörde	<p>1.2) Aktualisierung Rechtsgrundlage LSchG Auf Seite E 36 der Begründung zum Entwurf ist die Rechtsgrundlage, nach der sich der <u>Landschaftsplan</u> auf bestimmte Flächen eines Bebauungsplans erstrecken kann, zu ändern.</p> <p>Aufgrund der Rechtskraft des neuen Landesnaturschutzgesetzes ist die Rechtsgrundlage hierfür nicht mehr der § 16 Abs. 2 Landschaftsgesetz, sondern der § 7 Abs. 2 Landesnaturschutzgesetz.</p>	<p>zu 1.2) <u>Der Anregung wird entsprochen,</u> Die aktuelle Fassung wird entsprechend in der Begründung geändert.</p>
1.4.1.3		<p>1.3) externe Ausgleichsfläche, Zuordnung Die für den Bebauungsplan vorgesehenen <u>Ausgleichsflächen</u> sind hinsichtlich Lage, Art und Umfang der Ausgleichsmaßnahme näher zu beschreiben und in einem Übersichts- und Lageplan darzustellen. Die von der unteren Naturschutzbehörde vorgetragene Angaben zum Ökokonto Beweidungsprojekt (Ersatzfläche 037/003) und deren Zuordnung sind entsprechend zu ergänzen.</p>	<p>zu 1.3) <u>Der Anregung wird entsprochen,</u> Die Informationen und Angaben werden entsprechend in den Festsetzungen, Umweltbericht und Begründung ergänzt.</p>
1.4.1.4		<p>1.4) Ausgleichsfläche Die redaktionellen Informationen zur Flächenreduzierung (Ausgleichsfläche im Bereich des Schelphofs von 1.847qm in 1.385qm) und Korrektur (tabellarische Kompensationsflächenberechnung Gesamt KFB in 16.338 qm) sind in der Begründung und im Umweltbericht zu ändern.</p>	<p>zu 1.4) <u>Der Anregung wird entsprochen,</u> Die Angaben werden entsprechend in der Begründung und im Umweltbericht korrigiert.</p>
1.4.1.5		<p>1.5) Bepflanzung Wall Auf der Fläche der Wälle sollte zusätzlich noch eine <u>naturnahe Bepflanzung</u> mit heimischen, standortgerechten Gehölzen gem. § 9 Abs. 1 Ziffer 25a BauGB festgesetzt werden.</p>	<p>zu 1.5) <u>Die Anregung wird zur Kenntnis genommen.</u> Eine entsprechende Festsetzung Bepflanzung der Sichtschutzwälle wurde bereits zum Entwurf unter Pkt. 9 getroffen. Zur Klarheit wird der Festsetzungstext dem Punkt 8 öffentliche Grünflächen zugeordnet.</p>
1.4.1.6		<p>1.6) Überplante Ausgleichsflächen B-Plan II-G20 In der Begründung zum Bebauungsplan sind Informationen aus dem Umweltbericht zu überplanten Ausgleichsflächen der Bebauungspläne Nr. II/G 11 und Nr. II/G 20 zu ergänzen.</p>	<p>zu 1.6) <u>Der Anregung wird entsprochen,</u> Die Informationen und Angaben aus Umweltbericht werden entsprechend in den Festsetzungen und der Begründung ergänzt bzw. angepasst.</p>

Lfd. Nr.	Einwender Datum	Stellungnahmen (Anregungen, Hinweise) (in inhaltlicher Zusammenfassung)	Abwägungsvorschlag der Verwaltung
1.4.1.7	Fortsetzung Umweltamt, 360.21 Untere Natur- schutzbehörde	<p>1.7) Ausgleich, Kostentragung, Vertrag</p> <p>Im weiteren Verfahren ist es notwendig, die Finanzierung bzw. Refinanzierung der Ausgleichsmaßnahmen für die Verlängerung der Stadtbahn zwischen Amt 660 bzw. der BBVG und dem Umweltamt sowie der Ausbau der Dürerstraße zwischen Amt 660 und dem Umweltamt zu regeln.</p> <p>Auch die die Finanzierung des Ersatzes für die, im Bebauungsplan Nr. II/G11 „Universitätsviertel Hof Hallau“ und Nr. II/G 20 „Hochschulcampus Nord“ festgesetzten und zugeordneten Ausgleichsflächen müssen dabei geregelt werden. Hierzu sollte ein gemeinsamer Erörterungstermin durchgeführt werden.</p> <p>Ergänzend zur Stellungnahme (Az. 1432.17-02) wird mitgeteilt, dass der städtebauliche Vertrag zur Finanzierung und Umsetzung der Ausgleichsmaßnahmen mit der BBVG vor Satzungsbeschluss abgeschlossen sein muss</p>	<p>zu 1.7)</p> <p><u>Die Anregungen und Hinweise werden zur Kenntnis genommen.</u></p> <p>Die Hinweise zur Abstimmung und Erörterung werden entsprechend im weiteren Verfahren berücksichtigt.</p> <p>Zum Satzungsbeschluss soll ein städtebaulicher Vertrag zur Finanzierung und Umsetzung der Ausgleichsmaßnahmen abgeschlossen werden.</p>
1.4.1.8		<p>1.8) Verfahren – Biotop- Befreiung</p> <p>Da der Naturschutzbeirat die erforderliche Befreiung für die Zerstörung des gesetzlich geschützten Biotops GB-3916-0008 gem. § 67 Abs. 1 Ziffer BNatSchG in Verbindung mit § 30 Abs. 4 BNatSchG in seiner Sitzung am 21.03.2017 abgelehnt hat, muss die UNB den AfUK in der Sitzung am 09.05.2017 gem. § 75 Abs. 1 LNatSchG beteiligen. Wenn der AfUK den Widerspruch des Beirates für unberechtigt hält, muss der Antrag der Bezirksregierung zur Entscheidung vorgelegt werden. Diese hat hierfür eine Frist von 6 Wochen. Die Naturschutzvereinigungen hat die UNB gem. § 66 Abs. 1 Nr. 2 i. V. m § 67 LNatSchG NRW mit Schreiben vom 17.03.2017 mit Frist bis zum 21.04.2017 beteiligt. Es wird darauf hingewiesen, dass der Bebauungsplan Nr. II/G 21 „Stadtbahn zum Hochschulcampus Nord“ nicht vor Erteilung der erforderlichen Befreiung gem. § 67 Abs. 1 Ziffer 1 BNatSchG als Satzung beschlossen werden kann.</p>	<p>zu 1.8)</p> <p><u>Die Hinweis wurden berücksichtigt</u></p> <p>Mit Schreiben vom 01.08.2017 hat die Bezirksregierung mitgeteilt, dass sie den Widerspruch des Beirates für unberechtigt hält und der beabsichtigten Erteilung einer Befreiung nach § 67 Abs. 1 und 2 BNatSchG zustimmt.</p> <p>Die Informationen zur Befreiung sind in der Begründung und im Umweltbericht ergänzt worden.</p>

Lfd. Nr.	Einwender Datum	Stellungnahmen (Anregungen, Hinweise) (in inhaltlicher Zusammenfassung)	Abwägungsvorschlag der Verwaltung
2.1b	Polizeipräsidentium Bielefeld, Schreiben vom 21.02.2017	<p>Aus polizeilicher Sicht gibt es gegen die Planung der Verlängerung der Stadtbahntrasse der Linie 4 vom Lohmannshof bis zur Dürerstraße, wie sie in dem Bebauungsplan vorgesehen ist, <u>grundsätzlich keine Bedenken</u>.</p> <p>Bei der geplanten Verkehrsführung sind folgende Punkte aus verkehrlicher Sicht besonders zu betrachten:</p> <p>1) <u>Geplante Querung der Trasse im Bereich des Platzes Lange Lage mit allgemeiner Zweckbestimmung - öffentlich -</u></p> <p>Es wird eine Einschränkung der öffentlichen Verkehrsfläche bereits vor der Überquerung der Stadtbahngleise vorgeschlagen, um unnötige Querungen durch unberechtigte Fahrzeuge im Vorhinein auszuschließen. Durch entsprechende Beschilderung kann die Durchfahrt zur Haltestelle, Kita oder Tiefgarage für berechnigte Fahrzeuge gewährt werden.</p> <p>2) <u>Einmündung Dürerstraße / Wittebreite</u></p> <p>Im Weiteren sieht der Bebauungsplan vor, die Straße Wittebreite als Einmündung auf die dann verlängerte Dürerstraße zu führen. Hier wird auf die Nutzung der Straßen Dürerstraße/ Wittebreite als Verkehrsanbindung von den westlichen Stadtteilen und umliegenden Gemeinden hingewiesen. Dies sollte insbesondere bei der späteren Verkehrsführung / -lenkung berücksichtigt werden.</p> <p>Laut dem Beiplan G zu dem o.g. Bebauungsplan sollen auf dem Hochschulcampusgelände in vier Tiefgaragen insgesamt 1900 Stellplätze vorgehalten werden. Zwei der vier Tiefgaragen sind aus nordwestlicher Richtung über die Dürerstraße erreichbar. Bei ungefähr gleicher Größe und voller Auslastung der Tiefgaragen wären das ca. 850 Fahrzeuge täglich, die die Zufahrt zum über die Dürerstraße nutzen würden.</p> <p>Dem gegenüber steht die Anzahl der Fahrzeuge, die täglich über die Wittebreite und Dürerstraße das Bielefelder Stadtgebiet anfahren. Hier liegen keine Zahlen zu Verkehrszählungen aus dem Bereich Dürerstraße / Wittebreite vor. Falls diese mittels Verkehrszählung zu ermitteln wären, sollten diese bei der zukünftigen Planung der Vorfahrtsregelung Berücksichtigung finden.</p>	<p><i>Die Stellungnahme bezieht sich auf den Bebauungsplan Nr. II/G21 und auf die 215. FNP-Änderung.</i></p> <p>zu 1) <u>Die Anregung wird zur Kenntnis genommen.</u> Eine entsprechende Beschilderung kann im Rahmen des Planvollzugs verkehrsbehördlich angeordnet werden. Verkehrsordnende oder -regelnde Maßnahmen sind nicht Gegenstand der Bauleitplanung.</p> <p>zu 2) <u>Die Anregung wird zur Kenntnis genommen.</u> Verkehrsordnende oder -regelnde Maßnahmen sind nicht Gegenstand der Bauleitplanung. Eine mögliche Vorfahrtsregelung kann im Rahmen des Planvollzugs durch die Verkehrsbehörde festgelegt werden. Regelungen im Bebauungsplan sind weder rechtlich möglich noch erforderlich. Der Bebauungsplan hat lediglich Sorge dafür zu tragen, dass die Verkehrsflächen für die zu erwartenden Verkehrsmengen ausreichend dimensioniert sind. Dies ist hier der Fall.</p>

Lfd. Nr.	Einwender Datum	Stellungnahmen (Anregungen, Hinweise) (in inhaltlicher Zusammenfassung)	Abwägungsvorschlag der Verwaltung
2.1b	Fortsetzung Polizeipräsidium	<p><u>3) Sonderfläche Fußgänger mit Freigabe Fahrradverkehr im Bereich südlich der Dürerstraße/ Anbindung an den Kreisverkehr Dürerstraße/ Schlosshofstraße</u></p> <p>Der Fußgängerbereich soll auch für den Fahrradverkehr freigegeben werden. Da auf der Dürerstraße in Richtung Campus kein weiterer Platz für einen Schutzstreifen oder Radweg verzeichnet ist, wird hier davon ausgegangen, dass die Sonderfläche für Fußgänger und Rad Fahrende in beide Richtungen freigegeben werden wird.</p> <p>Im Bereich der Stadtbahnhaltestelle Schlosshofstraße soll dieser Bereich dann zusätzlich für Anlieger freigegeben werden. Diese Freigabe bezieht sich darauf, dass die Flurfläche 927 landwirtschaftlich nutzbar bleibt.</p> <p>Im weiteren Verlauf soll die Sonderfläche für Fußgänger auch für die Anlieger der Grünewaldstraße zum Befahren freigegeben werden. Mit dieser Freigabe würden sich auf dem letzten Teilstück des "Fußgängerbereiches" vier Arten von Verkehrsbeteiligung befinden: Fußgänger, Radfahrer in zwei Richtungen, landwirtschaftlicher Verkehr und Anliegerverkehr.</p> <p>Gegen die geplante Freigabe des Fußgängerbereiches für Anliegerverkehr werden von Seiten der Einwender ausdrücklich Bedenken geäußert.</p> <p>Eine Freigabe der Fläche für den landwirtschaftlichen Verkehr würde die Nutzung der Ackerfläche sicherstellen, und den Bereich im Sinne der ursprünglichen Planung frei von Kraftfahrzeugverkehr halten.</p> <p>Ferner wird für die sichere Weiterführung von Rad Fahrenden hier die farbliche Kennzeichnung eines Sonderstreifens im Kreisverkehr angeregt, um die Sicherheit für Rad Fahrende zu erhöhen.</p>	<p><u>Die Anregung wird zur Kenntnis genommen.</u></p> <p>Es handelt sich um ein Missverständnis. Eine Anbindung der Grünewaldstraße für Kfz an die Sonderfläche F+R+A ist nicht vorgesehen.</p> <p>Zwischen der Sonderfläche und der Grünewaldstraße ist eine Anbindung für Fußgänger und Radfahrer vorgesehen.</p> <p>Zwischen den Verkehrsflächen könnte eine Abpollerung erfolgen, um eine Durchfahrt durch Kfz zu verhindern.</p> <p>Berechtigte Anlieger sind lediglich der betroffene Landwirt sowie Bedienstete der mobiel, die das Technik- und Sozialgebäude anfahren müssen. Ansonsten bleibt die Verkehrsfläche dem Fußgänger- und Radverkehr vorbehalten.</p> <p>Verkehrsordnende oder -regelnde Maßnahmen sind nicht Gegenstand der Bauleitplanung. Regelungen zur inneren Aufteilung bzw. Gestaltung der Verkehrsflächen werden erst in der weiteren Straßenausbauplanung getroffen.</p>

Lfd. Nr.	Einwender Datum	Stellungnahmen (Anregungen, Hinweise) (in inhaltlicher Zusammenfassung)	Abwägungsvorschlag der Verwaltung
2.8	Landesbetrieb Wald und Holz NRW, Schreiben vom 22.03.2017	Wald – Abstand Forstbehördliche Belange sind durch die Erstaufstellung des B-Plans und die Änderung des FNP direkt nicht betroffen. Die Änderung der Planung im Bereich des Buchenwalds Lange Lage wird zur Kenntnis genommen. Entsprechend der vorgelegten Unterlagen (Gestaltungsplan, Regelquerschnitt D-D) soll die Planung jetzt außerhalb der Kronentraufe beginnen. Damit wird ein Mindestabstand erreicht bzw. eine Schädigung der Baumwurzeln ggf. vermieden. Die als Minderungsmaßnahmen aufgeführten Baumschutzvorrichtungen sind regelrecht anzuwenden. Ebenfalls ist im Bereich der Bauarbeiten an der Wendeschleife eine Beeinträchtigung der angrenzenden Waldflächen zu vermeiden.	<i>Die Stellungnahme bezieht sich auf den Bebauungsplan Nr. II/G21 und auf die 215. FNP-Änderung.</i> <u>Die Anregung wird zur Kenntnis genommen.</u> Durch die Einhaltung des Mindestabstandes ist eine Beeinträchtigung des Waldes ausgeschlossen. Im Zuge der Bauausführung können die genannten Schutzmaßnahmen Berücksichtigung finden. Regelungen im Bebauungsplan sind hierzu nicht erforderlich.
2.9	Landwirtschaftskammer Nordrhein-Westfalen, Kreisstelle Herford-Bielefeld, Schreiben vom 01.03.2017	Landwirtschaft – Flächeninanspruchnahme Für die Landwirtschaftskammer NRW, Kreisstelle Herford-Bielefeld wird wie folgt Stellung genommen: Der Planungsbereich verläuft teilweise auf aktuell noch landwirtschaftlich genutzten Flächen von zwei landwirtschaftlichen Betrieben und grenzt an eine in dem Strukturgutachten der Bezirksstelle für Agrarstruktur aus dem Jahre 2004 ausgewiesene landwirtschaftliche Kernzone an. Die betroffenen landwirtschaftlichen Flächen liegen überwiegend außerhalb des im westlichen Teil vorhandenen Bereichs, der vom Geologischen Dienst NRW aufgrund seiner hohen Fruchtbarkeit als besonders schutzwürdig ausgewiesen ist und damit eigentlich eine landwirtschaftliche Vorrangfläche darstellt. Bewirtschafter der betroffenen Flächen sind zwei Nebenerwerbsbetriebe aus der Region. Insgesamt können nach Erachten des Einwenders landwirtschaftliche Bedenken bezüglich des Flächenverbrauchs für die vorliegende Detailplanung zurückgestellt werden.	<i>Die Stellungnahme bezieht sich auf den Bebauungsplan Nr. II/G21 und auf die 215. FNP-Änderung.</i> <u>Die Anregung wird zur Kenntnis genommen.</u> Es bestehen keine Bedenken bezüglich des Flächenverbrauchs.

Lfd. Nr.	Einwender Datum	Stellungnahmen (Anregungen, Hinweise) (in inhaltlicher Zusammenfassung)	Abwägungsvorschlag der Verwaltung
2.10	Deutsche Telekom Technik GmbH, Schreiben vom 27.02.2017	<p>Die Telekom Deutschland GmbH verweist auf ihre Stellungnahme im Rahmen der frühzeitigen Beteiligung (Schreiben PTI 13, R-ID 31140549 vom 21.02.2011). Diese Stellungnahme gilt weiter. Es wird angeregt folgende fachliche Festsetzung in den Bebauungsplan aufzunehmen:</p> <p>a) 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.</p> <p>b) 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.</p> <p>c) Für den rechtzeitigen Ausbau des Telekommunikationsnetzes sowie die Koordination mit dem Straßenbau und den Baumaßnahmen der anderen Leitungsträger ist es notwendig, dass Beginn und Ablauf der Erschließungsmaßnahmen im Bebauungsplanangebot der Deutschen Telekom Netzproduktion GmbH, Phillip-Reis-Platz 1, 33602 Bielefeld so früh wie möglich, mindestens 3 Monate vor Baubeginn, schriftlich angezeigt werden.</p>	<p><i>siehe auch Anlage C 1 frühzeitige Beteiligung der Behörden Pkt. 2.11</i></p> <p><i>Die Stellungnahme bezieht sich auf den Bebauungsplan Nr. II/G21 und auf die 215. FNP-Änderung.</i></p> <p>a) <u>Der Anregung</u> zur Aufnahme von allgemein gültigen Ausführungen zur Verlegung und Sicherung von Telekommunikationslinien wird nicht gefolgt. Es sind ausreichend Flächen für die Verlegung von Telekommunikationsleitungen in öffentlichen Verkehrsflächen vorhanden.</p> <p>b) <u>Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.</u> Sie sind im Zuge der Planrealisierung zu beachten, auf Ebene des Bebauungsplanes ist kein weiterer Handlungsbedarf gegeben.</p> <p>c) <u>Die allgemeinen Hinweise</u> zur frühzeitigen Abstimmung und Koordination werden zur Kenntnis genommen und soweit möglich in der weiteren Ausführungsplanung berücksichtigt</p>
2.12	Stadtwerke Bielefeld GmbH, Schreiben vom 22.03.2017	<p>Die Stadtwerke Bielefeld GmbH vertritt im Rahmen von Bauleitplanungen in Bielefeld die Belange der Betreiber der Sparten Elektrizität, Fernwärme, Gas, Wasser und Telekommunikation.</p> <p>Die Stadtwerke regen an, zur Sicherung der Energieversorgung die vorhandenen sowie die neu zu trassierenden Hauptversorgungsleitungen, die sie in der Anlage 1 und 2 durch Planzeichen dargestellt haben, im Bebauungsplan gem. § 9 Abs. 1 Ziff. 13 BauGB als Führung von Versorgungsleitungen darzustellen.</p> <p>Abschließend teilen sie mit, dass weitere Leitungs-/Schutzrohrquerungen, insbesondere von Fernwärmeleitungen, mit der geplanten Stadtbahntrasse erforderlich werden.</p>	<p><i>Die Stellungnahme bezieht sich auf den Bebauungsplan Nr. II/G21 und auf die 215. FNP-Änderung.</i></p> <p><u>Der Anregung wird gefolgt.</u></p> <p>Die vorhandenen sowie die neu zu trassierenden Hauptversorgungsleitungen werden im Bebauungsplan gem. § 9 Abs. 1 Ziff. 13 BauGB als Führung von Versorgungsleitungen dargestellt.</p>

Lfd. Nr.	Einwender Datum	Stellungnahmen (Anregungen, Hinweise) (in inhaltlicher Zusammenfassung)	Abwägungsvorschlag der Verwaltung
2.13	moBiel GmbH, Schreiben vom 21.03.2017	<p>Mobiel begrüßt die Schaffung der planungsrechtlichen Voraussetzungen für eine Stadtbahnverlängerung zum neuen Hochschulcampus Bielefeld.</p> <p>1) Taktung, Die Stadtbahnlinie 4 wird im Falle einer Streckenverlängerung zwischen Lohmannshof und Schlosshofstraße den Neubauabschnitt mit allen Taktfahrten zzgl. Einsatzwagen bedienen. Damit besteht von Montag bis Samstag tags-über mindestens ein 10-MinutenTakt, abends sowie an Sonn- und Feiertagen verkehrt die Stadtbahn alle 15 Minuten.</p> <p>2) Informationen zur Genehmigung Seitens der Bezirksregierung Düsseldorf/ Technischen Aufsichtsbehörde (TAB) bestehen lt. Schreiben vom 13.06.2016 keine Bedenken gegen eine Genehmigung auf Grundlage der aktuell vorgelegten Planung. Nach Beschluss des planfeststellungersetzenden Bebauungsplanes ist vor Beginn der Baumaßnahmen zusätzlich noch ein Genehmigungsantrag nach §9 PBefG erforderlich. Ggf. erforderliche Festlegungen von erforderlichen Maßnahmen zum Schutz vor Erschütterungen werden im Zuge der weiteren Planung getroffen. Auch die konkrete bauliche Ausgestaltung des Kreuzungspunktes Stadtbahn/ Bustrasse/ Tiefgarageneinfahrten/ Dürerstraße im Platzbereich westlich der Haltestelle Lange Lage ist im Zuge der weiteren Planung zu konkretisieren.</p> <p>3) Trassierung – Überweg 5 Die Ausstattung des Überweges 5 war seitens der Einwender mit Springlichtern und Vibrationstastern als Z-Überweg mit Umlaufschranken (Drängelgitter) und taktiler Führung vorgesehen. Auf S. E 14 sind die Umlaufschranken nur als optionaler Bestandteil dieser Querung dargestellt.</p> <p>4) Straßenplanung – Schloßhofstraße, Die Fahrstreifenbreite von 3,25 m/ Fahrbahnbreite von 6,50 m im Bereich der Bustrasse und der Dürerstraße für den Begegnungsfall Bus/ Bus werden befürwortet. In der Schlosshofstraße sind dagegen die beiden 1,50 m breiten Schutzstreifen bei nur 5m Restfahrbahnbreite im Hinblick auf den starken zu erwartenden Radverkehr im Bereich einer Hauptbuslinie im 10-Minuten-Takt - diese wird noch überlagert mit der im 20-Minuten-Takt verkehrenden Erschließungslinie 31 für den Hochschulcampus und die Universität - zu gering dimensioniert.</p>	<p><i>Die Stellungnahme bezieht sich auf den Bebauungsplan Nr. II/G21 und auf die 215. FNP-Änderung.</i></p> <p>zu 1) <u>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.</u></p> <p>Die Informationen zur zukünftig geplanten Taktung werden in der Begründung aufgenommen.</p> <p>zu 2) <u>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.</u></p> <p>Die Informationen zum Genehmigungsantrag nach § 9 PBefG und zur Ausgestaltung des Kreuzungspunktes sind in der weiteren Ausführungsplanung bzw. Umsetzung zu berücksichtigen. (s.a. Stellungnahme 3.8 Bezirksregierung Düsseldorf)</p> <p>zu 3) <u>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.</u></p> <p>Über die konkrete Ausgestaltung wird im Zuge der Ausführungsplanung entschieden. Die erforderlichen Flächen sind im Bebauungsplan vorgehalten.</p> <p>zu 4) <u>Der Anregung wird nicht entsprochen.</u></p> <p>Der geplante Querschnitt der Schlosshofstraße wird für ausreichend gehalten.</p> <p>Der Schutzstreifen darf im Bedarfsfall vom Bus mit genutzt werden, sodass die maßgeblichen Begegnungsfälle abgedeckt sind.</p>

Lfd. Nr.	Einwender Datum	Stellungnahmen (Anregungen, Hinweise) (in inhaltlicher Zusammenfassung)	Abwägungsvorschlag der Verwaltung
2.13	Fortsetzung moBiel	5) Planexterne Entwicklungen Bei später konkret vorliegenden Konzepten zur weiteren Stadtteilentwicklung im Bereich zwischen Babenhauser Straße und Dürerstraße/ Lange Lage muss der Bebauungsplan in Teilbereichen ggf. angepasst werden.	zu 5) <u>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.</u> Er kann in der weiteren Planung Berücksichtigung finden.
2.23	IHK Ostwestfalen zu Bielefeld, Schreiben vom 22.02.2017	Auf die Stellungnahme im frühzeitigen Beteiligungsverfahren wird verwiesen. Die IHK unterstützt in ihrem Positionspapier „Anschluss halten im Schienenverkehr“ den bedarfsgerechten Ausbau des Stadtbahnnetzes in Bielefeld, insbesondere der Linie 4 zum neuen Hochschulcampus. Es werden keine Bedenken vorgetragen.	<i>Die Stellungnahme bezieht sich auf den Bebauungsplan Nr. II/G21 und auf die 215. FNP-Änderung.</i> <u>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.</u>
2.37.1	BUND, Schreiben vom 05.03.2017	Im Namen und mit Vollmacht des BUND NRW eV. nimmt der Einwender für die Kreisgruppe Bielefeld zu den o.a. Planungen wie folgt Stellung: Die Pläne sind in der vorliegenden Form nicht genehmigungsfähig, da die Notwendigkeit der Maßnahme nicht gegeben ist, der Umweltbericht zum Bebauungsplan-Entwurf unvollständig, fehlerhaft und mit nicht zutreffenden Schlussfolgerungen versehen ist, bei Bebauungsplan-Verifizierung gegen Artenschutzrecht verstoßen würde und Vermeidungs- und Minderungsmöglichkeiten z. B. in Form von Alternativen nicht sorgfältig geplant und erwogen worden sind. <u>Kritik im Einzelnen:</u> 1) Notwendigkeit Erforderlichkeit – Bestehender ÖPNV, Wellensiek Die Notwendigkeit sowohl der Stadtbahnverlängerung als auch des Ausbaus der Dürerstraße von der Schlosshofstr. nach Süden ist nicht mehr gegeben, seit die Fachhochschule gegenüber den ursprünglichen Plänen nach Südosten verlagert worden ist. Damit ist die verkehrliche Anbindung per Stadtbahn von der Haltestelle Wellensiek, per Kraftfahrzeug von der Universitätsstr. aus gegeben. Dies ist auch für potentiell neue Institute im Norden des Campus wegen der geringen Entfernung zur Tiefgarage und der guten Fuß- und Radwegverbindungen gegeben sowie zusätzlich durch geeignete Busanbindung von Süden her in Zukunft möglich.	<i>Die Stellungnahme bezieht sich auf den Bebauungsplan Nr. II-G21 und auf die 215. FNP-Änderung.</i> <u>Die Bedenken zu den Pkt. 1-14 werden zur Kenntnis genommen. Die Kritik wird aus den genannten Gründen aber insgesamt zurückgewiesen.</u> Die Frage der Eingriffe in Natur und Landschaft wurde mit den Fachbehörden abgestimmt und <u>ausführlich im Teil C 2.2.1 unter Punkt V.</u> erläutert. Die Frage des Artenschutzes wurde mit den Fachbehörden abgestimmt und <u>ausführlich im Teil C 2.2.1 unter Punkt VII.</u> erläutert. Zudem wird auf die nachfolgenden Abwägungen verwiesen, im Einzelnen: zu 1) Die Frage des verkehrlichen Nutzens / Bedarfs und die Frage der Optimierung der Buslinienführung als Alternative zur Stadtbahnverlängerung wurde mit den Fachbehörden abgestimmt und <u>ausführlich im Teil C 2.2.1 unter Punkt I.</u> erläutert. Die Verlängerung der Stadtbahnlinie 4 ist Teil der Gesamtplanung für den Hochschulcampus Nord. 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 ist vor diesem Hintergrund nicht entscheidend.

Lfd. Nr.	Einwender Datum	Stellungnahmen (Anregungen, Hinweise) (in inhaltlicher Zusammenfassung)	Abwägungsvorschlag der Verwaltung
2.37.2	Fortsetzung BUND	<p>2) Eingriff/Ausgleich – Hecken, Nebensiek-</p> <p>Die Eingriffe in Natur und Landschaft sind für den geringen Nutzen viel zu erheblich.</p> <p>Im Süden würde die Stadtbahntrasse eine über 80 Jahre alte ausgedehnte Heckenanlage weitgehend zerstören und ein Nebensiek durch eine Art Brückenbauwerk stark beeinträchtigen.</p>	<p><u>zu 2)</u></p> <p>Die Überplanung der Hecke wird über die entsprechend hohe Bewertung der ökologischen Wertigkeit mit dem Faktor 1,4 sowie einem zusätzlichen Aufschlag von 20 % aufgrund des Eingriffs in das Landschaftsbild an dieser Stelle fachlich angemessen bewertet und ausgeglichen.</p> <p>Ein Ausgleich wird zusätzlich über die Begrünung der Sichtschutzwälle erreicht, wo sich derartige Heckenstrukturen erneut entwickeln können und werden.</p> <p>Die Heckenstruktur wird darüber hinaus nicht vollständig entfernt, sondern lediglich auf der für den Bau der Stadtbahn erforderlichen Mindestbreite.</p> <p>Durch den gewählten Trassenverlauf werden überdies die im Heckenkomplex befindlichen alten Baumbestände vollständig erhalten, ihre Traufbereiche von der Trasse freigehalten.</p> <p>Bei dem bezeichneten Nebensiek handelt es sich um ein Nebengewässer des Babenhauer Baches mit der Gewässernr. GW 18.03.05. Es handelt sich hierbei um einen bereits bestehenden Vorfluter des Umweltbetriebs. Das Nebengewässer liegt nicht im Bereich der Trasse (siehe Entwurfsplanung), sondern schließt erst nördlich an die geplante Entwässerungsmulde an. An dieser Stelle ist demzufolge kein Brückenbauwerk vorgesehen.</p>
2.37.3		<p>3) Eingriff/Ausgleich – Wald</p> <p>Der Wald an der Langen Lage (Geschützter Landschaftsbestandteil LB 2.4-20 mit dem Schutzziel Erhaltung des Landschafts- und Ortsbildes), der durch die Bebauung und Grünflächengestaltung im Südosten schon negativ beeinflusst wurde, erführe durch die Trassen unmittelbar an seiner westlichen Traufkante eine weitgehende Isolierung. Auch würde er durch die Abführung der Oberflächenwässer daselbst eine schädliche Austrocknung erleiden.</p>	<p><u>zu 3)</u></p> <p>Bereits im Bestand verläuft ein Weg sowohl nördlich als auch westlich unmittelbar an das Waldstück angrenzend (siehe Anlage 1 „Bestandsplan“ zum LBP).</p> <p>Dieser bestehende Weg wird im Zuge der vorgesehenen Planung zurückgebaut und entsiegelt, die geplante Trasse der Stadtbahn verläuft anschließend in einem größeren Abstand sowie außerhalb des Traufbereiches.</p> <p>Diesem Bereich wird insbesondere die zentrale Funktion zum Erhalt der Gehölze zugeschrieben, sodass es hier weder zu einer neuartigen Isolierung, noch zu schädlichen Austrocknungen kommt.</p>

Lfd. Nr.	Einwender Datum	Stellungnahmen (Anregungen, Hinweise) (in inhaltlicher Zusammenfassung)	Abwägungsvorschlag der Verwaltung
2.37.4	Fortsetzung BUND	<p>4) Eingriff/Ausgleich – Landschaft</p> <p>Das Ziel der Erhaltung einer mit naturnahen Lebensräumen oder sonstigen natürlichen Landschaftselementen reich oder vielfältig ausgestatteten Landschaft (vergl. LP BI West) könnte nicht realisiert werden.</p>	<p><u>zu 4)</u></p> <p>Durch die Sichtschutzwälle und deren Gestaltung mit Gehölzpflanzungen wird der naturnahe und strukturreiche Charakter des Gebietes erhalten bzw. wieder hergestellt.</p> <p>Das Gebiet ist im Bestand bereits geprägt durch seine Lage am Siedlungsrand und die südlich anschließende vielfältige Bebauung (Wohnen, FH), sodass die genannten Ziele ohnehin nicht uneingeschränkt realisiert werden können.</p>
2.37.5		<p>5.) Eingriff/Ausgleich – Biotop</p> <p>Das gesetzlich geschützte Biotop GB 3916-0008 (Seggen- und binsenreiche Nasswiesen, EC1) wird bei der derzeitigen Planung komplett zerstört.</p> <p>Alternativen zur Vermeidung sind trotz Kleinräumigkeit dieses Nasswiesenbereichs nicht versucht worden.</p>	<p><u>zu 5)</u></p> <p>Alternativen zur Vermeidung sind geprüft worden (v.a. Streckenführung), doch haben folgende Zwangspunkte entscheidenden Einfluss auf die Trassenführung und begründen daher trotz Kleinflächigkeit die Inanspruchnahme des Biotops:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Anschluss an die Dürerstraße und Weiterführung der Linie Richtung Osten, • Anschluss an die im rechtskräftigen Bauungsplans II/G 20 festgesetzten Erschließungsflächen im Westen mit Zwangspunkt Wäldchen „Lange Lage“ als im Landschaftsplan Bielefeld – West festgesetzter geschützter Landschaftsbestandteil LB 2.4-20, • Schonung und Mittelung der Beeinträchtigungen für die vorhandenen Wohnbauten im Norden und im Süden (v.a. Lärmschutz), • Notwendige Trassierungsparameter insbesondere im geplanten Haltestellenbereich aber auch im sonstigen Streckenverlauf: Beispielsweise liegen die verwendeten Kurvenradien im Bereich der Haltestelle Schlosshofstraße mit 600m/400m an der unteren Grenze der technischen Vorgabe. <p>Es gibt folglich keine umsetzbare Alternative zur gewählten Trassenführung.</p>

Lfd. Nr.	Einwender Datum	Stellungnahmen (Anregungen, Hinweise) (in inhaltlicher Zusammenfassung)	Abwägungsvorschlag der Verwaltung
2.37.6	Fortsetzung BUND	<p>6) Umweltbericht unvollständig</p> <p>Der Entwurf des Umweltberichts ist fehlerhaft, unvollständig, zieht falsche Schlüsse und kommt so zu fehlerhaften Aussagen.</p> <p>Es fehlen U.a. die zitierten Anlagen (Übersicht der Biotoptypen, Tab 2 des LBP, S.10 oben; Ergebnisse der floristischen und faunistischen Untersuchungen, vergl. S.10 mitte; Begrünungsplan zum LBP, Anlage 4, S. 20 4.Abs.).</p>	<p><u>zu 6)</u></p> <p>Die Stellungnahme ist zu allgemein gehalten, es wird kein Rückschluss möglich.</p> <p>Im Umweltbericht wird auf die entsprechenden Anlagen des LBP verwiesen, der ebenfalls Bestandteil der öffentlichen Auslegung und damit einsehbar war. Es fehlen somit keine Anlagen im Umweltbericht.</p>
2.37.7		<p>7) Artenschutz / Faunistische Untersuchung</p> <p>Die Liste gefundener Arten ist zum Teil 9 Jahre alt und unvollständig, über eine Aktualisierung fehlen genauere Angaben (wann, wie umfangreich). So fehlt denn auch bei den Vogelarten z. B. das Rebhuhn und der Feldsperling, beides geschützte Arten in NRW in ungünstigem Erhaltungszustand.</p>	<p><u>zu 7)</u></p> <p>Die Liste der im Untersuchungsgebiet vorkommenden Arten ist aus dem Jahr 2013/14 und demnach nicht 9 Jahre alt.</p> <p>Die Aktualisierung der faunistischen Untersuchung ist ebenfalls als Anlage 5.6 dem LBP beigelegt.</p> <p>Nähere Angaben zum Umfang und der Methodik sind demzufolge dem entsprechenden Gutachten und nicht dem Umweltbericht zu entnehmen. Dieser stellt lediglich die Ergebnisse dar.</p> <p>Die Arten Rebhuhn und Feldsperling sind im Rahmen der Kartierung 2014 nicht erfasst worden. Da diese Kartierung wie auch schon 2007 nach den Standards von Südbeck et al. (2005) und Fröhlich (2010) durchgeführt wurde, kann davon ausgegangen werden, dass die besagten Arten das Gebiet zu diesem Zeitpunkt weder als Nahrungs- noch als Bruthabitat nutzten.</p> <p>Darüber hinaus sind die 2007 noch vorherrschenden Strukturen im Untersuchungsgebiet durch den baulichen Fortschritt stark verändert oder sogar gänzlich überbaut, weshalb ein relevantes Vorkommen der Arten bereits in der Vorprüfung des Artenschutzbeitrags betrachtet und ausgeschlossen werden kann.</p> <p>Die Arten haben daher keine Relevanz für die aktuelle Planung. Um aktuelle und vollständige Daten zugrunde zu legen, wurde die Aktualisierung der faunistischen Erfassungen durchgeführt.</p>

Lfd. Nr.	Einwender Datum	Stellungnahmen (Anregungen, Hinweise) (in inhaltlicher Zusammenfassung)	Abwägungsvorschlag der Verwaltung
2.37.8	Fortsetzung BUND	<p>8) Würdigung menschliche Gesundheit</p> <p>Bzgl. Schutzgüter menschliche Gesundheit wird nicht gewürdigt, dass die Stadtbahntrasse unmittelbar an der Begrenzung der Spielfläche des Kindergartens am Hof Hallau vorbeiführt. Dies bedeutet alle fünf Minuten Lärm, Staub und Einwirkungen von elektrischem und magnetischem Feld für die Kleinkinder.</p>	<p><u>zu 8)</u></p> <p>Bezüglich der elektromagnetischen Verträglichkeit kann die Einhaltung der einschlägigen Norm EN 50 122-2 sichergestellt werden.</p> <p>Die Auswirkungen von Lärm wurden im Rahmen eines Lärmschutzgutachtens ermittelt und bewertet.</p> <p>Die Planungen führen demnach für die Kitas nicht zu einer Überschreitung der zulässigen Immissionsgrenzwerte gemäß 16. BImSchV.</p> <p>Staubentwicklung im Zuge des Bahnbetriebs kann ausgeschlossen werden, da der Streckenabschnitt als Rasengleis vorgesehen ist.</p>
2.37.9		<p>9) Artenschutz / Faunistische Untersuchung</p> <p>Das Fazit zum besonderen Artenschutz berücksichtigt nicht die Auswirkungen auf die gesetzlich geschützten Arten mit ungünstigem Erhaltungszustand. Besonders die Fledermausarten Kleinabendsegler und Mausohr sind als Wald- und Gehölzorientierte Arten von der zerschneidenden Wirkung der Trassen erheblich betroffen, das Mausohr als oft auf dem Boden jagend ist besonders Kollisionsanfällig, da der Wald an der Langen Lage in der ganzen Nord-Süd-Ausdehnung der Westkante von Straße und Stadtbahn begrenzt wird. Ähnliches gilt für Rebhuhn und Feldsperling, denen nördlich und südlich des Waldes notwendige Korridore zerschnitten würden.</p> <p>Überhaupt ist die ausstrahlende Wirkung der Trassen über die engere bebaute Fläche hinaus in ihrer Wirkung auf die Tierwelt nicht behandelt worden. Lärmemissionen wirken sich selbst im Wald über 50 m weit z.B. auf die Singvogeldichte aus.</p>	<p><u>zu 9)</u></p> <p>In Anlage 2 des Artenschutzbeitrags werden alle im Messtischblattquadranten relevanten Arten auf ihr Vorkommen und ihre Betroffenheit durch das Vorhaben geprüft. Für die Arten Kleiner Abendsegler, Großes Mausohr kann anhand der erfassten Vorkommensschwerpunkte eine Betroffenheit ausgeschlossen werden.</p> <p>Weder die Kartierungen aus 2007 noch die Aktualisierung 2014 ergaben Hinweise auf die Nutzung der betroffenen Flächen zur Nahrungssuche durch das Große Mausohr. Ein Nachweis des Kleinen Abendseglers gab es 2014 ebenfalls nicht mehr. Eine artenschutzrechtliche Relevanz ist demzufolge auszuschließen.</p> <p>Rebhuhn und Feldsperling konnten im UG nicht mehr nachgewiesen werden, denn die vorherrschenden Strukturen im Untersuchungsgebiet sind durch den baulichen Fortschritt stark verändert oder sogar gänzlich überbaut, weshalb ein relevantes Vorkommen der Arten bereits in der Vorprüfung des Artenschutzbeitrags betrachtet und ausgeschlossen werden konnte. Die Arten haben daher keine Relevanz für die aktuelle Planung.</p> <p>Die Auswirkungen von Lärm auf die Fauna sind im Rahmen des Artenschutzbeitrags wie folgt bewertet worden:</p>

Lfd. Nr.	Einwender Datum	Stellungnahmen (Anregungen, Hinweise) (in inhaltlicher Zusammenfassung)	Abwägungsvorschlag der Verwaltung
2.37 10	Fortsetzung BUND	<p>10) Eingriff/Ausgleich – Zerschneidungswirkung</p> <p>Der Zerschneidungseffekt ist erheblich. Nicht berücksichtigt worden ist zum Beispiel die Stellungnahme des Beirates bei der Unteren Landschaftsbehörde vom 27.02.2007 TOP4, in der unter anderem betont wurde: "Die Freiraumachse muss als echte Grünbrücke ... über die Lange Lage bis zum Gellerhagener und Babenhauser Bach entwickelt werden". Das Gegenteil ist bei derzeitiger Planung der Fall.</p>	<p>„Im vorliegenden Fall zeigen die Prognosen der zukünftigen Lärmbelastungen (Gutachten), dass im unmittelbaren Bereich des Bahntrasse und der Anschlussstraße die Erheblichkeitsschwelle von 47 dB(A) als Mittelungspegel tagsüber überschritten wird. Innerhalb dieses lärmbelasteten Bereiches ist eine Minderung der Lebensraumeignung anzunehmen.“</p> <p>Diese Formulierung beinhaltet, dass außerhalb dieses Bereiches keine erheblichen Auswirkungen aufgrund der Lärmemissionen zu erwarten sind, denn 47 dB(A) stellt den niedrigsten kritischen Schallpegel dar.</p> <p>Von den vorkommenden Vogelarten haben nur zwei Arten einen kritischen Schallpegel (Buntspecht und Waldschnepfe) von 58 dB(A). Dieser wird gem. den Schallimmissionsplänen des Lärmschutzgutachtens lediglich im Nahbereich der Trasse tagsüber überschritten.</p> <p>Eine erhebliche ausstrahlende Wirkung auf die Fauna ist demzufolge nicht gegeben.</p> <p><u>zu 10)</u></p> <p>Der Zerschneidungseffekt des geplanten Verlaufs der Stadtbahn ist als nicht erheblich zu bewerten, da die gewählte Trassenführung das Bachtal des Babenhauser Baches als zentrale Verbindungsachse des Biotopverbundes nur randlich tangiert.</p> <p>Eine Beeinträchtigung der Vernetzungsfunktion ist hierdurch nicht zu erwarten. 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.</p> <p>Ein Wildwechsel von den offenen Landschaftsstrukturen weiter nördlich Richtung Süden in die urban geprägten Siedlungsstrukturen hinein ist daher auszuschließen.</p> <p>Es besteht folglich kein funktionaler Ausgleichsbedarf für Wildtierquerungen.</p>

Lfd. Nr.	Einwender Datum	Stellungnahmen (Anregungen, Hinweise) (in inhaltlicher Zusammenfassung)	Abwägungsvorschlag der Verwaltung
2.37. 11	Fortsetzung BUND	<p>11) Artenschutz / Umweltbericht</p> <p>Die Aussage des Umweltberichts, dass davon auszugehen sei, dass "keine Beeinträchtigung der biologischen Vielfalt zu erwarten sind" (S. 14, 2.Absatz), und "dass Restriktionen im Sinne des gesetzlichen Artenschutzes gem. § 44 BNatSchG ausgeschlossen werden können" können nur als ungerechtfertigtes Wunschdenken und fachlich falsch bezeichnet werden.</p>	<p><u>zu 11)</u></p> <p>Mögliche Auswirkungen auf die biologische Vielfalt und besonders oder streng geschützte Arten sind im Rahmen der Umweltprüfung fachgerecht und durch Gutachten gestützt ermittelt und bewertet worden. Nach Prüfung hat die Stadt Bielefeld keine Zweifel an den im Umweltbericht dokumentierten Ergebnissen und Prognosen zur Entwicklung des Umweltzustands.</p>
2.37. 12		<p>12) Gewässer – Babenhauser Bach</p> <p>Für die Oberflächengewässer - hier Babenhauser Bach - werden an keiner Stelle die Auswirkungen der Drainage-Einleitungen erwähnt. Dieser ohnehin schon zu schnell fließende Bach wird die Niederschlagswässer der gesamten Gleisentwässerung und Straßenentwässerung sowie z. T. von Plätzen aufnehmen müssen. Bei den vorhandenen Gley- und Pseudogleyböden ist fast keine Versickerung in der Fläche zu erwarten. Bei Starkregen ist mit starker Erosionswirkung im nördlichen Bachbereich zu rechnen. Dies ist nicht berücksichtigt worden, ebenso wenig der Schadstoffeintrag.</p>	<p><u>zu 12)</u></p> <p>Das hydrologische Gutachten kommt zu dem Schluss, dass die zusätzlich anfallenden Niederschlagsmengen nur unwesentlich höher sein werden, als der natürliche Abfluss. Auswirkungen auf den Babenhauser Bach können demzufolge ausgeschlossen werden. Darüber hinaus ist ein Großteil der Stadtbahntrasse als Rasengleis vorgesehen, sodass eine Versickerung des Niederschlagswassers vor Ort ermöglicht wird.</p>
2.37. 13		<p>13) Eingriff/Ausgleich – Vermeidung, Minderung</p> <p>Der Mangel an Planungen im Sinne einer Vermeidung oder Minderung der schädlichen Auswirkungen - z.B. durch Erschließung über Haltestelle Wellensiek und Universitätsstraße - kann nicht mit der Behauptung, in den Jahren 2005 - 07 seien solche Erwägungen durchgeführt worden, begründet werden, da sich die Ausgangslage durch die Verschiebungen der FH-Gebäude auf dem Campus Nord grundlegend geändert hat</p>	<p><u>zu 13)</u></p> <p>Die Verlängerung der Stadtbahnlinie 4 ist Teil der Gesamtplanung für den Hochschulcampus Nord.</p> <p>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 ist vor diesem Hintergrund nicht entscheidend.</p>

Lfd. Nr.	Einwender Datum	Stellungnahmen (Anregungen, Hinweise) (in inhaltlicher Zusammenfassung)	Abwägungsvorschlag der Verwaltung
3.8	Bezirksregierung Düsseldorf, Schreiben vom 09.03.2017	<p>Verfahren – Genehmigung Stadtbahn</p> <p>Die Technische Aufsichtsbehörde (TAB) hat die Planunterlagen in straßenbahntechnischer Hinsicht geprüft. Gegen die Aufstellung des Bebauungsplanes hat sie keine Bedenken. Hinsichtlich der Beteiligung im Rahmen des Bauleitplanverfahrens nach § 4 Abs. 2 Bau GB weist die Behörde vorab auf folgende Punkte hin:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Die Erstellung der Anbindung des Hochschulcampus Lange Lage an das städtische Straßenbahnnetz wird in dem o.a. B-Plan "planfeststellungsersetzend" entsprechend § 28 Abs. 3 des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) festgesetzt. Hierzu bittet die Behörde zu gegebener Zeit um Mitteilung über die Rechtskraft des B-Plans sowie Übersendung einer Kopie. <p>Des Weiteren ist für die Durchführung der Baumaßnahmen eine gesonderte Genehmigung zum Bau und für die Linienführung nach § 9 PBefG erforderlich, die – abweichend von seiner Stellungnahme zur frühzeitigen Beteiligung der TÖBs vom 28.02.2011 - nicht bei der Bezirksregierung Düsseldorf, sondern bei der Bezirksregierung Detmold zu beantragen ist. In die Genehmigung werden die für den Bau straßenbahnrechtlich bzw. -technisch erforderlichen Nebenbestimmungen aufgenommen.</p> <p>Ohne Erteilung der Genehmigung ist die Umsetzung des B-Plans, soweit sie den Bau von Straßenbahnbetriebsanlagen bzw. deren bauliche Änderungen umfasst, unzulässig.</p> <p>Die Bezirksregierung Detmold und MoBiel erhalten eine Durchschrift der Stellungnahme.</p>	<p><i>Die Stellungnahme bezieht sich auf den Bebauungsplan Nr. II/G21 und auf die 215. FNP-Änderung.</i></p> <p><u>Die Anregung wird zur Kenntnis genommen.</u></p> <p>Die Informationen zum Genehmigungsantrag nach § 9 PBefG und zur Ausgestaltung des Kreuzungspunktes sind in der weiteren Ausführungsplanung bzw. Umsetzung zu berücksichtigen.</p>

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

2.7 Bezirksregierung Detmold, Schreiben vom 22.03.2017

2.11 Unitymedia NRW GmbH, Schreiben vom 20.02.2017

2.15 Westnetz GmbH, Schreiben vom 07.03.2017

2.16 Pledoc GmbH, Schreiben vom 15.02.2017

2.17 Gascade Gastransport GmbH, Schreiben vom 15.02.2017

2.18 ExxonMobil Production, Schreiben vom 13.02.2017

2.19 Gasuine Deutschland Transport Services GmbH, Schreiben vom 14.02.2017

2.20 Avacon AG, Schreiben vom 13.02.2017

2.22 Amprion GmbH, Schreiben vom 15.02.2017

2.35 Bezirksregierung Arnsberg, Schreiben vom 10.03.2017

2.44 Heimatverein Dornberg, Schreiben vom 10.02.2017

Teil C 2.2 Stellungnahmen Öffentlichkeit

Die vorgetragenen Stellungnahmen aus der Öffentlichkeit sind häufig sehr umfangreich, enthalten jedoch sich wiederholende zentrale Kritikpunkte bzw. allgemeine Fragen - wenn auch mit teilweise unterschiedlichen Schwerpunkten oder abweichenden Detailfragen.

Die Erstellung einer überschaubaren und gut nachvollziehbaren Beratungsvorlage durch eine Gegenüberstellung der einzelnen Anregungen und Bedenken mit der jeweiligen städtebaulichen Stellungnahme der Verwaltung sowie der vorgeschlagenen Abwägung bzw. Berücksichtigung in der Planung ist vor diesem Hintergrund kaum möglich.

Daher werden die sich in den Stellungnahmen wiederholenden **zentralen Planungsfragen I.-IX.** in **Teil C 2.2.1** zunächst wie bisher jeweils inhaltlich zusammenfassend als maßgebliche Abwägungsgrundlage erörtert.

Im **Teil C 2.2.2** werden anschließend die Stellungnahmen der Bürgerinnen und Bürger mit Anregungen und Bedenken gemäß § 3 (2) BauGB jeweils mit Beratungsvorschlägen vorgelegt.

Soweit sich Anregungen und Kritik auf die zentralen Planungsfragen **I.-IX.** beziehen, wird in dem Abwägungsvorschlag der Verwaltung im Grundsatz auf die entsprechende grundlegende Behandlung in **Teil C 2.2.1** Bezug genommen.

Auf den Einzelfall bezogene Anregungen werden anschließend individuell behandelt.

C 2.2.1 „Zentrale Planungsfragen“

I.) Verkehrlicher Nutzen / Bedarf

Verkehrlicher Nutzen und Bedarf der Stadtbahnverlängerung

Mit der Aufstellung des Bebauungsplans Nr. II/ G21 sollen die planungsrechtlichen Voraussetzungen für eine hochwertige Erschließung des Hochschulcampus Nord durch den schienegebundenen öffentlichen Personennahverkehr geschaffen werden.

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 Stadtbahnhaltestelle Wellensiek ist die Fachhochschule im Baufeld SO 1 (und das CITEC, das nur einen Teil des nördlich der FH gelegenen Baufelds SO 3 umfasst) angemessen erschlossen. Demnach konnte die Bebauung des Baufelds SO 1 schon vor Verlängerung der Stadtbahn genehmigt werden. Die Bebauungen der Baufelder SO 2 und SO 3 liegen jedoch nicht im engeren Einzugsbereich dieser Stadtbahnhaltestelle. Mit der Verlängerung der Stadtbahnlinie 4 würde sich also die Fahrzeit für Studierende und Mitarbeiter der Hochschule verkürzen.

Die weitere Entwicklung und Vervollständigung des Hochschulcampus Nord ist ein städtebauliches Ziel der Stadt Bielefeld. Die Stadt Bielefeld verfolgt 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.

Das Ziel, einen möglichst hohen Anteil des motorisierten Verkehrs des Hochschulcampus Nord (angestrebt sind 70%) mit öffentlichen Verkehrsmitteln abzuwickeln und das umgebende Straßennetz möglichst wenig zu belasten, hat weiterhin Bestand und ist auch gesamtstädtisch von Bedeutung. Ein möglichst hoher ÖPNV-Anteil trägt den städtischen Zielen zum Umwelt- und Klimaschutz Rechnung und wirkt sich positiv auf die Verringerung von Luftschadstoffen aus. Das Ziel eines möglichst hohen ÖPNV-Anteils war bereits 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, Ergebnisbericht, Oktober 2014, wird das 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. 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.

Allein mit den vorhandenen Haltestellen, wie die Station Wellensiek oder die bestehende Busanbindung an der Dürerstraße, können die prognostizierten Verkehrszahlen nicht in der beabsichtigten hohen Qualität abgewickelt werden. Eine fußläufige Erschließung des Hochschulcampus Nord ist - trotz der höheren Umweltverträglichkeit - keine adäquate Lösung, um die ambitionierten Ziele der Stadt Bielefeld zu erreichen. Daher ist die Verlängerung der Stadtbahntrasse ein zwingendes Erfordernis, um den in Zukunft geplanten Ausbau des Campus Nord aus verkehrlicher Sicht zu ermöglichen.

Konzept Stadtbahn Bielefeld 2030

Die Stadtverwaltung und der Betreiber des Stadtbahnnetzes (moBiel GmbH) haben unter der Bezeichnung „Stadtbahn Bielefeld 2030“ ein Erweiterungsnetz für ihr Stadtbahnnetz entwickelt. Erarbeitet wurde ein städtisches Zielnetz, das die möglichen Strecken und Korridore für eine zukünftige Stadtbahnplanung umfasst.

In dem Rahmen wurde eine Potenzialanalyse zur Bewertung der in Frage kommenden Streckenerweiterungen durchgeführt, um den verkehrlichen und wirtschaftlichen Nutzen der einzelnen Erweiterungsstrecken zu benennen. Die Erweiterung der Stadtbahnlinie 4 zählt zu den in Frage kommenden Streckenerweiterungen, die im Rahmen der Potenzialanalyse empfohlen wird.

Kapazität der Linie 4

Die im Rahmen der Verlängerung der Linie 4 zu erwartenden Fahrgastzuwächse können bewältigt werden, ohne eine Überlastung der Linie 4 zu verursachen. 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.

Erweiterung des Busnetzes keine sinnvollere Lösung

Mit der Entwicklung des Hochschulcampus Nord war die planerische Entscheidung verbunden, eine ÖPNV-Anbindung in hoher Qualität zu realisieren. Vor dem Hintergrund der gutachterlich prognostizierten Verkehrszahlen, mit einem Verkehrsaufkommen des Hochschulcampus von knapp 14.000 Fahrten täglich – die zu 70% durch den ÖPNV abzuwickeln sind – wäre eine Erweiterung und somit Verbesserung des bereits vorhandenen Busnetzes keine sinn- und zweckvollere Lösung, um das planerische Ziel einer qualitativ hochwertigen ÖPNV-Anbindung zu erreichen.

Begründung: In der Potenzialanalyse des Zielnetzes Stadtbahn 2030 vom Dezember 2011 wird das Ziel des weiteren Ausbaus des Schienennetzes als Beitrag zur positiven Entwicklung des ÖPNV in der Stadt Bielefeld vorgegeben. Eine Umstellung von einer Busbedienung zu einem Stadtbahnanschluss sei demnach in der Regel mit einem Fahrgastanstieg von 40% und mehr in dem betreffenden Verkehrskorridor verbunden. Das habe sich bei der Vielzahl der Projekte im In- und Ausland als Erfolgsmarge herauskristallisiert. Gleichzeitig könne dadurch die Wirtschaftlichkeit verbessert werden (Quelle: Potenzialanalyse des Zielnetzes Stadtbahn 2030, TTK Karlsruhe, Dezember 2011, S. 16). Die Wirtschaftlichkeit von Stadtbahnen liegt unter der Voraussetzung ausreichend hoher Fahrgastzahlen über der von Bussystemen.

Mit dem Ausbau des Schienennetzes werden zusätzliche Fahrgäste gewonnen, die im Betrieb kostengünstiger als mit Bussen befördert werden können. Die Erträge steigen und der Aufwand sinkt. Vor diesem Hintergrund ist die Verlängerung der Stadtbahnlinie 4, im Vergleich zum möglichen Streckenausbau des Busnetzes, als die effektivere Lösung zu werten.

Anbindung der Wohnquartiere Dürerstraße / Schloßhofstraße

Mit der Aufstellung des Bebauungsplans Nr. II/ G21 sollen in erster Linie die planungsrechtlichen Voraussetzungen für eine hochwertige Erschließung des Hochschulcampus Nord durch den schienengebundenen öffentlichen Personennahverkehr geschaffen werden. Es ist ebenso Ziel der Stadt Bielefeld, auch die Wohngebiete rund um die Dürerstraße / Schloßhofstraße leistungsfähig an das Stadtbahnnetz anzubinden.

Trotz der bereits vorhandenen Busanbindung der Wohngebiete Dürerstraße / Schloßhofstraße stellt eine Stadtbahnbindung zweifelsohne eine erhebliche Verbesserung der Qualität der ÖPNV-Anbindung dieser Quartiere dar, da die Linie 4 andere Anknüpfungspunkte hat, als die Buslinie 25/26. Die Stadtbahnlinie 4 fährt u.a. die Haltestellen Hauptbahnhof, Universität und Rathaus direkt an und führt somit insgesamt zu einer besseren Vernetzung. Die Verlängerung der Stadtbahnlinie 4 bis an die Schloßhofstraße ist daher städtebaulich und verkehrspolitisch motiviert. Das Verkehrsgutachten aus dem Jahr 2014 prognostiziert für die Stadtbahnverlängerung auf dem Streckenabschnitt zwischen Lohmannshof und der Haltestelle Lange Lage innerhalb des Campus 5.100 Fahrgäste, während auf dem Abschnitt zwischen Lange Lage und Schloßhofstraße 1.200 prognostiziert werden. Die Fahrgäste der Haltestelle Lange Lage sind fast ausschließlich Studenten und Mitarbeiter des Hochschulcampus Nord, nur ein geringer Teil der Fahrgäste resultiert aus Wohngebieten in der Umgebung. Die Haltestelle Schloßhofstraße wird wiederum fast überwiegend durch die Anwohner der umgebenden Wohngebiete genutzt, die von der verbesserten ÖPNV-Anbindung profitieren werden. Die Fahrgäste fahren von hier zudem „antizyklisch“ zur Hauptlastrichtung und füllen somit die zahlreichen (Einsatz) Bahnen auch in Gegenrichtung zu den Studentenströmen, was wiederum einen wirtschaftlicheren Betrieb ermöglicht. Weiterhin bietet die Verlängerung der Stadtbahn bis zur Dürerstraße/Schloßhofstraße auch positive Aspekte für potenzielle Entwicklungsflächen im Bereich der Grünewaldstraße.

Bedingte Festsetzung des Bebauungsplans II/G20

Die Entscheidung der Stadt Bielefeld, im Rahmen ihrer Planungshoheit mit dem planfeststellungsersetzenden Bebauungsplan II/G21 die planungsrechtlichen Voraussetzungen für die Verlängerung der Stadtbahnlinie 4 zu schaffen, ist unabhängig von den im Bebauungsplan II/G20 enthaltenen bedingten Festsetzungen zu sehen.

Es handelt sich um ein eigenständiges Verfahren, dessen städtebauliche Erforderlichkeit sich insbesondere aus dem Ziel ergibt, den schienengebundenen öffentlichen Personennahverkehr insgesamt zu fördern und das Stadtbahnnetz entsprechend bedarfsgerecht auszubauen. Gemäß § 1 Abs. 6 Nr. 9 BauGB sind bei der Aufstellung der Bauleitpläne „die Belange des Personen- und Güterverkehrs und der Mobilität der Bevölkerung, einschließlich des öffentlichen Personennahverkehrs und des nicht motorisierten Verkehrs, unter besonderer Berücksichtigung einer auf Vermeidung und Verringerung von Verkehr ausgerichteten städtebaulichen Entwicklung“ zu berücksichtigen.

In zahlreichen Verkehrsgutachten – sowohl im Vorfeld der Aufstellung des Bebauungsplans II/G 20, als auch im Vorfeld der Aufstellung des planfeststellungsersetzenden Bebauungsplans II/G 21 „Stadtbahn zum Campus Nord“ – wurde ein durch die Entwicklung des Hochschulcampus Nord zunehmendes Verkehrsaufkommen prognostiziert. In dem Zusammenhang wurde beschlossen, 70 % des aufkommenden Verkehrs mit dem ÖPNV abzuwickeln. Damit wurde folgerichtig die Verlängerung der Stadtbahn als Voraussetzung gesehen, die hohe ÖPNV-Erschließungsqualität des Campus Nord herzustellen und damit den angestrebten und gutachterlich prognostizierten ÖPNV-Anteil von 70% erreichen zu können.

Die Stadt Bielefeld verfolgt 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 weitere Entwicklung und Vervollständigung des Hochschulcampus Nord bleibt aus folgenden Gründen städtebauliches Ziel der Stadt Bielefeld:

- In Deutschland besteht unverändert ein Bedarf nach weiteren Hochschulkapazitäten. 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 zusätzlich etwa 37.000 Personen pro Jahr ausgegangen, die ein Studium aufnehmen, kumulativ sind dies zwischen 2016 und 2020 etwa 175.000 und von 2012 bis 2025 etwa 479.000 zusätzliche Studienanfänger.

- 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 unter <https://www.bmbf.de/de/hochschulpakt-2020-506.html>, zuletzt abgerufen am 26.10.2017)
- Innerhalb des neuen Campus sollen Flächenpotentiale für Forschungs- und Entwicklungszentren der Universität, für außeruniversitäre Forschungseinrichtungen sowie in einem beschränkten Umfang für Hochschulausgründungen („Start ups“) gesichert werden.

Die Stadt Bielefeld ist überzeugt davon, dass eine nachhaltige Weiterentwicklung des Hochschulstandortes nur mit einer leistungsfähigen und qualitätsvollen ÖPNV-Erschließung möglich ist. Die Vorteile, die sich durch die Erweiterung der Stadtbahnlinie für die Hochschule ergeben, sind gutachterlich erwiesen und nicht von der Hand zu weisen. Die Streckenerweiterung wird zu einer besseren Anbindung der Hochschule an das öffentliche Verkehrsnetz der Stadt Bielefeld und somit zu einer höheren Zufriedenheit der Studierenden führen. Diese Vorteile der Erweiterung der Stadtbahnlinie führen mit Sicherheit zu einer höheren Attraktivität der Hochschule selbst.

Das Ziel, einen möglichst hohen Anteil des motorisierten Verkehrs mit öffentlichen Verkehrsmitteln abzuwickeln und das umgebende Straßennetz möglichst wenig zu belasten, hat daher weiterhin Bestand.

Eine von diesem Planungsziel abweichende Änderung des Bebauungsplans Nr. II/G20 mit Hinblick darauf, die bedingte Festsetzung zur Bebaubarkeit der weiteren Baufelder SO 2 und SO 3 des Hochschulcampus Nord aufzuheben, würde ein umfangreiches, d.h. zeit- und kostenintensives Änderungsverfahren nach dem Baugesetzbuch erfordern. Zudem wären die verkehrlichen Auswirkungen des Verzichts auf eine Stadtbahnanbindung gutachterlich zu untersuchen. Nicht auszuschließen ist, dass der Verzicht auf eine Stadtbahnanbindung nicht durch ein ergänztes Bus-Angebot ersetzt werden kann, sondern absehbar ein höherer MIV-Anteil zu befürchten steht. Dies würde es erfordern, die Stellplatzkapazitäten auf dem Campus zu erweitern. Hierzu wäre gegebenenfalls auch eine Änderung der Festsetzung zu den überbaubaren Grundstücksflächen erforderlich, um weitere Stellplatz- oder Parkhausflächen zuzulassen. Die Verkehre auf den angrenzenden Straßen und damit auch der Verkehrslärm würden potenziell zunehmen. Das planerische Ziel, den Campus-Innenbereich von Verkehren weitgehend freizuhalten, und nur einzelne Sonderverkehre (Busse) zuzulassen, wäre damit gefährdet.

Vor diesem Hintergrund hält die Stadt Bielefeld an den städtebaulichen Zielen und Festsetzungen des Bebauungsplans Nr. II/G20 fest.

Ergebnis: Die Verlängerung der Stadtbahnlinie 4 ist aus städtebaulichen und verkehrspolitischen Gründen erwünscht und erforderlich, um eine qualitätsvolle Weiterentwicklung des Hochschulstandortes mit einer leistungsgerechten, nachhaltigen ÖPNV-Anbindung umsetzen zu können. Die Erweiterung des Busnetzes stellt keine gleichwertig leistungsfähige Alternative dar. Ein Verzicht auf die Planaufstellung für die Stadtbahnerweiterung und die Änderung der Vorgaben des Bebauungsplans II/G20 stellen keine gleichwertige Alternative dar.

II.) Modal Split, Verkehrsprognose

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. Der im Bebauungsplan II/G20 angesetzte Modal Split von 70:30 (ÖPNV/MIV) bezieht sich auf den Hochschulcampus Nord im Zustand seiner späteren vollständigen Realisierung.

Ziel ist es, mit der Verlängerung der Stadtbahnlinie, den Modal Split bei Nutzungsaufnahme der geplanten Maßnahmen der Baufelder SO 2 und SO 3 zu erreichen. Es ist gutachterlich nachgewiesen und weiterhin das Ziel, diesen Modal Split im Zustand der späteren vollständigen Realisierung des Hochschulcampus Nord zu erreichen.

Dem gutachterlichen Nachweis liegen folgende Annahmen zu Grunde:

- die prognostische gesamtstädtische Verkehrsentwicklung bis 2025
- zu erwartende Veränderungen im Verkehrsnetz (u.a. Fertigstellung der L 712n Ostwestfalenstraße, Fertigstellung der A 33 bis Osnabrück, Bau der B 66n nach Leopoldshöhe-Asemissen, Ausbau der B 61 Herforder Straße)
- Fertigstellung des Hochschulcampus mit 6.500 Studierenden und 1.700 Beschäftigten

Unter diesen Voraussetzungen wurde durch den Gutachter bestätigt, dass das planerische Ziel eines Modal Split von 70:30 bei einer Verlängerung der Linie 4 erreicht wird.

Das Verkehrsgutachten aus dem Jahre 2014 beruht auf dem Verkehrsmodell Bielefeld, das im Jahre 2013 aktualisiert und auf den Planungshorizont 2025 fortgeschrieben wurde. Wesentliche Grundlagen dieser Fortschreibung sind u.a. die angesprochenen Daten aus der deutschlandweiten Straßenverkehrszählung aus dem Jahre 2010. Das Verkehrsgutachten geht zunächst von einem auf Grundlage der vorliegenden Daten des Verkehrsmodells generierten „Analyse-Null-Falls“ aus. Dieser beschreibt den Verkehrszustand im Jahr 2013. Die Werte des Analyse-Null-Falls sind mit Hilfe von Zählwerten geeicht und hinsichtlich ihrer Plausibilität überprüft worden.

Der Analyse-Null-Fall wird anschließend mit zwei Szenarien verglichen: Dem „Prognose-Null-Fall“ ohne Verlängerung der Stadtbahn und dem „Prognose-Mit-Fall“ unter Berücksichtigung der verlängerten Stadtbahn. Der Neubau der Fachhochschule Bielefeld ist mit der Zugrundelegung der Anzahl der Studierenden (im Zustand der Fertigstellung des gesamten Campus Nord) in den genannten Prognosen bereits berücksichtigt. Die Datengrundlage beinhaltet somit die verkehrliche und städtebauliche Entwicklung für den Betrachtungsraum für den Prognosehorizont 2025. Das Gutachten enthält zusätzlich einen Ausblick auf die Entwicklung bis zum Jahr 2030. Insgesamt sind zwischen 2025 und 2030 keine wesentlichen Änderungen des Verkehrsgeschehens zu erwarten. Maßgeblich für die Erforderlichkeit der Stadtbahnverlängerung ist der Hochschulcampus Nord im Zustand seiner späteren vollständigen Realisierung.

Die um- bzw. ausgebaute Dürerstraße verknüpft die innere Erschließung des Campusgeländes für den Kraftfahrzeugverkehr mit dem bestehenden Straßennetz. Diese Anbindung ist beschlossenes Ziel der Campuserschließung. Die Erschließungsachse hat die Aufgabe, die Tiefgaragen, Taxistände und Anlieferungszonen anzubinden und eine Bustrasse zu ermöglichen. Innerhalb des mittleren Bereichs des Hochschulcampus Nord soll es keinen motorisierten Individualverkehr geben. Die öffentlichen Verkehrsflächen mit allgemeiner Zweckbestimmung sollen daher jeweils am Eingangsbereich des Hochschulcampus Nord enden. Damit wird es über die Dürerstraße keinen Durchgangsverkehr für den MIV geben.

Zwar entsteht mit der neuen Straßenanbindung eine angemessene Erschließung auch für den MIV. Es ist jedoch auf die im Verkehrsgutachten getroffenen Aussagen über die Verkehrsmittelbenutzung (Modal Split) hinzuweisen. Der Modellansatz geht dabei davon aus, dass gewisse Teile der Bevölkerung an die Benutzung spezieller Verkehrsmittel gebunden und nur ein Teil der Bevölkerung frei in der Verkehrsmittelwahl ist.

Die Gebundenheit an spezielle Verkehrsmittel hängt dabei in starkem Maße von der Zugehörigkeit zur jeweiligen Personengruppen-Kategorie ab. Von ausschlaggebender Bedeutung ist hierbei die Verfügbarkeit über einen Pkw sowie die Verfügbarkeit einer Zeitkarte für den ÖPNV (zum Beispiel das stark ermäßigte Semesterticket). Es ist daher davon auszugehen, dass nur ein geringer Anteil der prognostizierten Studierenden im Besitz eines Pkw ist.

Ergebnis:

Die in den Verkehrsgutachten sach- und fachgerecht getroffenen Annahmen haben weiterhin Bestand, an den Schlussfolgerungen bestehen keine Zweifel. Eine Aktualisierung der Gutachten ist nicht erforderlich.

III.) Trassierung – Alternativenprüfung

In der Variantenprüfung für den Trassenverlauf sind neben der jetzt gewählten Verlängerungsvariante auch die sogenannte Y-Variante (Abzweig von der Haltestelle Wellensiek und Führung durch den Campus Nord) sowie eine Ring-Variante (Abzweig von den Haltestellen Wellensiek, Durchquerung des Campus Nord und Anschluss an die Haltestelle Lohmannshof) geprüft worden.

Die drei genannten Varianten sind bezüglich zahlreicher Kriterien miteinander verglichen worden. Dabei ergab sich, dass die Verlängerungsvariante die günstigste Erschließungsfunktion besitzt und dadurch – auf gesamtstädtischer Ebene – den positivsten Verlagerungseffekt vom motorisierten Individualverkehr zum öffentlichen Verkehr hervorruft. Ein weiterer Vorteil der Verlängerungsvariante ist der durchgehende und für Fahrgäste leicht verständliche 10-Minuten-Takt, während bei der Y-Variante entweder nur ein 20-Minuten-Takt auf den beiden Ästen möglich oder ein Flügelkonzept erforderlich wäre. Ein 20-Minuten-Takt würde eine Verschlechterung für Fahrgäste im Bereich Lohmannshof gegenüber der heutigen Bedienung bedeuten und damit den Verkehrswert der gesamten Maßnahme mindern. Ebenso wären ein 20-Minuten-Takt wie auch ein Flügelkonzept nachteilig im Hinblick auf eine potenzielle Verlängerung der Strecke durch die Dürerstraße (Ringschluss Linie 3). Auch betrieblich hat die Verlängerungsvariante Vorteile gegenüber den anderen Varianten. Bei einer Flügelung wäre zum Beispiel durch mögliche technische Probleme bei dem erforderlichen An- und Abkuppelvorgang die Betriebsstabilität auf der Linie 4 (und durch den eingleisigen Tunnel somit im Gesamtnetz) massiv gefährdet. Ebenso wäre der Aufwand für eine geeignete Fahrgastinformation bei der Y- und der Ringvariante deutlich höher, da die Verlängerungsvariante für Fahrgäste viel verständlicher ist und somit eine leichtere und klarere Orientierung ermöglicht. In der Gesamtbetrachtung führte der Vergleich daher zu der Empfehlung für die Verlängerungsvariante, dieser Empfehlung schloss sich der Umwelt- und Stadtentwicklungsausschuss mit seiner Beschlussfassung vom 30.04.2007 an.

Ergebnis:

In der Prüfung der Varianten und in der darin erfolgten Abwägung der verkehrstechnischen Qualität hat der Vergleich eine eindeutige Empfehlung für die gewählte Variante gegeben, die Grundlage für den B-Plan II G 21 ist.

IV.) Kosten

Die Stadt Bielefeld ist sich über die anstehenden Kosten der Trassenverlängerung bewusst. Aufgrund der hohen Bedeutung der Entwicklung des Hochschulcampus Nord für die Stadt Bielefeld, wird der Erweiterung der Stadtbahnlinie 4 – als Voraussetzung für die weitere Entwicklung der Hochschule – im städtischen Haushalt eine gewichtige Rolle zugeschrieben.

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. Die erforderlichen Investitionskosten stellt die Stadt Bielefeld im Haushalt bereit.

Nach derzeitigem Stand belaufen sich die Baukosten für die Stadtbahnverlängerung auf ca. 14 Mio. € (netto ohne Baunebenkosten und Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen). Der Förderanteil beträgt derzeit 90%. Abzüglich der nicht förderfähigen Kosten wird derzeit die Förderquote zwischen 75% und 85 % eingeschätzt. Eine entsprechende Einplanungszusage des Fördergebers NWL liegt vor. Der von der Bielefelder Beteiligungs- und Vermögensverwaltungs GmbH (BBVG) zu tragende Eigenanteil wird im weiteren Ausführungsverfahren ermittelt.

Für die Verlegung und Anlage der Dürerstraße einschließlich des Platzbereichs 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 Ausführungsverfahren.

Zudem wird die Stadt Bielefeld für die Kosten der an externe Planungsbüros vergebenen Planungsleistungen zur Verfahrensdurchführung aufkommen. Die hierfür anfallenden Kosten inklusive Fachgutachten verbleiben bei der Stadt Bielefeld und werden aus den Haushaltsansätzen des Amts für Verkehr gedeckt.

Für den Ausbau der Dürerstraße und für den Neubau der Stadtbahn östlich Lange Lage ist zudem der Erwerb von privaten Grundstücken erforderlich. Der Umfang der von Privaten auf Dauer zu erwerbenden Flächen beträgt für die Stadtbahn etwa 6.754 m² und für Straßenverkehrsflächen etwa 11.857 m².

Die anstehenden Kosten sind auch vor dem Hintergrund der zukünftigen Stärkung der Stadt Bielefeld als Universitätsstandort und der damit verbundenen wirtschaftlichen Vorteile für die Stadt zu betrachten. Zudem ist der hohe Förderanteil als eine Chance für die Stadt Bielefeld zu sehen.

Ergebnis:

Trotz der hohen Kosten für den Bau der Stadtbahnverlängerung überwiegen die städtebaulichen und verkehrlichen Vorteile, sodass die Planung auch in Kenntnis der hohen Kosten weiterverfolgt wird.

V.) Eingriff in Natur und Landschaft

Die Verlängerung der Stadtbahnlinie 4 stellt einen Eingriff in Natur und Landschaft dar. Allerdings ist der mit der Verlängerung der Stadtbahn verbundene Eingriff in Natur und Landschaft unvermeidlich, um die städtebaulichen Ziele der Stadt Bielefeld, d.h. die Weiterentwicklung des Hochschulcampus Nord und die Förderung des schienengebundenen ÖPNV, umzusetzen.

Bei dem Zielkonzept Naturschutz der Stadt Bielefeld aus dem Jahr 2013 handelt es sich um ein informelles Konzept der Stadt Bielefeld, welches ein Leitbild bzw. einen Orientierungsrahmen für den Naturschutz in Bielefeld darstellt. Ziel ist ein frühzeitiges Erkennen möglicher Konflikte, dabei kann jedoch der Konflikt zwischen Landschaftsverbrauch und Freiraumschutz in einem Ballungsraum wie Bielefeld nicht gänzlich vermieden werden. Durch eine Einschätzung des zu erwartenden Konfliktpotenzials kann jedoch im Rahmen des Planungsprozesses gezielt auf mögliche Minderung und Vermeidung erkannter Konflikte hingearbeitet werden.

Da es sich bei dem Konzept um eine flächendeckende Darstellung handelt, ist für den Eingriffsbereich zwangsläufig bereits die zitierte, generelle Bewertung vorhanden. Über die Einzelbewertung der Biotoptypen im Planungsraum lassen sich allerdings differenzierte Aussagen zur Wertigkeit der einzelnen Flächen treffen. Eine solche detailliertere Ermittlung ist im Zuge des B-Plan-Aufstellungsverfahrens erfolgt. Die großflächig betroffenen Biotoptypen haben demzufolge eine geringe bis mittlere Wertigkeit, lediglich Teilräume weisen höherwertige Biotoptypen auf. Bei diesen höherwertigen Biotoptypen handelt es sich um brachgefallene Grünlandflächen im Westen des Planungsraumes. In diesem Bereich gibt es keine Alternativen zur Streckenführung, die in gleichem Umfang die aus naturschutzfachlicher Sicht wertvollen Bereiche des Bachtals frei von der Planung halten würden. Insgesamt ist die Beeinträchtigung der höherwertigen Flächen sowie ihrer Funktionen über die ökologische Wertigkeit in der Eingriffsbilanzierung sach- und fachgerecht abgebildet, ein entsprechender Ausgleich wird erbracht.

Um die wertvollen Freiräume und ökologisch hochwertigen Strukturen des Bachtals und die angrenzenden Flächen weitestgehend zu schonen und zu erhalten, wurde eine siedlungsnaher Trassenführung mit der Möglichkeit zur landschaftlichen Gestaltung bzw. Einbindung der Bahnlinie gewählt. Einer Zersiedlung siedlungsnaher Freiflächen kann dadurch entgegengewirkt werden. Der Buchenwald wird erhalten, durch die Einhaltung entsprechender Abstände ist eine Beeinträchtigung des Waldes ausgeschlossen.

Die Ergebnisse der faunistischen Erfassungen und die Prüfung der artenschutzrechtlichen Betroffenheit der vorkommenden Arten im Rahmen des artenschutzrechtlichen Fachbeitrags (Kölner Büro für Faunistik, 2008) 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.

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 führt zu Zerschneidungseffekten, die Landschaft wird durch Oberleitungen und technische Einrichtungen urban überformt. Allerdings werden diese Eingriffe durch verschiedene Maßnahmen gemindert: Wegebeziehungen bleiben durch die Einrichtung von Quermöglichkeiten erhalten. Die Trasse wird landschaftsgerecht eingebunden und eingegrünt, an der Südseite werden abschnittsweise Sichtschutzwälle hergestellt. Die landschaftliche Einbindung – auch gegenüber der bestehenden Wohnbebauung – wird durch den geplanten Sichtschutzwall sowie durch eine Bepflanzung des Walls sichergestellt und das vorhandene Wegenetz bleibt vollständig erhalten. Das Gebiet behält hierdurch seinen grundsätzlichen Charakter und damit seine Funktion als Naherholungsraum. Insgesamt werden die anlagenbedingten Beeinträchtigungen des Schutzguts Erholung als unerheblich bewertet.

Mit der Verlängerung der Stadtbahnlinie 4 ist aufgrund der geringen Bauhöhe der baulichen Anlagen, durch die Gestaltung als Rasengleis und die geplante Bepflanzung keinerlei Beeinträchtigung der luftklimatischen Funktion des Raumes zu erwarten.

Die allgemeinen Ziele und Grundsätze des Naturschutzes und der Landschaftspflege sowie das Minimierungsgebot des Baugesetzbuchs wurden im Planungsprozess weitest möglich berücksichtigt. In Sinne des § 14 BNatSchG sind eingriffsmindernde Varianten in der Streckenführung betrachtet sowie Maßnahmen zur Minderung und Vermeidung des Eingriffs durch die Verlängerung der Stadtbahn bereits im Planungsprozess berücksichtigt und festgesetzt worden. Nicht vermeidbare Eingriffe werden entsprechend ausgeglichen.

So wurde eine möglichst siedlungsnahe Trassenführung gewählt, um die ökologisch hochwertigen Freiräume des Bachtals insbesondere als bedeutende Verbundachse vollständig zu erhalten und eine Zerschneidung und Zersiedlung zu vermeiden. Die besonders schützenswerten Naturbestände im Planungsraum wie Wälder und Bachläufe wurden durch die gewählte Variante somit größtmöglich geschont.

Ergebnis:

Die durch die Planung verursachten Eingriffe in Natur und Landschaft sind fachgerecht ermittelt und bewertet worden. Wo möglich, wurde die Planung so optimiert, dass der Eingriff minimiert wurde. Die verbleibenden Eingriffe sind unvermeidbar, werden aber in der Abwägung geringer gewertet als das städtebauliche und verkehrspolitische Interesse, die städtebauliche Weiterentwicklung des Hochschulcampus Nord durch die Schaffung einer leistungsfähigen Stadtbahnanbindung zu befördern.

VI.) Ausgleich von Eingriffen in Natur und Landschaft

Der Ausgleich für die Eingriffe in Natur und Landschaft erfolgt vollständig über städtische Ökokonten, dies ist in der Begründung und im Umweltbericht dargestellt und beschrieben.

In der Abwägung zwischen dem öffentlichen Interesse an der Verbesserung des Stadtbahnnetzes und an der Sicherung und Weiterentwicklung des Hochschulstandortes mit dem Belang des Biotopschutzes wird der Stadtbahnerweiterung ein höheres Gewicht eingeräumt.

Das zum Ausgleich der Eingriffe in Natur und Landschaft die Ökokontoflächen der Stadt Bielefeld Johannisbachau und Schelphof in Anspruch genommen werden sollen, ist bereits der Begründung und dem Umweltbericht im Stand zur öffentlichen Auslegung zu entnehmen. Durch die Beschreibung der Ausgleichsflächen in Begründung und Umweltbericht war bereits im Rahmen der öffentlichen Auslegung eine hinreichende Anstoßwirkung gegeben.

Zum Satzungsbeschluss ist eine konkretisierende Ergänzung der textlichen Festsetzungen erfolgt. Eine erneute Auslegung gem. § 4a Abs. 3 BauGB ist nicht erforderlich, da keine Änderungen vorgenommen werden, die die Grundzüge der Planung berühren, sondern lediglich eine klarstellende Ergänzung der Festsetzungen.

Ergebnis:

Die nach Berücksichtigung der Minimierungs- und Vermeidungsmaßnahmen im Plangebiet verbleibenden Eingriffe in Natur und Landschaft sowie in ein gesetzlich geschütztes Biotop können auf planexternen Flächen (Ökokontoflächen des Stadt Bielefeld) vollständig ausgeglichen werden.

VII.) Artenschutz

Die im Rahmen der artenschutzrechtlichen Prüfung sowie des Umweltberichts vorgesehenen Maßnahmen (Vermeidungs- und Minderungsmaßnahmen gemäß Kapitel 4.1 des Umweltberichts) werden zum Satzungsbeschluss im Bebauungsplan zur Klarstellung ergänzt. Die Bauzeitenregelung wird als artenschutzrechtliche Vermeidungsmaßnahme textlich festgesetzt. Die Informationen zur Verwendung insektenfreundliche Beleuchtungseinrichtungen und zum Schutz von Einzelbäumen während der Bauphase werden als Hinweise berücksichtigt. Die Umsetzung der Maßnahmen ist im Rahmen der Baugenehmigung zu berücksichtigen, ggf. vertraglich zu regeln.

Die die Grundzüge der Planung werden dadurch nicht berührt. Durch die Beschreibung der Vermeidungs- und Minderungsmaßnahmen in Begründung und Umweltbericht war bereits im Rahmen der öffentlichen Auslegung eine hinreichende Anstoßwirkung gegeben.

Der Zerschneidungseffekt des geplanten Verlaufs der Stadtbahn ist als nicht erheblich zu bewerten, da die gewählte Trassenführung das Bachtal des Babenhauser Baches als zentrale Verbindungsachse des Biotopverbundes nur randlich tangiert. Eine Beeinträchtigung der Vernetzungsfunktion ist hierdurch nicht zu erwarten. 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 auszuschließen. Es besteht folglich kein funktionaler Ausgleichsbedarf für Wildtierquerungen.

Ergebnis:

Der Umsetzung des Bebauungsplans Nr. II/G21 stehen, bei Beachtung der allgemeinen Bauzeitenregelung des § 39 BNatSchG, keine artenschutzrechtlichen Bedenken entgegen.

VIII.) Landwirtschaftliche Belange

Gemäß der Stellungnahme der Landwirtschaftskammer NRW sind durch die Planung landwirtschaftlich genutzte Flächen von zwei landwirtschaftlichen Betrieben betroffen, die an eine in dem Strukturgutachten der Bezirksstelle für Agrarstruktur aus dem Jahre 2004 ausgewiesene landwirtschaftliche Kernzone angrenzen. Die betroffenen landwirtschaftlichen Flächen liegen überwiegend außerhalb des im westlichen Teil vorhandenen Bereichs, der vom Geologischen Dienst NRW aufgrund seiner hohen Fruchtbarkeit als besonders schutzwürdig ausgewiesen ist und damit eigentlich eine landwirtschaftliche Vorrangfläche darstellt. Bewirtschafter der betroffenen Flächen sind zwei Nebenerwerbsbetriebe aus der Region. Von der Überplanung durch den Bebauungsplan sind nur flächenmäßig geringe Anteile der landwirtschaftlichen Flächen betroffen. Es handelt sich zudem um Randflächen, da im Bestand durch die Dürerstraße bereits eine Zerschneidungswirkung gegeben ist. Im Ergebnis wird sich nach Einschätzung der Stadt Bielefeld keine wesentliche Erschwerung der Bewirtschaftung ergeben.

Ergebnis:

Landwirtschaftliche Belange der Landwirtschaft stehen der Umsetzung des Bebauungsplans Nr. II/G21 nicht entgegen, eine wesentliche Erschwerung der Bewirtschaftung wird nicht gesehen.

IX.) Lärmimmissionen

Die Lärmauswirkungen der aktuell (Stand 2016) vorliegenden Stadtbahnplanung wurden im Rahmen eines Schallgutachtens (afi Arno Flörke Ingenieurbüro für Akustik und Umwelttechnik, Haltern am See 2016) prognostiziert. Betrachtet werden darin die Auswirkungen der Stadtbahnverlängerung und des Neubaus der Dürerstraße sowohl getrennt als auch gemeinsam. Beurteilungsgrundlage ist die 16. BImSchV. Zudem erfolgte eine Prognose unter Berücksichtigung des bestehenden Straßennetzes und der bestehenden Stadtbahntrasse. Beurteilungsgrundlage dafür sind die Orientierungswerte aus dem Beiblatt der DIN 18005 „Schallschutz im Städtebau“.

Zugrunde gelegt werden in beiden Fällen die Entwurfsplanung der Stadtbahn, d.h. Rasengleis und feste Fahrbahn auf dem Platz Lange Lage. Die Grenzwerte der 16. BImSchV liegen für Wohngebiete bei 59 dB(A) tagsüber und 49 dB(A) nachts, wobei keine Differenzierung in allgemeine Wohngebiete und reine Wohngebiete vorgenommen wird. Die Orientierungswerte aus dem Beiblatt der DIN 18005 „Schallschutz im Städtebau“ betragen für allgemeine Wohngebiete 55 dB(A) tagsüber und 45 dB(A) nachts. Für reine Wohngebiete liegen sie bei 50 dB(A) tagsüber und 40 dB(A) nachts.

Im Rahmen der Abwägung ist es Ziel der Stadt Bielefeld, dass die Orientierungswerte im Beiblatt der DIN 18005 für allgemeine Wohngebiete eingehalten werden. Ungesunde Wohnverhältnisse und Belästigungen können damit sicher ausgeschlossen werden. Dieses Ziel wird unter Berücksichtigung des Sichtschutzwalls mit Ausnahme eines Gebäudes im Wohngebiet Cranachstraße erreicht.

Im Wohngebiet „Universitätsviertel Hof Hallau“ können unter Berücksichtigung der geplanten Sichtschutzwälle die Orientierungswerte der DIN 18005 für allgemeine Wohngebiete eingehalten werden. Von Überschreitungen betroffen sind nur noch die Gebäude Frohnauer Straße Nr. 7 und Nr. 9. Die Überschreitungen der Orientierungswerte sind in diesem planerischen Einzelfall vertretbar und als solche im Rahmen der Abwägung zu berücksichtigen. Die Überschreitungen resultieren aus der Bestandssituation und stehen in keinem ursächlichen Zusammenhang mit der geplanten Stadtbahnverlängerung. Sollten in den engen Kurvenradien nach Inbetriebnahme störende Quietschgeräusche bei Kurvendurchfahrten auftreten, können geeignete Gegenmaßnahmen ergriffen werden. Der Einbau einer Gleisschmieranlage ist vorgesehen. Die Gleisschmieranlage verringert die Geräuschimmissionen nochmals, da der Zuschlag für den störenden Einfluss des Quietschens wegfällt.

Im Wohngebiet Cranachstraße kommt es auch unter Berücksichtigung der Sichtschutzwälle zu Überschreitungen der Orientierungswerte für reine Wohngebiete lediglich am nördlichen und östlichen Rand des Gebiets. Diese Überschreitungen betragen tagsüber maximal 3 dB(A) und nachts maximal 5 dB(A). Damit werden die Orientierungswerte für allgemeine Wohngebiete eingehalten. Lediglich am nordöstlichen Gebäude sind die Überschreitungen nachts an der Nord- und Ostfassade noch etwas höher, die Orientierungswerte für allgemeine Wohngebiete werden dort um 1 - 2 dB(A) überschritten. Die Überschreitungen der Orientierungswerte für reine Wohngebiete sind im Rahmen der Abwägung aufgrund der geringen Betroffenheiten hinnehmbar. 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 verbleibenden Überschreitungen der Orientierungswerte für reine Wohngebiete und im einen einzelnen Fall für allgemeine Wohngebiete als vertretbar eingestuft.

Die Sichtschutzwälle werden im Bebauungsplan überlagernd als Fläche zum Schutz gegen schädliche Umwelteinwirkungen 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.

Wohngebäude Wittebreite Nr. 59 sowie Dürerstraße Nr. 79, Nr. 90 und Schloßhofstraße Nr. 230/230a

Am Wohngebäude Wittebreite Nr. 59 werden die Orientierungswerte aus dem Beiblatt der DIN 18005 für Mischgebiete eingehalten.

Die Grundstücke Dürerstraße Nr. 79 und Nr. 90 sind im Bebauungsplan I/34.00 aus dem Jahre 1971 als reines Wohngebiet festgesetzt. Für das Gebäude Schloßhofstraße Nr. 230/230a setzt der Bebauungsplan I/24.00 ein allgemeines Wohngebiet fest. Zum Schutz des Grundstücks Dürerstraße Nr. 90 wird eine Lärmschutzwand festgesetzt. Die Grundstücke Dürerstraße Nr. 79 und Schloßhofstraße Nr. 230/230a können nicht aktiv geschützt werden, hier besteht Anspruch auf passiven Schallschutz. Grundlage ist in beiden Fällen die 16. BImSchV.

Die Grenzwerte der 16. BImSchV liegen tagsüber und nachts um 4 dB(A) über den Orientierungswerten der DIN 18005 für allgemeine Wohngebiete und um 9 dB(A) über den Orientierungswerten für reine Wohngebiete. Diese Überschreitung der Orientierungswerte ist im Rahmen der Abwägung vertretbar.

Grundstücke an den umgebenden Straßen (Dürerstraße, Schloßhofstraße, Voltmannstraße, Universitätsstraße, Zehlendorfer Damm, Frohnauer Straße)

Hier liegen sowohl im Bestand als auch nach Umsetzung der Planung Überschreitungen der Orientierungswerte der DIN 18005 an den ersten Gebäudereihen an den Straßen vor. Dies ist unabhängig von den Festsetzungen des Bebauungsplans der Fall. Die Verkehrsprognosen für die Schloßhofstraße und die Voltmannstraße sagen für das Jahr 2025 im Vergleich zum Analyse-Nullfall 2013, d.h. die rechnerische Bestandssituation im Jahre 2013, eine geringere Verkehrsbelastung voraus. Dies gilt auch unter Berücksichtigung des Hochschulcampus. Ursächlich hierfür sind Veränderungen im Straßennetz, die bis 2025 erwartet werden können.

Auf dem Zehlendorfer Damm führt die Planung der Stadtbahnverlängerung zu einer Verbesserung der Lärmsituation im Vergleich zu den Planzahlen ohne Stadtbahnverlängerung. Der Hochschulcampus selbst führt zwar im Vergleich zum Analysefall 2013 zu einer Verkehrszunahme von ca. 2100 - 2600 Kfz/24h auf 3500 bis 4300 Kfz/24h, der Bau der Stadtbahnverlängerung führt dann aber wieder zu einer Abnahme des Verkehrs auf 3200 bis 3700 Kfz/24h. Die hier betrachtete Planung der Stadtbahnverlängerung führt damit zu einer Verbesserung der Lärmsituation im Vergleich zu der Situation mit Hochschulcampus ohne Stadtbahnverlängerung.

Eine Zunahme der Verkehrslärmsituation durch den Neubau der Stadtbahnverlängerung und den Umbau der Dürerstraße ist damit nur im direkten Umfeld der Dürerstraße und der Stadtbahnverlängerung zu erwarten.

Ergebnis:

Bei Berücksichtigung der im Bebauungsplan II/G21 festgesetzten Schallschutzmaßnahmen können gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse im Plangebiet und auf den angrenzenden Grundstücken gewährleistet werden.

Zusammenfassendes Ergebnis zu C 2.2.1 „Zentrale Planungsfragen“

Im Teil C 2.2.1 werden die zentralen Planungsziele sowie die Aussagen und Arbeitsgrundlagen der Stadt Bielefeld zu den wichtigsten, immer wieder genannten Kritikpunkten im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligungen gemäß § 3 BauGB zusammenfassend dargestellt. Ergänzend erfolgen Hinweise auf die Begründungen der Bauleitpläne, auf die Umweltprüfung und auf die begleitenden Fachgutachten.

In Frage gestellt wurde insbesondere der verkehrliche Nutzen der Stadtbahnverlängerung, auch im Verhältnis zu den hohen Kosten. Dabei wurde unterstellt, dass bereits heute ein hoher ÖPNV-Anteil für die Nutzer der Hochschule gegeben sei, die bestehenden Wohngebiete bereits ausreichend gut erschlossen seien und dass eine Erweiterung des ÖPNV-Angebots auch im Bussektor denkbar sei. Die vorgebrachten Argumente schlagen indes nicht durch, da es das städtebauliche Ziel der Stadt Bielefeld bleibt, insbesondere den schienengebundenen ÖPNV zu stärken und dessen Netz bedarfsgerecht zu erweitern. Im vorliegenden Fall ist es das Ziel der Stadt Bielefeld, die Entwicklung des Hochschulcampus Nord durch die Schaffung eines attraktiven ÖPNV-Angebots nachhaltig zu stärken.

Unstrittig verursacht das Vorhaben im Planbereich und im näheren Umfeld einen Eingriff in die Natur. Auch ein geschütztes Biotop ist durch den Bau der Stadtbahnverlängerung betroffen. Die Eingriffe werden jedoch durch naturschutzfachliche Ausgleichsmaßnahmen vollständig ausgeglichen.

Das Landschaftsbild erfährt durch die Trasse eine Beeinträchtigung, die aber durch Maßnahmen der Eingrünung gemindert werden. Eine Sichtbeeinträchtigung der angrenzenden Wohnbebauung wird durch begrünte Sichtschutzwälle vermieden.

Da das Plangebiet einen wichtigen Naherholungsbereich darstellt, sind Belange der Naherholung betroffen. Indem die bestehenden Wegeverbindungen aufrecht erhalten werden, entstehen keine Zerschneidungswirkungen oder sonstige Beeinträchtigungen durch die Trassenplanung.

Vom Betrieb der Stadtbahn sowie den neu bzw. umzubauenden Straßen gehen Lärmimmissionen aus, die potenziell schutzbedürftige Nutzungen in der Nachbarschaft beeinträchtigen können. Durch aktive Schallschutzmaßnahmen sowie eine lärmarme Ausführung der Trasse können diese jedoch auf ein Minimum reduziert und gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse garantiert werden. Es ist zudem festzuhalten, dass verhältnismäßig wenige Eigentümer unmittelbar von der Stadtbahnverlängerung betroffen sind. Die Inanspruchnahme landwirtschaftlicher Flächen ist unkritisch, da es sich lediglich um kleinere Randflächen größerer bewirtschafteter Areale handelt.

Ergebnis:

Die Erweiterung der Stadtbahlinie 4 ist erforderlich, um eine nachhaltige Weiterentwicklung des Hochschulstandortes Bielefeld zu ermöglichen und um den schienengebundenen ÖPNV in der Gesamtstadt zu fördern. Die Stadtbahn-Erweiterung führt zu einem im Grundsatz unvermeidbaren Zielkonflikt insbesondere mit den Belangen von Natur und Landschaft, Naherholung sowie mit den Belangen und Interessen von Anliegern, hier der Wohnbevölkerung im näheren Umfeld, sowie von Landwirten, die Flächen innerhalb des Plangebiets bewirtschaften.

In der Abwägung zwischen den betroffenen Belangen wird die Bauleitplanung auf Grundlage der in Teil C 2.2.1 der Vorlage erörterten zentralen Rahmenbedingungen und Planinhalte aber weiterhin für vertretbar und für grundsätzlich erforderlich im Sinne der kommunalen Planungsziele gehalten.

C 2.2.2 Auswertung der Stellungnahmen aus der Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 3 (2) BauGB zum Bebauungsplan-Entwurf Nr. II/ G 21 „Stadtbahn zum Campus Nord“

Von der Öffentlichkeit sind im Rahmen der öffentlichen Auslegung gemäß § 3 (2) BauGB in der Zeit vom 03.02.2017 bis einschließlich 06.03.2017 sind folgende Stellungnahmen von Bürgern vorgebracht worden.

Hinweise:

Die Schreiben wurden nach der räumlichen Lage der Absender geordnet, um eine sinnvolle Zusammenfassung und einen besseren Überblick über Betroffenheiten zu ermöglichen.

A) Zunächst werden unter A die Stellungnahmen der Einwender angrenzend bzw. im direkten Umfeld des Plangebiets aufgenommen.

B) Im Folgenden wird unter B die Stellungnahme mehrerer Bürger, eingereicht durch den gemeinnützigen Verein pro Grün e.V. Bielefeld aufgenommen.

C) Danach werden unter C die Stellungnahmen der Einwender im weiteren Umfeld des Plangebiets bzw. im weiteren Stadtgebiet aufgenommen.

Lfd. Nr.	Stellungnahmen (Anregungen, Hinweise) Einwender, Datum (in inhaltlicher Zusammenfassung)	Abwägungsvorschlag der Verwaltung
A) Stellungnahmen von Einwendern angrenzend bzw. im direkten Umfeld des Plangebiets		
4.	<p>Eigentümerinnen Dürerstr. 90, Schreiben vom 18.02.2017</p> <p>1. Stadtbahnverlängerung</p> <p>Nach den Informationen in der letzten Bürgerversammlung und den Erklärungen im Gespräch am 15.2. im Baudezernat würden die Einwenderinnen davon ausgehen, dass die Endhaltestelle Dürerstr. mit größter Wahrscheinlichkeit nicht gebaut und die Linie 4 nicht durch die Dürerstr. weiter geführt werde. Ohne diesen Zwangspunkt Dürerstr. würden sie die Bahntrasse so dicht vor ihrem Gebäude ablehnen, auch als Abstellgleis o.ä. Sie bitten darum, in diesem Fall die neue Straßentrasse Dürerstr. auf die Südseite der durch den Bebauungsplan geschaffenen neuen Verkehrsfläche zu legen. Damit wäre die Lärmbelastung der vorhandenen Wohnbebauung gerechter verteilt.</p>	<p>zu 1:</p> <p>a) Der Anregung auf die Endhaltestelle zu verzichten wird nicht gefolgt. Die Planung wird beibehalten.</p> <p>b) Die Bedenken zur Verlängerung der Linie 4 bis zur Endhaltestelle der Linie 3 in Babenhausen Süd durch die Dürerstraße werden zur Kenntnis genommen.</p> <p>Die Verlängerung der Stadtbahnlinie bis zur Endhaltestelle Schloßhofstraße/Dürerstraße ist aus städtebaulicher und verkehrsplanerischer Sicht ein wichtiges Ziel der Planung.</p> <p>Die Notwendigkeit der Verlängerung bis zur Endhaltestelle wurde mit den Fachbehörden abgestimmt und ausführlich im Teil C 2.2.1 unter Punkt I (Anbindung der Wohnquartiere Dürerstr. und Schloßhofstr.) erläutert.</p> <p>Die Lage und Führung der Stadtbahntrasse wurde zum Entwurf bereits auf die Südseite der Dürerstraße verlegt.</p> <p>Der Vorentwurf zur frühzeitigen Beteiligung sah noch vor, dass die Dürerstraße südlich der neu zu schaffenden Stadtbahntrasse verläuft. Aufgrund der Anregungen in der frühzeitigen Beteiligung wurden für den östlichen Abschnitt verschiedene Varianten untersucht: Neben der bis dahin vorgesehenen Führung der Stadtbahn nördlich der Dürerstraße waren dies ein Trassen-</p>

	<p>2. Planexterne Entwicklungen</p> <p>Eine evtl. geplante neue innerstädtische Verkehrsstraße oder gar Hauptverkehrsstraße mit oder ohne Bahnlinie als Nordanbindung zur Erschließung der nördlichen Flächen über ihr Grundstück lehnen sie ab. Dies gelte auch für die öffentlich diskutierte Verlängerung der Schlosshofstraße.</p>	<p>verlauf südlich der Dürerstraße sowie eine Trassierung in Mittellage. In der Abwägung von Vor- und Nachteilen der einzelnen Varianten wurde entschieden, die Trasse der Stadtbahn südlich der Dürerstraße zu führen, d.h. Stadtbahn und Dürerstraße in diesem Abschnitt zu tauschen, und die Stadtbahn und die Dürerstraße soweit wie möglich nach Süden zu verschieben. Dabei konnte der Flächenbedarf für die Dürerstraße reduziert werden.</p> <p>Vorteile dieser Variante sind zum einen, dass auf eine Stadtbahnquerung für Kfz im Bereich der Straße Wittebreite verzichtet werden kann. Zum anderen wird erreicht, dass für das Gebäude Dürerstraße Nr. 90 ausreichend Platz für erforderliche Lärmschutzanlagen zur Verfügung steht. Die Dürerstraße östlich des Kreisels bleibt innerhalb der Grenzen der bestehenden Verkehrsfläche (Breite ca. 16,50 m). Vorgesehen ist eine 6,50 m breite Fahrbahn mit beidseitigem parallelen Grünstreifen und 2 m bzw. 2,50 m breiten Gehwegen. Das Gebäude Dürerstraße Nr. 90 kann durch aktive Schallschutzmaßnahmen geschützt werden. Im Bebauungsplan wird eine Lärmschutzwand festgesetzt. Die Wand beginnt am Kreisverkehr und liegt nördlich des Bürgersteigs. Die Wand hat eine Länge von 90 m und eine Höhe von 3,50 m über Fahrbahnhochrand.</p> <p>Eine Verlängerung der Linie 4 bis zur Endhaltestelle der Linie 3 in Babenhausen Süd durch die Dürerstraße ist nicht Gegenstand dieses Bebauungsplanes.</p> <p>Konkrete Aussagen zur Weiterführung der Trasse und deren Lage können zum jetzigen Zeitpunkt nicht getroffen werden.</p> <p>zu 2:</p> <p>Die Bedenken zur Erschließung von Flächen nördlich der geplanten Stadtbahntrasse werden zur Kenntnis genommen.</p> <p>Planexternen Entwicklungen nördlich der Trassenplanung bzw. außerhalb des Geltungsbereiches des B-Planes sind nicht Gegenstand dieses Bebauungsplanes.</p> <p>Eine neue Erschließungsstraße über das Grundstück Dürerstraße 90 ist nicht geplant. Die vorhandene alte Dürerstraße bleibt im Bereich dieses Grundstücks im heutigen Zustand erhalten, lediglich süd-westlich des Grundstücks wird eine Wendemöglichkeit für Müllfahrzeuge neu geschaffen. Eine Verlängerung der Schlosshofstraße nach Norden ist zurzeit nicht vorgesehen.</p> <p>Konkrete Aussagen zur zukünftigen Entwicklung der nördlich gelegenen Flächen können zum jetzigen Zeitpunkt nicht getroffen werden.</p>
--	--	---

	<p>3. Entwässerung</p> <p>Die tiefliegende Wiese vor ihrem Gebäude sei für die Entwässerung des Kellers wichtig, da sie unter Kellersohle liege, außerdem gäbe es einen erheblichen Staudruck des Oberflächenwassers von Westen. Bei Baumaßnahmen müsse die Entwässerung sichergestellt werden. Der Untergrund bestehe zudem aus einem fließfähigen Boden.</p> <p>4. Lage vorh. Dürerstr.</p> <p>Falls die alte Dürerstr. tatsächlich in Zukunft nördlich hinter einer Schallschutzmauer liegen sollte, befürchten sie einen „Park and Ride“ Verkehr. Die Straße sollte ohne die im Laufe der Zeit angeeierten Verbreiterungen mit ihren ursprünglichen 3m liegen bleiben, dann bliebe auch Platz für den Graben. Ein neuer Wendehammer sei nicht erforderlich. Er ergebe sich aus der Einmündung des Privatwegs.</p>	<p>zu 3:</p> <p>Die Bedenken zur Entwässerung werden zur Kenntnis genommen.</p> <p>Ein weitergehender Handlungsbedarf im Rahmen des vorliegenden Bebauungsplans wird nicht gesehen.</p> <p>Die Planung der Stadtbahntrasse verläuft südlich des Grundstücks Dürerstraße Nr. 90 geländegleich. Auch bauzeitig wird nicht in die Grundwasserverhältnisse eingegriffen. Eine Veränderung der unterirdischen Fließverhältnisse ist somit nicht zu konstatieren. Mit der geplanten Trasse geht auch keine Änderung der Oberflächenentwässerung für das Grundstück 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 kann.</p> <p>zu 4:</p> <p>Die Bedenken werden zur Kenntnis genommen, ihnen wird jedoch nicht gefolgt.</p> <p>Ein weitergehender Handlungsbedarf im Rahmen des vorliegenden Bebauungsplans wird nicht gesehen.</p> <p>Die heutige Dürerstraße bleibt im Bereich vor dem Grundstück Nr. 90 in ihrem heutigen Umfang erhalten. Sie dient zukünftig der Erschließung des Grundstücks Nr. 90. Die Verkehrsfläche endet westlich dieses Grundstücks mit einem Wendehammer, der für die Müllabfuhr des Grundstücks (dreiaxsiges Müllfahrzeug) erforderlich ist.</p>
<p>17.</p>	<p>Anwohner Dürerstraße 74, Schreiben vom 04.03.2017</p> <p>Die Kriterien für die Wahl der Variante seien nicht transparent dargestellt. Eine nachvollziehbare Begründung für die Trassenwahl wird gefordert.</p>	<p>Die Anregung zu Begründung der Trassenwahl wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Bereits zum Entwurf wurde in der Begründung unter Pkt. 4.1.4 das Thema „untersuchte Planungsvarianten“ erläutert.</p> <p>Die Frage der Trassierung und Alternativprüfung wurde mit den Fachbehörden abgestimmt und ausführlich im Teil C 2.2.1 unter Punkt III. erläutert.</p>
<p>18.</p>	<p>Anwohner Dürerstraße 74, Mail vom 04.03.2017</p> <p>1. Das Verhältnis von Aufwand (Kosten) und Nutzen sei unzureichend.</p> <p>2. Primäres Ziel der Maßnahme sollte die Steigerung der Fahrgastzahlen im ÖPNV sein. Dies sei kaum möglich, da die FH über die Haltestelle „Wellensiek“ bereits jetzt optimal angebunden sei und sich bei Nutzung der neuen Haltestelle „Fachhochschule“ durch die vorgeschlagene Streckenführung eine Verlängerung der Fahr-</p>	<p>zu 1 und 2:</p> <p>Die Bedenken zum Aufwand / Nutzen werden zur Kenntnis genommen, ihnen wird jedoch nicht gefolgt. Die Planung wird beibehalten.</p> <p>Die Frage des verkehrlichen Nutzens/ Bedarfs und die Frage zur verlängerten Fahrzeit durch die neue Trasse sowie zu den Kosten wurde mit den Fachbehörden abgestimmt und ausführlich im Teil C 2.2.1 unter Punkt I. und IV. erläutert.</p>

	<p>zeit ergeben würde.</p> <p>3. Die neu geplante Endhaltestelle „Schlosshofstraße“ sei bereits exzellent durch den Bus erschlossen. Die Fahrzeit mit der verlängerten Linie 4 Richtung Innenstadt sei durch die S-förmige Linienführung absehbar höher. Dies solle ggf. durch ein Verkehrsgutachten belegt werden.</p>	<p>zu 3:</p> <p>Der Anregung ggf. ein neues Verkehrsgutachten zu erstellen wird nicht gefolgt.</p> <p>Die Frage der Anbindung der Wohnquartiere Dürerstraße / Schloßhofstraße an das ÖPNV-Netz wurde mit den Fachbehörden abgestimmt und ausführlich im Teil C 2.2.1 unter Punkt I. erläutert.</p>
46.	<p>Anwohnerin Reinickendorfer Str. 21, Mail vom 05.03.2017</p> <p>1. Die Verlängerung der Stadtbahnlinie 4 stelle ohne Zweifel einen Eingriff in Natur und Landschaft dar. Die in Rede stehende Fläche werde im Zielkonzept Naturschutz der Stadt Bielefeld mit einer mittleren bzw. hohen Schutzfunktion beschrieben. Zudem soll dargelegt werden, warum die Vorgaben des Bundesnaturschutzgesetzes nicht einzuhalten sein sollten.</p> <p>2. Der verkehrliche Modal Split von 70:30 sei durch die veränderte Lage der neu gebauten FH bereits erreicht. Für die weitere Bebauung der Langen Lage im Rahmen des Bebauungsplans sei es möglich, mit entsprechend optimierter Linienführung der vorhandenen Buslinien, diesen Modal Split zu erreichen.</p> <p>3. Die Trasse der verlängerten Stadtbahnlinie 4 führe in erheblichem Umfang über private Grundstücke, die im Wesentlichen einer landwirtschaftlichen Nutzung unterliegen. Es werden Ersatzflächen für die landwirtschaftliche Nutzung gefordert. Der gesamte, in Rede stehende Landschaftsraum zähle zum Kerngebiet der Landwirtschaft (Strukturgutachten der Landwirtschaftskammer aus 2005) und werde bereits intensiv agrarisch genutzt. Die Bereitstellung betriebsnaher Tauschflächen können damit ausgeschlossen werden. Insoweit sei es dem Einwender nicht sichtbar, wie die Stadt Bielefeld die Verfügbarkeit der überplanten Flächen erreichen wolle.</p> <p>4. Es wird kritisiert, dass die Universität Bielefeld die Stadtbahnverlängerung nur aufgrund der baurechtlichen Kopplung der Campus-Bebauung mit der Stadtbahnverlängerung bräuchte. Es wird für eine Aufhebung des Junktims plädiert.</p> <p>5. Es wird angeregt, die vermeintliche Notwendigkeit der Stadtbahnverlängerung in der Sache und im Lichte der neuen Situation nach der</p>	<p>Die Stellungnahme bezieht sich auf den Bebauungsplan Nr. II/G21 und auf die 215. FNP-Änderung.</p> <p>zu 1:</p> <p>Die Bedenken werden zur Kenntnis genommen, ihnen wird jedoch nicht gefolgt.</p> <p>Die Frage der Eingriffe in Natur und Landschaft wurde mit den Fachbehörden abgestimmt und ausführlich im Teil C 2.2.1 unter Punkt V. erläutert.</p> <p>zu 2 und 7:</p> <p>Die Bedenken werden zur Kenntnis genommen, ihnen wird jedoch nicht gefolgt.</p> <p>Die Frage des Modal Split / der Verkehrsprognose wurde mit den Fachbehörden abgestimmt und ausführlich im Teil C 2.2.1 unter Punkt II. erläutert. Die Frage der Optimierung der Buslinienführung als Alternative zur Stadtbahnverlängerung wurde mit den Fachbehörden abgestimmt und ausführlich im Teil C 2.2.1 unter Punkt I. erläutert.</p> <p>zu 3:</p> <p>Die Bedenken werden zur Kenntnis genommen, ihnen wird jedoch nicht gefolgt.</p> <p>Die Frage der landwirtschaftlichen Belange wurde mit den Fachbehörden abgestimmt und ausführlich im Teil C 2.2.1 unter Punkt VIII. erläutert.</p> <p>zu 4, 5, 6 und 8:</p> <p>Die Bedenken werden zur Kenntnis genommen, ihnen wird jedoch nicht gefolgt.</p> <p>Die Frage des verkehrlichen Nutzens / Bedarfs, wurde mit den Fachbehörden abgestimmt und ausführlich im Teil C 2.2.1 unter Punkt I erläutert.</p>

<p>Errichtung der FH am jetzigen Standort darzustellen.</p> <p>6. Die Kapazitäten des ÖPNV würden bereits heute nicht ausreichen. Vor einer etwaigen Streckenverlängerung ist zwingend zu prüfen, ob die Strecke einem wachsenden Verkehrsaufkommen überhaupt gewachsen sei.</p> <p>7. Die aktuell vorgesehene Erschließung des „Campus Nord“ durch eine zusätzliche Straße von Norden, werde absehbar zu einer Verschlechterung des modal split führen. Derverkehrliche Modal Split von 70:30 sei durch die veränderte Lage der neu gebauten FH bereits erreicht. Für die weitere Bebauung der Langen Lage im Rahmen des Bebauungsplans sei es möglich, mit entsprechend optimierter Linienführung der vorhandenen Buslinien, diesen Modal Split zu erreichen.</p> <p>8. Primäres Ziel der Maßnahme sollte die Steigerung der Fahrgastzahlen im ÖPNV sein. Dies sei kaum möglich, da die FH über die Haltestelle „Wellensiek“ bereits jetzt optimal angebunden sei und sich bei Nutzung der neuen Haltestelle „Fachhochschule“ durch die vorgeschlagene Streckenführung eine Verlängerung der Fahrzeit ergeben würde.</p> <p>9. Es wird die Wahl der gewählten Trassierung kritisiert. Die Kriterien für die Wahl der Variante seien nicht transparent dargestellt. Es würden sich insbesondere für die Y-Variante ausschließlich Vorteile ergeben, die nicht ausreichend gewürdigt seien.</p> <p>10. Die Trasse führe zu Zusatzkosten bei weiterer Verlängerung. Mittel- oder langfristig werde das Ziel verfolgt, die Linie 4 bis zur Endhaltestelle der Linie 3 in Babenhausen Süd zu verlängern. Dazu gäbe es mindestens drei grundverschiedene Optionen (Streckenführung über Babenhauser Straße, Dürerstraße, Schloßhofstraße/ Voltmannstraße) die bislang nicht bewertet und verglichen worden seien. Bei der zurzeit geplanten Verlängerung der Linie zum jetzigen Zeitpunkt würden durch den Bau der Haltestelle Dürerstraße aber jetzt schon Fakten geschaffen. Bei einer weiteren Verlängerung der Linie 4 sei absehbar, dass die Haltestelle Dürerstraße zurückgebaut und/oder verlegt werden muss. Dies würde erhebliche Kosten nach sich ziehen. Insbesondere müssten absehbar Fördermittel des Landes in Millionenhöhe zurückgezahlt werden. Eine Verlängerung der Linie 4 dürfe deshalb erst durchgeführt werden, wenn ein Gesamtkonzept für die Stre-</p>	<p>zu 9: Die Kritik wird zur Kenntnis genommen, ihr wird jedoch nicht gefolgt.</p> <p>Bereits zum Entwurf wurde in der Begründung unter Pkt. 4.1.4 das Thema „untersuchte Planungsvarianten“ erläutert.</p> <p>Die Frage der Trassierung und Alternativprüfung wurde mit den Fachbehörden abgestimmt und ausführlich im Teil C 2.2.1 unter Punkt III. erläutert.</p> <p>zu 10: Die Bedenken werden zur Kenntnis genommen, ihnen wird jedoch nicht gefolgt.</p> <p>Ein Ringschluss zur Linie 3 ist bisher noch nicht konkret geplant und nicht Gegenstand dieses Verfahrens. Bislang geht die Planung jedoch davon aus, dass im Falle einer weiteren Verlängerung der Linie 4 in Richtung Linie 3 eine Führung durch die Dürerstraße verwirklicht wird. Die geplante Endhaltestelle ist bereits für diese mögliche zukünftige Führung ausgelegt und müsste nicht erneut angepasst werden. Zu Rückzahlungsforderungen würde es daher nicht kommen. Eine Verlängerung der Linie 4 bis zur Endhaltestelle der Linie 3 in Babenhausen Süd ist nicht Gegenstand des planfeststellungersetzenden Bebauungsplans Nr. II/G21. Die im planfeststellungersetzenden Bebauungsplans Nr. II/G21 vorgesehene Endhaltestelle ist die Schloßhofstraße.</p>
---	---

	ckenführung vorliegt.	
47.	<p>Anwohnerin Cranachstr. 1, Mail vom 05.03.2017</p> <p>1. Es wird ausgeführt, dass die Verlängerung der Stadtbahntrasse mit einem besseren Zugang zum Fachhochschulcampus und mit dem besseren Anschluss der geplanten und bestehenden Wohngebiete an den ÖPNV begründet wird. Beide Begründungen können nicht nachvollzogen werden. Die geplante Haltestelle für die Fachhochschule sei von der Fachhochschule etwa gleich weit entfernt wie die Haltestelle Wellensiek. Die Busse der Linien 25 und 26 seien genauso gut zu erreichen und nicht so überlastet wie die Linie 4 zu Spitzenzeiten. Für die geplanten Wohngebiete könnte noch eine Bushaltestelle an der Dürerstraße errichtet werden.</p> <p>2. Die Planung werde für eine Verschwendung von Steuergeldern gehalten.</p>	<p>zu 1:</p> <p>Die Bedenken werden zur Kenntnis genommen, ihnen wird jedoch nicht gefolgt.</p> <p>Die Frage des verkehrlichen Nutzens / Bedarfs und die Frage der Anbindung der Wohnquartiere Dürerstraße / Schloßhofstraße an das ÖPNV-Netz wurde mit den Fachbehörden abgestimmt und ausführlich im Teil C 2.2.1 unter Punkt I erläutert.</p> <p>zu 2:</p> <p>Die Bedenken werden zur Kenntnis genommen, ihnen wird jedoch nicht gefolgt.</p> <p>Die Frage der Kosten wurde mit den Fachbehörden abgestimmt und ausführlich im Teil C 2.2.1 unter Punkt IV. erläutert.</p>
58.	<p>Verwalter für die Wohnungseigentümergeinschaft Dürerstraße 72, 74, 76, 78, 80 und Schongauer Straße 33, 35, 37, Mail vom 06.03.2017</p> <p>1. Lärmimmissionen Die Lärm-Immissionssituation werde sich gerade für die Wohnanlage Dürerstraße 72, 74, 76, 78, 80 und Schongauer Straße 33, 35, 37 negativ auswirken. Laut Anlage I des Lärmgutachtens von afi Arno Flörke Ingenieurbüro für Akustik und Umwelttechnik, Haltern am See würden die Beurteilungspegel nach dem Neubau der Stadtbahnverlängerung die geforderten Grenzwerte gem. Bundesimmissionsschutzverordnung von tagsüber 59 dB(A) und nachts 49 dB(A) im Bereich der Wohnanlage einhalten. Bei Betrachtung der Schallimmissionspläne Verkehr Tag und Nacht würden bei Tag die 59 dB(A)-Isophone bzw. bei Nacht die 49 dB(A)-Isophone das Objekt Dürerstraße 72 schneiden. Es sei demnach mit einer Überschreitung der Grenzwerte zu rechnen. Würde man anstelle der Bundesimmissionsschutzverordnung das Regelwerk DIN 18005 zugrunde legen, so dürften die Lärm-Immissionen in einem allgemeinen Wohngebiet tagsüber 55 dB(A) und nachts 45 dB(A) nicht überschreiten. Diese würden jedoch deutlich überschritten. Lärmschutzmaßnahmen für die Wohnanlage seien jedoch bisher nicht vorgesehen.</p>	<p>zu 1:</p> <p>Die Bedenken werden zur Kenntnis genommen, gemäß den Ergebnissen der gutachterlichen Untersuchung aber zurückgewiesen.</p> <p>Die Frage der Lärmimmissionen wurde mit den Fachbehörden abgestimmt und ausführlich im Teil C 2.2.1 unter Punkt IX. erläutert.</p> <p>Im Rahmen der Ausführungsplanung wird der Anspruch auf Schallschutz gemäß der 16. BImSchV - Verkehrslärmschutzverordnung erneut geprüft. Sollte sich dann ein Anspruch auf Schallschutzmaßnahmen auch für die Häuser Dürerstraße 72, 74, 76, 78, 80 und Schongauer Straße 33, 35, 37 ergeben, werden auch diese Gebäude berücksichtigt.</p> <p>zu 2:</p> <p>Die Bedenken werden zur Kenntnis genommen, ihnen wird jedoch nicht gefolgt.</p> <p>Die Frage der landwirtschaftlichen Belange wurde mit den Fachbehörden abgestimmt und ausführlich im Teil C 2.2.1 unter Punkt VIII. erläutert.</p>

<p>Bei Beurteilungspegeln über 45 dB(A) sei selbst bei nur teilweise geöffneten Fenstern ungestörter Schlaf häufig nicht mehr möglich. Für die Wohnanlage Dürerstraße 72, 74, 76, 78, 80 und Schongauerstr. 33, 35, 37 sollten daher Lärm-minderungsmaßnahmen durchgeführt werden.</p> <p>2. Flächenverfügbarkeit / Landwirtschaft Die Trasse der verlängerten Stadtbahnlinie 4 führe in erheblichem Umfang über private Grundstücke, die im Wesentlichen einer landwirtschaftlichen Nutzung unterliegen. Es werden Ersatzflächen für die landwirtschaftliche Nutzung gefordert. Der gesamte, in Rede stehende Landschaftsraum zähle zum Kerngebiet der Landwirtschaft (Strukturgutachten der Landwirtschaftskammer aus 2005) und werde bereits intensiv agrarisch genutzt. Die Bereitstellung betriebsnaher Tauschflächen können damit ausgeschlossen werden. Insoweit sei es dem Einwender nicht sichtbar, wie die Stadt Bielefeld die Verfügbarkeit der überplanten Flächen erreichen wolle.</p> <p>3. <i>Bedingte Festsetzung II-G 20</i> Es wird kritisiert, dass die Universität Bielefeld die Stadtbahnverlängerung nur aufgrund der baurechtlichen Kopplung der Campus-Bebauung mit der Stadtbahnverlängerung bräuchte. Es wird für eine Aufhebung des Junktims plädiert.</p> <p>4. <i>verkehrlicher Nutzen / Bedarf</i> Es wird angeregt, auf die Verlängerung der Stadtbahnlinie 4 bis zur Dürerstraße zu verzichten bzw. auf eine neue Haltestelle zu begrenzen. Ersatzweise wird angeregt, die vermeintliche Notwendigkeit der Stadtbahnverlängerung in der Sache und im Lichte der neuen Situation nach der Errichtung der FH am jetzigen Standort darzustellen.</p> <p>5. Bundesnaturschutzgesetz Es wird beanstandet, dass die Ziele des Naturschutzes nicht eingehalten werden.</p> <p>6. <i>Kapazität</i> Die Kapazitäten der Stadtbahn seien bereits heute ausgeschöpft.</p>	<p>zu 3, 4, 6, 10 und 12: Die Bedenken werden zur Kenntnis genommen, ihnen wird jedoch nicht gefolgt. Die Fragen des verkehrlichen Nutzens / Bedarfs, zu den Kapazitäten der Stadtbahn und der Optimierung der Buslinienführung als Alternative zur Stadtbahnverlängerung wurden mit den Fachbehörden abgestimmt und ausführlich im Teil C 2.2.1 unter Punkt I erläutert. Die Frage des Modal Split / der Verkehrsprognose wurde mit den Fachbehörden abgestimmt und ausführlich im Teil C 2.2.1 unter Punkt II. erläutert. Daher ist der Vorschlag, den Bebauungsplan Nr.II/G 20 zu ändern, nicht zielführend.</p> <p>zu 5: Die Bedenken werden zur Kenntnis genommen, ihnen wird jedoch nicht gefolgt. Die Frage der Eingriffe in Natur und Landschaft wurde mit den Fachbehörden abgestimmt und ausführlich im Teil C 2.2.1 unter Punkt V. erläutert.</p> <p>zu 7 und 8.: Die Bedenken werden zur Kenntnis genommen, ihnen wird jedoch nicht gefolgt. Die Fragen zur Verkehrsprognose und zum „Modal Split“ wurden mit den Fachbehörden abgestimmt und ausführlich im Teil C 2.2.1 unter Punkt II. erläutert.</p> <p>zu 9: Die Bedenken zur Verlängerung der Linie 4 bis zur Endhaltestelle der Linie 3 in Babenhausen Süd durch die Dürerstraße werden zur Kenntnis genommen, ihnen wird jedoch nicht gefolgt. Eine Verlängerung der Linie 4 bis zur Endhaltestelle der Linie 3 in Babenhausen Süd durch die Dürerstraße ist nicht Gegenstand dieses Bebauungsplanes. Konkrete Aussagen zur Weiterführung der Trasse und deren Lage können zum jetzigen Zeitpunkt nicht getroffen werden. Ein Ringschluss zur Linie 3 ist bisher noch nicht konkret geplant. Bislange geht die Planung jedoch davon aus, dass im Falle einer weiteren Verlängerung der Linie 4 in Richtung Linie 3 eine Führung durch die Dürerstraße verwirklicht wird. Die geplante Endhaltestelle ist bereits für diese mögliche zukünftige Führung ausgelegt und müsste nicht erneut angepasst werden. Zu Rückzahlungsforderungen würde es daher nicht kommen.</p>
--	--

<p>7. Verkehrsgutachten Der Bericht der IVV GmbH vom 27.10.2014 beruhe auf veralteten Zahlen für den MIV (bis 2010) und ÖPNV (bis 2013). Diese Datenlage sei nicht ausreichend, insbesondere weil sie die verlagerten Verkehrsströme durch den im Sommer 2015 bezogenen Neubau der Fachhochschule Bielefeld nicht berücksichtige.</p> <p>8. Modal Split Es wird ausgeführt, dass es durch die in den aktuellen Plänen vorgesehene Erschließung des „Campus Nord“ durch eine zusätzliche Straße von Norden her, absehbar zu einer Verschlechterung des Modal Split kommen würde. Die Straßenanbindung von Norden her zu den Parkhäusern von FH und Citec sei für Autofahrer aus der Innenstadt und Norden Bielefelds absehbar sehr attraktiv. Die Pläne seien damit kontraproduktiv und würden den Zielen des Bebauungsplans widersprechen.</p> <p>9. Trassenverlängerung <i>bis zur Linie 3</i> / Kosten Mittel- oder langfristig werde das Ziel verfolgt, die Linie 4 bis zur Endhaltestelle der Linie 3 in Babenhausen Süd zu verlängern. Dazu gebe es mindestens drei grundverschiedene Optionen (Streckenführung über Babenhauser Straße, Dürerstraße, Schloßhofstraße/ Voltmannstraße) die bislang nicht bewertet und verglichen wurden. Bei der zurzeit geplanten Verlängerung der Linie zum jetzigen Zeitpunkt werden durch den Bau der Haltestelle Dürerstrasse jetzt schon Fakten geschaffen. Bei einer weiteren Verlängerung der Linie 4 sei absehbar, dass die Haltestelle Dürerstrasse zurückgebaut und/ oder verlegt werden muss. Dies würde erhebliche Kosten nach sich ziehen. Insbesondere müssten absehbar Fördermittel des Landes in Millionenhöhe zurückgezahlt werden. Eine Verlängerung der Linie 4 dürfe deshalb erst durchgeführt werden, wenn ein Gesamtkonzept für die Streckenführung vorliegt.</p> <p>10. <i>Busnetz</i> Primäres Ziel der Maßnahme sollte die Steigerung der Fahrgastzahlen im ÖPNV sein. Dies sei kaum möglich, da die FH über die Haltestelle „Wellensiek“ bereits jetzt optimal angebunden sei und sich bei Nutzung der neuen Haltestelle „Fachhochschule“ durch die vorgeschlagene Streckenführung eine Verlängerung der Fahr-</p>	<p>zu 11: Die Kritik wird zur Kenntnis genommen, ihr wird jedoch nicht gefolgt.</p> <p>Bereits zum Entwurf wurde in der Begründung unter Pkt. 4.1.4 das Thema „untersuchte Planungsvarianten“ erläutert. Die Frage der Trassierung und Alternativprüfung wurde mit den Fachbehörden abgestimmt und ausführlich im Teil C 2.2.1 unter Punkt III. erläutert.</p>
--	---

	<p>zeit ergeben würde. Die neu geplante Endhaltestelle „Schloßhofstraße“ sei bereits exzellent durch den ÖPNV angeschlossen (Bus). Die Fahrzeit Richtung Innenstadt wäre bei Nutzung der verlängerten Linie 4 durch die S-förmige Linienführung sogar absehbar höher. Dies sollte ggf. durch ein Verkehrsgutachten belegt werden.</p> <p>11. Prüfung Alternativen Es wird die Wahl der gewählten Trassierung kritisiert. Die Kriterien für die Wahl der Variante seien nicht transparent dargestellt. Es würden sich insbesondere für die Y-Variante ausschließlich Vorteile ergeben, die nicht ausreichend gewürdigt seien.</p> <p>12. Aufwand / Nutzen, <i>Bedingte Fests.II-G 20</i> Der sekundäre Nutzen des Projekts (Herstellung des Baurechts für „Campus Nord“) sei bei minimalen Kosten durch eine Änderung des Bebauungsplans zu erreichen. Da der gewünschte Modal Split für das Gelände bereits erreicht sei, sei kein Klagegrund gegen eine solche Änderung absehbar.</p>	
63.	<p>Anwohner Dürerstraße, Mail vom 06.03.2017</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Die Linie 4 sei bereits heute häufig überfüllt. 2. Mit dem Bau der neuen FH am Wellensiek seien Kosten entstanden, die so nicht zuvor kalkuliert waren. Dies werde auch bei der Straßenbahnverlängerung befürchtet. 3. In der Grünfläche zwischen der FH und dem Lohmannshof würde sich nach Niederschlägen häufig Wasser sammeln. 4. Die Eingriffe in Natur und Landschaft werden abgelehnt. Der Bereich besitze einen besonderen Wert für die Naherholung. 5. Der Bereich sei durch die Buslinien 25 und 26 gut bedient. 6. Man sollte das Stadtbahnnetz dort ausbauen, wo es heute schon gebraucht wird und die Bedingungen auch schon vorhanden sind. Eine Verlängerung der Stadtbahnlinie 3 nach Thesen und Jöllenberg auf der Jöllengerstraße oder der Linie 1 Richtung Sennstadt auf der Brakweder/ Paderbornerstraße würde weniger in die Natur eingreifen, als Acker- und Waldflächen zu zerstören. Diese Menschen würden eine solche 	<p>Die Stellungnahme bezieht sich auf den Bebauungsplan Nr. II/G21 und auf die 215. FNP-Änderung.</p> <p>zu 1: Die Kritik wird zur Kenntnis genommen, ihr wird jedoch nicht gefolgt Die Frage der Kapazitäten der Linie 4 wurde mit den Fachbehörden abgestimmt und ausführlich im Teil C 2.2.1 unter Punkt I erläutert.</p> <p>zu 2: Die Bedenken werden zur Kenntnis genommen, ihnen wird jedoch nicht gefolgt. Es ist nicht ersichtlich, worauf der Einwander seine Annahme begründet, dass die Kostenschätzungen nicht eingehalten werden können.</p> <p>zu 3: Die Bedenken werden zur Kenntnis genommen, ihnen wird jedoch nicht gefolgt. Der Oberflächenabfluss ist durch den Durchstich im Bereich des Sieks gewährleistet. Darüber hinaus ist durch die Gestaltung des entsprechenden Abschnittes als Rasengleis nach wie vor eine Versickerung des anfallenden Niederschlagswassers</p>

	<p>Anbindung brauchen, nicht Menschen, die schon eine perfekte Verbindung in die Stadt haben.</p>	<p>möglich.</p> <p>zu 4: Die Bedenken werden zur Kenntnis genommen, ihnen wird jedoch nicht gefolgt. Die Frage der Eingriffe in Natur und Landschaft wurde mit den Fachbehörden abgestimmt und ausführlich im Teil C 2.2.1 unter Punkt V. erläutert.</p> <p>zu 5: Die Bedenken werden zur Kenntnis genommen, ihnen wird jedoch nicht gefolgt. Die Frage der Anbindung der Wohnquartiere Dürerstraße / Schloßhofstraße an das ÖPNV-Netz wurde mit den Fachbehörden abgestimmt und ausführlich im Teil C 2.2.1 unter Punkt I erläutert.</p> <p>zu 6: Die Bedenken werden zur Kenntnis genommen, ihnen wird jedoch nicht gefolgt. Die Fragen des verkehrlichen Nutzens / Bedarfs, wurden mit den Fachbehörden abgestimmt und ausführlich im Teil C 2.2.1 unter Punkt I erläutert.</p>
72.	<p>Anwohner Dürerstr. 53, Mail vom 06.03.2017</p> <p>1. Der Hochschulcampus Nord sei ausreichend erschlossen, die im Zuge der Verlängerung entstehenden neuen Haltestellen böten keinen zeitlichen Vorteil. Die Linie 4 sei bereits heute häufig überfüllt. Der Bereich Dürerstraße/Babenhausen/Schildesche sei bereits durch Busse ausreichend erschlossen, die Stadtbahnverlängerung würde keinen Zeitgewinn bedeuten.</p> <p>2. Der Bau und Betrieb der Linie verursache hohe Kosten, die besser an anderer Stelle (Schulen, Kindergärten, Krankenhäuser) eingesetzt werden sollten.</p> <p>3. Der Flächenverbrauch und der Eingriff in die grüne Umgebung werden kritisiert.</p>	<p>Die Stellungnahme bezieht sich auf den Bebauungsplan Nr. II/G21 und auf die 215. FNP-Änderung.</p> <p>zu 1: Die Bedenken werden zur Kenntnis genommen, ihnen wird jedoch nicht gefolgt. Die Planung wird beibehalten. Die Frage des verkehrlichen Nutzens / Bedarfs der Linie 4 wurde mit den Fachbehörden abgestimmt und ausführlich im Teil C 2.2.1 unter Punkt I erläutert.</p> <p>zu 2: Die Bedenken werden zur Kenntnis genommen, ihnen wird jedoch nicht gefolgt. Die Planung wird beibehalten. Die Frage der Kosten wurde mit den Fachbehörden abgestimmt und ausführlich im Teil C 2.2.1 unter Punkt IV. erläutert.</p> <p>zu 3: Die Bedenken werden zur Kenntnis genommen, ihnen wird jedoch nicht gefolgt. Die Planung wird beibehalten. Die Frage der Eingriffe in Natur und Landschaft wurde mit den Fachbehörden abgestimmt und ausführlich im Teil C 2.2.1 unter Punkt V. erläutert.</p>

B) Stellungnahme mehrerer Bürger, eingereicht durch den gemeinnützigen Verein pro Grün e.V. Bielefeld

<p>11.</p>	<p>Sammelstellungnahme von mehreren Bürgern, eingereicht durch einen gemeinnützigen Verein mit Schreiben vom 22.02.2017</p> <p>1. Es wird ausgeführt, dass die Anzahl der Studierenden an Universität und Fachhochschule bei weitem die bei den ursprünglichen Gutachten zu Grunde gelegten Zahlen übersteige. Auch die Attraktivität des ÖPNV sei sehr hoch. Eine Konsequenz davon sei, dass trotz eingesetzter Entlastungsbahnen die Fahrgastzahlen bereits jetzt in den Stoßzeiten so hoch seien, dass potenzielle Kunden an der Nutzung der Stadtbahn gehindert werden. Vor einer etwaigen Streckenverlängerung sollte zwingend geprüft werden, ob die Strecke einem wachsenden Verkehrsaufkommen überhaupt gewachsen sei. Der Bericht der IVV GmbH vom 27.10.2014 beruhe auf veralteten Zahlen für den MIV (bis 2010) und ÖPNV (bis 2013). Diese Datenlage sei nicht ausreichend, insbesondere weil sie die verlagerten Verkehrsströme durch den im Sommer 2015 bezogenen Neubau der Fachhochschule Bielefeld nicht berücksichtige.</p> <p>2. Der verkehrliche Modal Split von 70:30 sei durch die veränderte Lage der neu gebauten FH bereits erreicht. Für die weitere Bebauung der Langen Lage im Rahmen des Bebauungsplans sei es möglich, mit entsprechend optimierter Linienführung der vorhandenen Buslinien, diesen Modal Split zu erreichen.</p> <p>3. Die Verlängerung der Stadtbahnlinie 4 stelle ohne Zweifel einen Eingriff in Natur und Landschaft dar. Die in Rede stehende Fläche werde im Zielkonzept Naturschutz der Stadt Bielefeld mit einer mittleren bzw. hohen Schutzfunktion beschrieben.</p> <p>4. Bei jedem öffentlichen Projekt müssten Aufwand und Nutzen in einem vertretbaren Verhältnis stehen. Dies sei hier eindeutig nicht gegeben. Primäres Ziel der Maßnahme sollte die Steigerung der Fahrgastzahlen im ÖPNV sein. Für den ÖPNV könnten durch die Stadtbahnverlängerung kaum neue Nutzergruppen erschlossen werden, da die FH über die Haltestelle „Wellensiek“ bereits jetzt optimal angebunden sei und sich bei Nutzung der neuen Haltestelle „Fachhochschule“ durch die vorgeschlagene Streckenführung eine Verlängerung der Fahrzeit ergeben würde.</p> <p>5. Der sekundäre Nutzen des Projekts (Herstellung des Baurechts für „Campus Nord“) sei bei minimalen Kosten durch eine Änderung des</p>	<p>zu 1 und 2: Die Bedenken zum Modal Split werden zur Kenntnis genommen, ihnen wird jedoch nicht gefolgt. Die Frage des Modal Split / der Verkehrsprognose wurde mit den Fachbehörden abgestimmt und ausführlich im Teil C 2.2.1 unter Punkt II. erläutert. Die Frage zu den Kapazitäten der Stadtbahn wurde mit den Fachbehörden abgestimmt und ausführlich im Teil C 2.2.1 unter Punkt I erläutert.</p> <p>zu 3: Die Bedenken zum Eingriff in Natur und Landschaft werden zur Kenntnis genommen, ihnen wird jedoch nicht gefolgt. Die Frage der Eingriffe in Natur und Landschaft wurde mit den Fachbehörden abgestimmt und ausführlich im Teil C 2.2.1 unter Punkt V. erläutert.</p> <p>zu 4, 5 und 6: Die Bedenken zum verkehrlichen Nutzen werden zur Kenntnis genommen, ihnen wird jedoch nicht gefolgt. Die Frage des verkehrlichen Nutzens / Bedarfs, die Frage des sekundären Nutzens des Projekts, die Frage zur verlängerten Fahrzeit durch die neue Trasse und die Frage der Anbindung der Wohnquartiere Dürerstraße / Schloßhofstraße an das ÖPNV-Netz wurde mit den Fachbehörden abgestimmt und ausführlich im Teil C 2.2.1 unter Punkt I erläutert.</p> <p>zu 7: Die Anregung zu den landwirtschaftlichen Ersatzflächen werden zur Kenntnis genommen, ihnen wird jedoch nicht gefolgt. Die Frage der landwirtschaftlichen Belange wurde mit den Fachbehörden abgestimmt und ausführlich im Teil C 2.2.1 unter Punkt VIII. erläutert.</p> <p>zu 8: Die Kritik wird zur Kenntnis genommen, ihr wird jedoch nicht gefolgt. Bereits zum Entwurf wurde in der Begründung unter Pkt. 4.1.4 das Thema „untersuchte Planungsvarianten“ erläutert. Die Frage der Trassierung und Alternativprüfung wurde mit den Fachbehörden abgestimmt und ausführlich im Teil C 2.2.1 unter Punkt III. erläutert.</p>
-------------------	---	---

	<p>Bebauungsplans zu erreichen.</p> <p>6. Die neu geplante Endhaltestelle „Schloßhofstraße“ sei bereits exzellent durch den ÖPNV angeschlossen (Bus). Die Fahrzeit Richtung Innenstadt wäre bei Nutzung der verlängerten Linie 4 durch die S-förmige Linienführung sogar absehbar höher. Dies sollte ggf. durch ein Verkehrsgutachten belegt werden.</p> <p>7. Es werden Ersatzflächen für die landwirtschaftliche Nutzung gefordert. Der gesamte, in Rede stehende Landschaftsraum zähle zum Kerngebiet der Landwirtschaft (Strukturgutachten der Landwirtschaftskammer aus 2005) und werde bereits intensiv agrarisch genutzt. Die Bereitstellung betriebsnaher Tauschflächen können damit ausgeschlossen werden. Insoweit sei es dem Einwender nicht sichtbar, wie die Stadt Bielefeld die Verfügbarkeit der überplanten Flächen erreichen wolle.</p> <p>8. Es wird die Wahl der gewählten Trassierung kritisiert. Die Kriterien für die Wahl der Variante seien nicht transparent dargestellt. Es würden sich insbesondere für die Y-Variante ausschließlich Vorteile ergeben, die nicht ausreichend gewürdigt seien.</p>	
<p>12.</p>	<p>Gemeinnütziger Verein, Schreiben vom 24.02.2017</p> <p>1. Das Verhältnis von Aufwand und Nutzen sei unzureichend.</p> <p>2. Die Trasse führe zu Zusatzkosten bei weiterer Verlängerung.</p> <p>3. Mittel- oder langfristig werde das Ziel verfolgt, die Linie 4 bis zur Endhaltestelle der Linie 3 in Babenhausen Süd zu verlängern. Dazu gäbe es mindestens drei grundverschiedene Optionen (Streckenführung über Babenhauser Straße, Dürerstraße, Schloßhofstraße/ Voltmannstraße) die bislang nicht bewertet und verglichen worden seien. Bei der zurzeit geplanten Verlängerung der Linie zum jetzigen Zeitpunkt würden durch den Bau der Haltestelle Dürerstraße aber jetzt schon Fakten geschaffen. Bei einer weiteren Verlängerung der Linie 4 sei absehbar, dass die Haltestelle Dürerstraße zurückgebaut und/oder verlegt werden muss. Dies würde erhebliche Kosten nach sich ziehen. Insbesondere müssten absehbar Fördermittel des Landes in Millionenhöhe zurückgezahlt werden. Eine Verlängerung der Linie 4 dürfe deshalb erst durchgeführt werden, wenn ein Gesamtkonzept für die Streckenführung vorliegt.</p>	<p>Die Stellungnahme bezieht sich auf den Bebauungsplan Nr. II/G21 und auf die 215. FNP-Änderung.</p> <p>zu 1, 2, 4, 6 und 7: Die Bedenken zum verkehrlichen Nutzen werden zur Kenntnis genommen, ihnen wird jedoch nicht gefolgt. Die Frage des verkehrlichen Nutzens / Bedarfs, die Frage des sekundären Nutzens des Projekts, die Frage zur verlängerten Fahrzeit durch die neue Trasse, die Frage der Anbindung der Wohnquartiere Dürerstraße / Schloßhofstraße an das ÖPNV-Netz und die Frage zu den Kapazitäten der Stadtbahn wurde mit den Fachbehörden abgestimmt und ausführlich im Teil C 2.2.1 unter Punkt I. erläutert. Die Frage der Kosten wurde mit den Fachbehörden abgestimmt und ausführlich im Teil C 2.2.1 unter Punkt IV. erläutert.</p> <p>zu 3: Die Bedenken werden zur Kenntnis genommen, ihnen wird jedoch nicht gefolgt. Ein Ringschluss zur Linie 3 ist bisher noch nicht konkret geplant und nicht Gegenstand dieses Verfahrens. Bislang geht die Planung jedoch davon aus, dass im Falle einer weiteren Verlängerung der Linie 4 in Richtung Linie 3 eine Führung durch die Dürerstraße verwirklicht wird. Die geplante Endhaltestelle ist bereits für</p>

<p>4. Primäres Ziel der Maßnahme sollte die Steigerung der Fahrgastzahlen im ÖPNV sein. Dies sei kaum möglich, da die FH über die Haltestelle „Wellensiek“ bereits jetzt optimal angebunden sei und sich bei Nutzung der neuen Haltestelle „Fachhochschule“ durch die vorgeschlagene Streckenführung eine Verlängerung der Fahrzeit ergeben würde.</p> <p>5. Es sei ein neues, an aktuelle Rahmenbedingungen angepasstes, Verkehrsgutachten zu erstellen.</p> <p>6. Die Kapazitäten der Stadtbahn seien bereits heute ausgeschöpft. Eine Verlängerung der Linie 4 würde zu einer weiteren Erhöhung der Fahrgastzahlen führen, die nicht mehr zu bewältigen wäre.</p> <p>7. Der sekundäre Nutzen des Projekts (Herstellung des Baurechts für „Campus Nord“) sei bei minimalen Kosten durch eine Änderung des Bebauungsplans zu erreichen. Da der gewünschte Modal Split für das Gelände bereits erreicht sei, sei kein Klagegrund gegen eine solche Änderung absehbar.</p> <p>8. Die aktuell vorgesehene Erschließung des „Campus Nord“ durch eine zusätzliche Straße von Norden, werde absehbar zu einer Verschlechterung des modal split führen. Der verkehrliche Modal Split von 70:30 sei durch die veränderte Lage der neu gebauten FH bereits erreicht. Für die weitere Bebauung der Langen Lage im Rahmen des Bebauungsplans sei es möglich, mit entsprechend optimierter Linienführung der vorhandenen Buslinien, diesen Modal Split zu erreichen.</p> <p>9. Die Trasse der verlängerten Stadtbahnlinie 4 führe in erheblichem Umfang über private Grundstücke, die im Wesentlichen einer landwirtschaftlichen Nutzung unterliegen.</p> <p>10. Die Verlängerung der Stadtbahnlinie 4 stelle ohne Zweifel einen Eingriff in Natur und Landschaft dar. Die in Rede stehende Fläche werde im Zielkonzept Naturschutz der Stadt Bielefeld mit einer mittleren bzw. hohen Schutzfunktion beschrieben.</p> <p>11. Es wird die Wahl der gewählten Trassierung kritisiert. Die Kriterien für die Wahl der Variante seien nicht transparent dargestellt. Es würden sich insbesondere für die Y-Variante ausschließlich Vorteile ergeben, die nicht ausreichend gewürdigt seien.</p>	<p>diese mögliche zukünftige Führung ausgelegt und müsste nicht erneut angepasst werden. Zu Rückzahlungsforderungen würde es daher nicht kommen. Eine Verlängerung der Linie 4 bis zur Endhaltestelle der Linie 3 in Babenhausen Süd ist nicht Gegenstand des planfeststellungsersetzenden Bebauungsplans Nr. II/G21. Die im planfeststellungsersetzenden Bebauungsplans Nr. II/G21 vorgesehene Endhaltestelle ist die Schlosshofstraße.</p> <p>zu 5 Die Anregung zur Erstellung eines neuen Verkehrsgutachtens wird zurückgewiesen bzw. nicht gefolgt. Die Frage zur Verkehrsprognose wurde mit den Fachbehörden abgestimmt und ausführlich im Teil C 2.2.1 unter Punkt II. erläutert. Die Frage der Optimierung der Buslinienführung als Alternative zur Stadtbahnverlängerung wurde mit den Fachbehörden abgestimmt und ausführlich im Teil C 2.2.1 unter Punkt I. erläutert.</p> <p>zu 8: Die Anregung zum Modal Split werden zur Kenntnis genommen, ihnen wird jedoch nicht gefolgt. Die Frage des Modal Split / der Verkehrsprognose wurde mit den Fachbehörden abgestimmt und ausführlich im Teil C 2.2.1 unter Punkt II. erläutert. Die Frage der Optimierung der Buslinienführung als Alternative zur Stadtbahnverlängerung wurde mit den Fachbehörden abgestimmt und ausführlich im Teil C 2.2.1 unter Punkt I. erläutert.</p> <p>zu 9: Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen, ihnen wird jedoch nicht gefolgt. Die Frage der landwirtschaftlichen Belange wurde mit den Fachbehörden abgestimmt und ausführlich im Teil C 2.2.1 unter Punkt VIII. erläutert.</p> <p>zu 10: Die Bedenken zum Eingriff in Natur und Landschaft werden zur Kenntnis genommen, ihnen wird jedoch nicht gefolgt. Die Frage der Eingriffe in Natur und Landschaft wurde mit den Fachbehörden abgestimmt und ausführlich im Teil C 2.2.1 unter Punkt V. erläutert.</p> <p>zu 11: Die Kritik wird zur Kenntnis genommen, ihr wird jedoch nicht gefolgt. Bereits zum Entwurf wurde in der Begründung unter Pkt. 4.1.4 das Thema „untersuchte Planungsvarianten“ erläutert. Die Frage der Trassierung und Alternativprüfung wurde mit den Fachbehörden abgestimmt und ausführlich im</p>
---	--

		Teil C 2.2.1 unter Punkt III. erläutert.
13.	<p>Gemeinnütziger Verein, Schreiben vom 03.03.2017</p> <p>1. Bei Schienenstrecken sei ein Planfeststellungsverfahren notwendig. Die Voraussetzungen für einen früheren planfeststellungsersetzenden B-Plan seien hinfällig, weil die FH an anderer Position gebaut wurde. Das Verfahren sei damit überholt.</p> <p>2. In einem B-Plan sei die technische Infrastruktur nicht mit genehmigt, anders als im Planfeststellungsverfahren. Die Genehmigung liege damit nicht vor.</p> <p>3. In einem Planfeststellungsverfahren sei eine UVP zwingend vorgeschrieben. Es werde bezweifelt, ob ein vorliegendes Umweltgutachten planungsrechtlich eine UVP ersetzen kann.</p> <p>4. Der Eingriff in Natur und Landschaft sei vermeidbar. Der erhebliche Eingriff in schützenswerte Natur und Landschaft werde nicht durch Kompensationsmaßnahmen ausgeglichen, jedenfalls seien diese nicht dargestellt.</p> <p>5. Das alte Verkehrsgutachten entspreche nicht der heutigen Realität. Auf eine CDU-Anfrage sei für die Linie 4 eine 18%ige Kapazitätsreserve angegeben worden; der/ die Tunnel sei/ seien aber bereits zu 88% ausgelastet. Zusätzliche Kapazitäten seien damit nicht mehr zu erreichen.</p> <p>6. Es wird bemängelt, dass die für Maßnahmen von über 15 Mio. € vorgeschriebene standardisierte Bewertung für das Verhältnis von Nutzung und Aufwand nicht vorliege.</p> <p>7. Bislang werde von Politik und Verwaltung die Absicht bestritten, die Stadtbahnlinie 4 über die Dürerstraße hinaus zu verlängern. Im ÖPNV-Bedarfsplan des Landes NRW sei aber eine Verbindung von Linie 4 und 3 bereits als „zu untersuchen“ eingetragen. Mit einem Beschluss zur Verlängerung bis zur Dürerstraße (2 Haltestellen, zugleich neue Endhaltestelle) würden aber alle weiteren Planungen präjudiziert. Es liege kein Konzept für den Untersuchungsfall eines Gesamtkonzepts in diesem Bereich vor, u.a. weil es keine offenbare politische Absicht dafür gebe. Die Aufnahme in den Bedarfsplan in der Kategorie „zu untersuchen“ gehe offensichtlich auf eine Meldung der Stadt BI beim Land zurück, dies sollte dann auch öffentlich so</p>	<p>Die Stellungnahme bezieht sich auf den Bebauungsplan Nr. II/G21 und auf die 215. FNP-Änderung.</p> <p>zu 1: Kritik und Bedenken werden zur Kenntnis genommen. Die Kritik wird aus den genannten Gründen aber insgesamt zurückgewiesen.</p> <p>Gemäß § 28 Abs. 3 Personenbeförderungsgesetz (PBefG) können Bebauungspläne nach § 9 des Baugesetzbuchs die Planfeststellung ersetzen, sofern darin Betriebsanlagen für Straßenbahnen ausgewiesen sind. Die Voraussetzungen für die Anwendung der gewählten Verfahrensart sind weiterhin gegeben.</p> <p>zu 2: Die Bedenken werden zur Kenntnis genommen, ihnen wird jedoch nicht gefolgt. Hinsichtlich der Stadtbahntrasse besitzt der Bebauungsplan planfeststellenden Charakter.</p> <p>Die Stadtbahnverlängerung der Linie 4 zum Hochschulcampus soll über einen planfeststellungsersetzenden Bebauungsplan planerisch festgesetzt und genehmigt werden.</p> <p>Bei dem Planverfahren handele es sich um einen so genannten planfeststellungsersetzenden B-Plan im Sinne von § 9 Baugesetzbuch (BauGB) der nicht mit einem üblichen Bebauungsplan z.B. für ein Wohnbau-gebiet oder Gewerbegebiet verglichen werden kann. Anders als im Planfeststellungsverfahren, wo in der Regel eine übergeordnete Behörde (Bez. Reg.) Planfeststellungsbehörde ist, stellt beim planfeststellungsersetzenden Bebauungsplan die Kommune in eigener Verantwortung im Rahmen ihrer kommunalen Planungshoheit den Plan auf.</p> <p>Die Planfeststellung i.d. Regel als 1 stufiges Verfahren (nur eine Offenlage) durchgeführt. Beim planfeststellungsersetzenden B-Plan ist ein 2 stufiges Verfahren i.d.R mit Infoveranstaltung im Rahmen frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligung (wie hier) erforderlich. Dieses ermöglicht gegenüber dem Planfeststellungsverfahren eine stärkere Einbindung der Bürger und der Politik.</p> <p>zu 3: Die Bedenken werden zur Kenntnis genommen, ihnen wird jedoch nicht gefolgt.</p> <p>Die Umweltauswirkungen sind im Rahmen der Umweltprüfung im Bebauungsplanverfahren bereits umfassend schutzgutbezogen ermittelt, beschrieben und bewertet worden.</p> <p>Eine zusätzliche Erstellung einer Umweltverträglichkeitsprüfung ist in Bauleitplanverfahren nach dem Baugesetzbuch nicht erforderlich.</p>

<p>dargestellt werden.</p> <p>8. Ein festgestellter Plan habe eine Gültigkeit von 10 Jahren. Ein B-Plan gelte unbegrenzt und halte die Trasse frei, dies war die Intention des Beschlusses, nicht aber eine konkrete Bauabsicht. Eine vielfach zu kritisierende Planung gerate mit einer solchen Absicht zu einem selbstgemachten Zwangspunkt, der auch durch sachfremde Argumente wie evtl. aktuelle Zuschusszusagen begründet werde. Dieses Argument habe erhebliche Nebenwirkungen und (un)beabsichtigte Nebenfolgen; diese seien aber politisch wieder zu beheben.</p> <p>9. Schon die bestehende Endhaltestelle Lohmannshof habe keinen P+R-Parkplatz; ein solcher wäre aber zwingende Voraussetzung dafür, dass auch die Nutzung der Stadtbahn in Richtung Stadt erleichtert wird. Es gehe bei der Stadtbahnplanung nicht nur um das Stoßgeschäft des Unibetriebs am Morgen und am Abend, sondern auch um die Füllung der Bahnen zu anderen Zeiten und in anderer Richtung. Hier wäre nachzubessern, wenn z.B. die jetzige Fläche in der Wendeschleife zum P+R-Parkplatz genutzt würde – unter der Voraussetzung, dass die geplante Verlängerung nur eine Haltestelle „FH“ umfasst („Y-Lösung“ – dafür haben die Bahnen die notwendigen Führerstände an beiden Enden und einer weiteren Schleife würde es nicht bedürfen).</p>	<p>zu 4: Die Bedenken werden zur Kenntnis genommen, ihnen wird jedoch nicht gefolgt. Die Frage des Ausgleichs der Eingriffe in Natur und Landschaft wurde mit den Fachbehörden abgestimmt und ausführlich im Teil C 2.2.1 unter Punkt VI. erläutert.</p> <p>zu 5: Kritik und Bedenken werden zur Kenntnis genommen, ihnen wird jedoch nicht gefolgt. Die Frage des Modal Split / der Verkehrsprognose wurde mit den Fachbehörden abgestimmt und ausführlich im Teil C 2.2.1 unter Punkt II. erläutert. Die Frage der Kapazitäten der Linie 4/ des Tunnels wurde mit den Fachbehörden abgestimmt und ausführlich im Teil C 2.2.1 unter Punkt I. erläutert.</p> <p>zu 6: Kritik und Bedenken werden zur Kenntnis genommen, ihnen wird jedoch nicht gefolgt. Die Frage der Kosten wurde mit den Fachbehörden abgestimmt und ausführlich im Teil C 2.2.1 unter Punkt IV. erläutert. Eine Standardisierte Bewertung ist gemäß § 2 Abs. 1 Nr. 2 Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) nur für Vorhaben erforderlich, deren Investitionen 25 Millionen Euro überschreiten. Die Anwendung eines vereinfachten Beurteilungsverfahrens bei Investitionsvorhaben mit einem Volumen von weniger als 25 Millionen Euro ist möglich, aber nicht vorgeschrieben. Die Durchführung eines solchen Verfahrens liegt im Ermessen der Länder.</p> <p>zu 7: Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen, ihnen wird jedoch nicht gefolgt. Ein Ringschluss zur Linie 3 ist bisher noch nicht konkret geplant und nicht Gegenstand dieses Verfahrens. Bislang geht die Planung jedoch davon aus, dass im Falle einer weiteren Verlängerung der Linie 4 in Richtung Linie 3 eine Führung durch die Dürerstraße verwirklicht wird. Die geplante Endhaltestelle ist bereits für diese mögliche zukünftige Führung ausgelegt und müsste nicht erneut angepasst werden. Zu Rückzahlungsforderungen würde es daher nicht kommen. Eine Verlängerung der Linie 4 bis zur Endhaltestelle der Linie 3 in Babenhausen Süd ist nicht Gegenstand des planfeststellungsersetzenden Bebauungsplans Nr. II/G21. Die im planfeststellungsersetzenden Bebauungsplans Nr. II/G21 vorgesehene Endhaltestelle ist die Schlosshofstraße.</p>
--	--

		<p>zu 8: Die Bedenken werden zur Kenntnis genommen, ihnen wird jedoch nicht gefolgt. Die Planung wird beibehalten.</p> <p>Für die Verlängerung der Stadtbahn war zunächst vorgesehen, im zeitlichen Zusammenhang mit dem weiteren Ausbau des Campus ein Planfeststellungsverfahren durchzuführen. Diese Vorgehensweise ist für die Planung von Verkehrsanlagen allgemein üblich. Im Rahmen dieses Planfeststellungsverfahrens sollte aufgrund der engen Verzahnung beider Vorhaben auch das Planrecht für den Ausbau der Dürerstraße östlich des Campus geschaffen werden. Der im Geltungsbereich des Bebauungsplans „Hochschulcampus Nord“ vorgesehene Trassenverlauf der Stadtbahn wurde als Hinweis (Stadtbahn – in Aussicht genommene Planung) in die Planzeichnung des B-Plans II/G 20 „Hochschulcampus Nord“ übernommen.</p> <p>Nach Abstimmung mit der Bezirksregierung Detmold besteht rechtlich auch die Möglichkeit, anstelle des Planfeststellungsverfahrens das Instrument des planfeststellungsersetzenden Bebauungsplans anzuwenden. Dieses Verfahren wird federführend von der Stadt Bielefeld durchgeführt.</p> <p>Auch für dieses Verfahren müssen alle Planungsgrundlagen, z. B. Fachgutachten, in gleicher fachlicher Tiefe erarbeitet werden wie für ein Planfeststellungsverfahren, da parallel die technische Genehmigung der Stadtbahntrasse eingeholt wird. Die Verfahren unterscheiden sich jedoch dahingehend, dass bei einem Bebauungsplanverfahren die Planungsgrundlagen, Fachgutachten usw. parallel zum Verfahrensablauf ausgearbeitet werden.</p> <p>zu 9: Die Bedenken werden zur Kenntnis genommen. Ein weitergehender Handlungsbedarf im Rahmen des vorliegenden Bebauungsplans wird nicht gesehen.</p> <p>An der Endhaltestelle Lohmannshof sind Stellplätze vorhanden, welche allerdings nicht als Park-and-Ride-Plätze ausgewiesen sind. Diese vorhandenen Stellplätze werden durchaus auch schon jetzt als Park-and-Ride-Plätze genutzt, jedoch ist die Auslastung der vorhandenen Plätze gering. Aufgrund dessen sowie der räumlichen Nähe zu den ausgewiesenen P+R-Flächen an der Universität und an der Endhaltestelle Babenhausen Süd sind keine weiteren P+R-Flächen erforderlich.</p>
--	--	--

C) Stellungnahmen von Einwendern aus weiteren Umfeld des Plangebiets und dem sonstigen Stadtgebiet	
1.	<p>Anwohner Leihkamp 23, Mail vom 22.02.2017 Es wird gefragt, ob bei einer Bebauung an der Babenhauserstraße die Möglichkeit bestehe, die verkehrstechnische Anbindung mittels der Straßenbahn über die Babenhauserstraße umzusetzen.</p>
	<p><i>Die Stellungnahme bezieht sich auf den Bebauungsplan Nr. II/G21 und auf die 215. FNP-Änderung.</i></p> <p>Die Frage wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Ein Ringschluss zur Linie 3 ist bisher noch nicht konkret geplant und nicht Gegenstand dieses Verfahrens. Bislang geht die Planung jedoch davon aus, dass im Falle einer weiteren Verlängerung der Linie 4 in Richtung Linie 3 eine Führung durch die Dürerstraße und nicht über die Babenhauser Straße verwirklicht wird. Die geplante Endhaltestelle ist bereits für diese mögliche zukünftige Führung ausgelegt. Eine Verlängerung der Linie 4 bis zur Endhaltestelle der Linie 3 in Babenhausen Süd ist nicht Gegenstand des planfeststellungsersetzenden Bebauungsplans Nr. II/G21. Die im planfeststellungsersetzenden Bebauungsplans Nr. II/G21 vorgesehene Endhaltestelle ist die Schlosshofstraße.</p>
2.	<p>Anwohner Leihkamp 23, Mail vom 22.02.2017 Durch den Bau von weiteren Wohneinheiten an der Babenhauserstraße werde die Belastung der Straße um ein vielfaches erhöht.</p>
	<p><i>Die Stellungnahme bezieht sich auf den Bebauungsplan Nr. II/G21 und auf die 215. FNP-Änderung.</i></p> <p>Die Bedenken zur Verkehrsbelastung werden zur Kenntnis genommen. Die Kritik wird aus den genannten Gründen aber insgesamt zurückgewiesen.</p> <p>Die Stellungnahme betrifft nicht das Bebauungsplanverfahren Nr. II/G21 oder die 215. Änderung des Flächennutzungsplans.</p>
3.	<p>Anwohner Leihkamp 23, Mail vom 22.02.2017 Es wird gefragt, wie es bautechnisch möglich sein soll, eine Straßenbahn über die Babenhauserstraße zu realisieren. Eine so schmale Straße könne dafür nicht geeignet sein. Es bestehe ja nicht mal ein sicherer Fahrradweg, der es ermöglicht, sich mit zwei Rädern zu begegnen.</p>
	<p><i>Die Stellungnahme bezieht sich auf den Bebauungsplan Nr. II/G21 und auf die 215. FNP-Änderung.</i></p> <p>Die Bedenken werden zur Kenntnis genommen. Die Kritik wird aus den genannten Gründen aber insgesamt zurückgewiesen.</p> <p>Eine Verlängerung der Linie 4 bis zur Endhaltestelle der Linie 3 in Babenhausen Süd über die Babenhauser Straße ist nicht Gegenstand des planfeststellungsersetzenden Bebauungsplans Nr. II/G21. Die im planfeststellungsersetzenden Bebauungsplans Nr. II/G21 vorgesehene Endhaltestelle ist die Schlosshofstraße.</p> <p>Des Weiteren wird darauf hingewiesen, dass der planfeststellungsersetzende Bebauungsplan Nr. II/G 21 einen separaten Fahrradweg entlang der ausgebauten Dürerstraße vorsieht. Dieser Fahrradweg ist Teil der rechtsverbindlichen Festsetzungen des Bebauungsplans.</p>
5.	<p>Anwohner Halenseeweg 17, Schreiben vom 23.02.2017 Der Bürger lebe seit Jahren in Großdornberg und arbeitet als Psychotherapeut in Werther, und wohne seit Anfang der 2000er Jahre in Bielefeld.</p>
	<p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Die Stellungnahme stützt die Planung.</p>

Er möchte hiermit gerne eine „Eingebung“ zum Thema Verlängerung der Linie 4 (inklusive optionalem Zusammenschluss mit der Linie 3 in Babenhausen Süd) sowie bezüglich des Perspektivbereiches eins und zwei („Wissenschaftsstadt“) im Gebiet Dornberg machen.

Seit er in Bielefeld wohne, sei es zunehmend schwieriger geworden, bezahlbaren Wohnraum zu finden.

Aus diesem Grund erscheine es dringend notwendig, dass in Bielefeld neue Wohngebiete erschlossen werden! Und um das Verkehrsaufkommen dadurch nicht drastisch zu erhöhen, sollten diese wenn möglich gleichzeitig mit einer guten Anbindung an den öffentlichen Nahverkehr versehen werden. Aus diesem Grunde möchte er sich dringend FÜR eine Verlängerung der Linie 4, einen Anschluss dieser Linie an die Linie 3 in Babenhausen Süd (wenn möglich über die „grüne Wiese“) und die Erschließung der Perspektivbereiche 1 und 2 aussprechen. Dieser Wohnraum werde dringend benötigt!

Mit diesem Ansinnen stehe er sicherlich nicht alleine. Viele seiner Freunde und Bekannte, welche sich in einem ähnlichen Alter und in einer ähnlichen Lebenssituation befinden wie er, hätten dieselben Probleme. Die ersten dieser Leute seien daher bereits aus Bielefeld weggezogen, in eine der umliegenden Städte oder auch deutlich weiter weg. Bielefeld verliere dadurch letztendlich eine ganze Generation an Mitbürgern, an fachlicher Expertise (viele Personen in seinem Bekanntenkreis seien Ärzte, Psychotherapeuten und Ingenieure, also genau die Berufskreise die angeblich „händeringend“ gesucht werden) und insbesondere auch an lohnenswerten Steuerzahlern. Dies könne nicht im Sinne der Stadt Bielefeld und auch nicht im Sinne aller Bürger dieser Stadt sein. Gerne möchten er, seine Familie und auch seine Freunde und Bekannten in Bielefeld bleiben. Dies werde ihnen jedoch durch die momentane Wohnsituation so gut wie unmöglich gemacht. Dies gefährde die Zukunft von Bielefeld. Der Widerstand von „Bielefeld natürlich“ und dem Verein „pro grün Bielefeld“ gegen die Erschließung neuer Wohngebiete sei aus seiner Perspektive leider, so verständlich er auch auf den ersten Blick erscheinen möge, reichlich kurz-sichtig. Auch die Vorschläge, den dringend benötigten, neuen Wohnraum durch eine Vielzahl von kleinen Einzelprojekten, welche über das gesamte Stadtgebiet verteilt wären, zu erschließen, erscheine ihm unrealistisch. Zum einen würden viele kleine Einzelprojekte zu einem deutlich erhöhten bürokratischen Aufwand führen (und jedes einzelne werde mit dem Widerstand von Anwohnern zu kämpfen haben) und zum anderen laufe der Stadt und den Mitbürgern so langsam die Zeit davon. Ein

	<p>Großprojekt mit einer zusammenhängenden Fläche erscheine ihm deutlich zeitnaher und sinnvoller umzusetzen zu sein als viele kleine Einzelprojekte, die sich über einen langen Zeitraum hinziehen und vermutlich im Endeffekt gar nicht auf eine ähnlich große Fläche wie das geplante Projekt kommen würden. Zumindes er und seine Familie hätten keine Jahrzehnte mehr Zeit um auf eine langsame Entwicklung zu warten. Letztendlich müssten dann auch sie, entgegen ihrem Willen, in den sauren Apfel beißen und aus der schönen Stadt Bielefeld fortziehen.</p> <p>Deswegen möchte er noch einmal betonen, er spreche sich hiermit explizit FÜR eine Verlängerung der Linie 4, einen Anschluss dieser Linie an die Linie 3 in Babenhausen Süd und vor allem die Erschließung der Perspektivbereiche 1 und 2 zwischen Dornberg und Babenhausen aus.</p>	
6.	<p>Anwohnerin Schwindstr. 5, Mail vom 23.02.2017</p> <p>1. Angesichts des hohen Baukostenvolumens wird eine transparente Darlegung der Kostenaufteilung gefordert.</p> <p>2. Der Hochschulcampus Nord sei über die Haltestelle Wellensiek ausreichend erschlossen. Alternativ wird ein neuer Fahrradweg vorgeschlagen.</p>	<p>zu 1. Die Bedenken werden zur Kenntnis genommen. Die Kritik wird aus den genannten Gründen aber insgesamt zurückgewiesen.</p> <p>Die Frage der Kosten wurde mit den Fachbehörden abgestimmt und ausführlich im Teil C 2.2.1 unter Punkt IV. erläutert.</p> <p>zu 2: Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen. Die Hinweise werden aus den genannten Gründen aber insgesamt zurückgewiesen.</p> <p>Die Frage des verkehrlichen Nutzens / Bedarfs, wurde mit den Fachbehörden abgestimmt und ausführlich im Teil C 2.2.1 unter Punkt I. erläutert. Des Weiteren wird darauf hingewiesen, dass der planfeststellungsetzende Bebauungsplan Nr. II/G 21 einen separaten Fahrradweg entlang der ausgebauten Dürerstraße vorsieht. Dieser Fahrradweg ist Teil der rechtsverbindlichen Festsetzungen des Bebauungsplans.</p>
7.	<p>Anwohnerin Dornbergerstr. 518B, Mail vom 23.02.2017</p> <p>1. Die Universität Bielefeld sei weiterhin eine „Heimfahrer-Uni“.</p> <p>2. Der mit der Stadtbahnverlängerung verbundenen Bebauung der Dornberger Auen, Felder und Landschaft zwischen dem Bielefelder Westen, Babenhausen, Großdornberg bis womöglich hin zur Werther Straße wird widersprochen. Die Natur und Auenlandschaft westlich und südwestlich der Universität müssten erhalten bleiben, nachdem für die Hochschulerweiterung rund um die Lange Lage schon so viel Land-</p>	<p><i>Die Stellungnahme bezieht sich auf den Bebauungsplan Nr. II/G21 und auf die 215. FNP-Änderung.</i></p> <p>zu 1: Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen, gemäß den Ergebnissen der gutachterlichen Untersuchung aber zurückgewiesen.</p> <p>Die Frage der Verkehrsprognose wurde mit den Fachbehörden abgestimmt und ausführlich im Teil C 2.2.1 unter Punkt II. erläutert.</p>

	schaft geopfert worden sei.	<p>zu 2: Die Bedenken zu Eingriffen in Natur und Landschaft werden zur Kenntnis genommen, gemäß den Ergebnissen der gutachterlichen Untersuchungen aber zurückgewiesen. Die Frage der Eingriffe in Natur und Landschaft wurde mit den Fachbehörden abgestimmt und ausführlich im Teil C 2.2.1 unter Punkt V. erläutert.</p>
8.	<p>Anwohnerin Dornbergerstr. 518B, Mail vom 23.02.2017</p> <p>1. Der Bau und Betrieb der Linie verursache hohe Kosten.</p> <p>2. Der verkehrliche Nutzen einer Stadtbahnverlängerung werde nicht gesehen, da die Stadtbahn keine strategisch wichtigen Punkte verbinden würde.</p>	<p><i>Die Stellungnahme bezieht sich auf den Bebauungsplan Nr. II/G21 und auf die 215. FNP-Änderung.</i></p> <p>zu 1: Die Bedenken werden zur Kenntnis genommen. Die Kritik wird aus den genannten Gründen aber insgesamt zurückgewiesen. Die Frage der Kosten wurde mit den Fachbehörden abgestimmt und ausführlich im Teil C 2.2.1 unter Punkt IV. erläutert.</p> <p>zu 2: Die Bedenken werden zur Kenntnis genommen. Die Kritik wird aus den genannten Gründen aber insgesamt zurückgewiesen. Die Frage des verkehrlichen Nutzens / Bedarfs, wurde mit den Fachbehörden abgestimmt und ausführlich im Teil C 2.2.1 unter Punkt I.</p>
9.	<p>Anwohner Kreuzberger Str. 31, Mail vom 26.02.2017</p> <p>1. Das Verhältnis von Aufwand zu Nutzen sei unzureichend.</p> <p>2. Die Trasse führe zu Zusatzkosten bei weiterer Verlängerung.</p> <p>3. Das Verkehrsgutachten sei veraltet und nicht hinreichend. Erst nach Erreichen des Modal Splits könnten neue Gebäude gebaut werden.</p> <p>4. Es sei eine Verschlechterung des Modal Split zu erwarten.</p> <p>5. Alternativen seien nicht geprüft worden.</p> <p>6. Eine Verlängerung mache in den Augen des Bürgers erst dann Sinn, wenn klar sei, dass und wie der Weg zur Linie 3 weiter gehe. Ein Ringschluss biete zwei bessere Anbindungen des Bielefelder Nordens als heute. Einmal an die FH und Uni, das zweite Mal an die Schüco-</p>	<p><i>Die Stellungnahme bezieht sich auf den Bebauungsplan Nr. II/G21 und auf die 215. FNP-Änderung.</i></p> <p>zu 1: Die Bedenken zum verkehrlichen Nutzen werden zur Kenntnis genommen, gemäß den Ergebnissen der gutachterlichen Untersuchung aber zurückgewiesen. Die Frage des verkehrlichen Nutzens / Bedarfs wurde mit den Fachbehörden abgestimmt und ausführlich im Teil C 2.2.1 unter Punkt I. erläutert.</p> <p>Die Bedenken zu den Kosten werden zur Kenntnis genommen, ihnen wird jedoch nicht gefolgt. Die Frage der Kosten wurde mit den Fachbehörden abgestimmt und ausführlich im Teil C 2.2.1 unter Punkt IV. erläutert.</p> <p>zu 2: Kritik und Bedenken werden zur Kenntnis genommen. Die Kritik wird aus den genannten Gründen aber insgesamt zurückgewiesen. Eine Verlängerung der Linie 4 bis zur Endhaltestelle der Linie 3 in Babenhausen Süd ist nicht Gegenstand</p>

	<p>Arena. Darüber hinaus erhöhe sich die Ausfallsicherheit bzgl. der Anbindung der beiden Hochschulen. Eine – wenn auch länger dauernde – Fahrt über Babenhausen Süd zum Hauptbahnhof oder Jahnplatz, lasse die Studenten nicht an den Hochschulen stranden, wenn ein Unfall die Straßenbahn blockiert.</p> <p>7. Da die Stadt hoch verschuldet sei und damit unnötige Defizite unbedingt vermieden werden sollten, werde sich gegen die Verlängerung der Linie 4 ausgesprochen.</p>	<p>des planfeststellungsersetzenden Bebauungsplans Nr. II/G21. Die im planfeststellungsersetzenden Bebauungsplans Nr. II/G21 vorgesehene Endhaltestelle ist die Schlosshofstraße.</p> <p>zu 3 und 4: Die Bedenken zum Modal Split werden zur Kenntnis genommen. Die Kritik wird aus den genannten Gründen aber insgesamt zurückgewiesen. Die Frage des Modal Split / der Verkehrsprognose wurde mit den Fachbehörden abgestimmt und ausführlich im Teil C 2.2.1 unter Punkt II. erläutert.</p> <p>zu 5: Die Kritik wird zur Kenntnis genommen, ihr wird jedoch nicht gefolgt.</p> <p>Bereits zum Entwurf wurde in der Begründung unter Pkt. 4.1.4 das Thema „untersuchte Planungsvarianten“ erläutert.</p> <p>Die Frage der Trassierung und Alternativprüfung wurde mit den Fachbehörden abgestimmt und ausführlich im Teil C 2.2.1 unter Punkt III. erläutert.</p> <p>zu 6: Die Bedenken werden zur Kenntnis genommen, ihnen wird jedoch nicht gefolgt.</p> <p>Ein Ringschluss zur Linie 3 ist bisher noch nicht konkret geplant und nicht Gegenstand dieses Verfahrens. Bislang geht die Planung jedoch davon aus, dass im Falle einer weiteren Verlängerung der Linie 4 in Richtung Linie 3 eine Führung durch die Dürerstraße verwirklicht wird. Die geplante Endhaltestelle ist bereits für diese mögliche zukünftige Führung ausgelegt und müsste nicht erneut angepasst werden. Eine Verlängerung der Linie 4 bis zur Endhaltestelle der Linie 3 in Babenhausen Süd ist nicht Gegenstand des planfeststellungsersetzenden Bebauungsplans Nr. II/G21. Die im planfeststellungsersetzenden Bebauungsplans Nr. II/G21 vorgesehene Endhaltestelle ist die Schlosshofstraße.</p> <p>zu 7: Die Bedenken werden zur Kenntnis genommen, ihnen wird jedoch nicht gefolgt. Die Frage der Kosten wurde mit den Fachbehörden abgestimmt und ausführlich im Teil C 2.2.1 unter Punkt IV. erläutert.</p>
10.	<p>Anwohnerin Kollwitzstr. 11, Mail vom 26.02.2017</p> <p>1. Der Hochschulcampus Nord sei über die Haltestelle Wellensiek ausreichend erschlossen. Der Bereich Dürerstraße sei bereits durch Busse ausreichend erschlossen. Die Linie 4 sei</p>	<p><i>Die Stellungnahme bezieht sich auf den Bebauungsplan Nr. II/G21 und auf die 215. FNP-Änderung.</i></p> <p>zu 1: Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen, ihnen wird aus folgenden Gründen jedoch nicht gefolgt. Die Frage des verkehrlichen Nutzens / Bedarfs, die Frage der Anbindung der Wohnquartiere</p>

	<p>bereits heute häufig überfüllt.</p> <p>2. Der Bau und Betrieb der Linie verursache hohe Kosten.</p> <p>3. Der Bau der Stadtbahn führe zu einer Zerstörung von Natur und Landschaft.</p>	<p>Dürerstraße / Schloßhofstraße an das ÖPNV-Netz und die Frage der Kapazitäten der Linie 4 wurde mit den Fachbehörden abgestimmt und ausführlich im Teil C 2.2.1 unter Punkt I erläutert.</p> <p>2. Die Bedenken zu den Kosten werden zur Kenntnis genommen, ihnen wird jedoch nicht gefolgt. Die Frage der Kosten wurde mit den Fachbehörden abgestimmt und ausführlich im Teil C 2.2.1 unter Punkt IV. erläutert.</p> <p>zu 3: Die Bedenken zum Eingriff in Natur und Landschaft werden zur Kenntnis genommen, ihnen wird jedoch nicht gefolgt. Die Frage der Eingriffe in Natur und Landschaft wurde mit den Fachbehörden abgestimmt und ausführlich im Teil C 2.2.1 unter Punkt V. erläutert.</p>
14.	<p>Anwohner Großdornberger Str. 77, Mail vom 28.02.2017</p> <p>1. Das Verhältnis von Aufwand (Kosten) und Nutzen sei unzureichend.</p> <p>2. Primäres Ziel der Maßnahme sollte die Steigerung der Fahrgastzahlen im ÖPNV sein. Dies sei kaum möglich, da die FH über die Haltestelle „Wellensiek“ bereits jetzt optimal angebunden sei und sich bei Nutzung der neuen Haltestelle „Fachhochschule“ durch die vorgeschlagene Streckenführung eine Verlängerung der Fahrzeit ergeben würde.</p> <p>3. Die neu geplante Endhaltestelle Schloßhofstraße sei bereits exzellent durch den ÖPNV (Bus) angeschlossen. Die Fahrzeit Richtung Innenstadt wäre bei Nutzung der verlängerten Linie 4 durch die S-förmige Linienführung sogar absehbar höher.</p> <p>4. Das für die Universitäten wichtige Baurecht auf dem „Campus Nord“ könne schneller und ohne wesentliche Kosten durch Änderung des Bebauungsplans hergestellt werden. Dass dies ein gangbarer (wenn auch von der Politik aktuell nicht verfolgter) Weg sei, sei den Einwander unabhängig von einem Richter für Verwaltungsrecht und von dem Baudezernenten Herrn Moss bestätigt worden.</p> <p>5. Es sei ein neues, an aktuelle Rahmenbedingungen angepasstes, Verkehrsgutachten zu erstellen.</p>	<p>Die Anregungen werden zur Kenntnis genommen, ihnen wird jedoch nicht gefolgt. Die Planung wird beibehalten.</p> <p>zu 1 und 2: Die Bedenken werden zur Kenntnis genommen, ihnen wird jedoch nicht gefolgt. Die Planung wird beibehalten.</p> <p>Die Frage des verkehrlichen Nutzens/ Bedarfs und die Frage zur verlängerten Fahrzeit durch die neue Trasse wurde mit den Fachbehörden abgestimmt und ausführlich im Teil C 2.2.1 unter Punkt I. erläutert. Die Bedenken zu den Kosten werden zur Kenntnis genommen, ihnen wird jedoch nicht gefolgt. Die Planung wird beibehalten. Die Frage der Kosten wurde mit den Fachbehörden abgestimmt und ausführlich im Teil C 2.2.1 unter Punkt IV. erläutert.</p> <p>zu 3: Die Bedenken werden zur Kenntnis genommen, ihnen wird jedoch nicht gefolgt. Die Planung wird beibehalten. Die Frage der Anbindung der Wohnquartiere Dürerstraße / Schloßhofstraße an das ÖPNV-Netz wurde mit den Fachbehörden abgestimmt und ausführlich im Teil C 2.2.1 unter Punkt I. erläutert.</p> <p>zu 4: Die Anregung wird zur Kenntnis genommen, ihr wird jedoch nicht gefolgt. Die Planung wird beibehalten. Die Frage des verkehrlichen Nutzens / Bedarfs wurde mit den Fachbehörden abgestimmt und ausführlich im Teil C 2.2.1 unter Punkt I. erläutert. Daher ist der Vorschlag, den Bebauungsplan Nr.II/G 20 zu ändern, nicht zielführend.</p> <p>zu 5: Die Anregung wird zur Kenntnis genommen, ihr wird jedoch nicht gefolgt. Die Planung wird beibehalten. Die Frage der Verkehrsprognose wurde mit den Fachbehörden abgestimmt und ausführlich im Teil C 2.2.1 unter Punkt II. erläutert.</p>

15.	<p>Anwohnerin Kladower Weg 11, Schreiben vom 26.02.2017</p> <p>1. Die zu erwartenden Fahrgastzahlen für die geplanten Haltestellen Campus Nord und Dürerstraße würden nicht ausreichen, um einen rentablen Betrieb der Linie 4 zu gewährleisten.</p> <p>2. Die Haltestelle Wellensiek würde für Studenten und Personal der FH sowie noch zu erwartende wissenschaftliche Einrichtungen ausreichen.</p> <p>3. Die Stadt sei hoch verschuldet und weitere Defizite seien zu vermeiden.</p>	<p>zu 1 und 2: Die Anregung wird zur Kenntnis genommen, ihr wird jedoch nicht gefolgt. Die Planung wird beibehalten. Die Frage des verkehrlichen Nutzens / Bedarfs wurde mit den Fachbehörden abgestimmt und ausführlich im Teil C 2.2.1 unter Punkt I erläutert.</p> <p>zu 3: Die Bedenken werden zur Kenntnis genommen, ihnen wird jedoch nicht gefolgt. Die Planung wird beibehalten. Die Frage der Kosten wurde mit den Fachbehörden abgestimmt und ausführlich im Teil C 2.2.1 unter Punkt IV. erläutert.</p>
16.	<p>Anwohner Kladower Weg 11, Schreiben vom 26.02.2017</p> <p>1. Die zu erwartenden Fahrgastzahlen für die geplanten Haltestellen Campus Nord und Dürerstraße würden nicht ausreichen, um einen rentablen Betrieb der Linie 4 zu gewährleisten.</p> <p>2. Die Haltestelle Wellensiek würde für Studenten und Personal der FH sowie noch zu erwartende wissenschaftliche Einrichtungen ausreichen.</p> <p>3. Die Stadt sei hoch verschuldet und weitere Defizite seien zu vermeiden.</p>	<p>zu 1 und 2: Die Bedenken werden zur Kenntnis genommen, ihnen wird jedoch nicht gefolgt. Die Planung wird beibehalten.</p> <p>Die Frage des verkehrlichen Nutzens / Bedarfs wurde mit den Fachbehörden abgestimmt und ausführlich im Teil C 2.2.1 unter Punkt I erläutert.</p> <p>zu 3: Die Bedenken werden zur Kenntnis genommen, ihnen wird jedoch nicht gefolgt. Die Planung wird beibehalten.</p> <p>Die Frage der Kosten wurde mit den Fachbehörden abgestimmt und ausführlich im Teil C 2.2.1 unter Punkt IV. erläutert.</p>
19.	<p>Anwohner Hainteichstr. 31, Mail vom 04.03.2017</p> <p>Der Bau der Stadtbahn führe zu einer Zerstörung von Naherholungsgebieten.</p>	<p><i>Die Stellungnahme bezieht sich auf den Bebauungsplan Nr. II/G21 und auf die 215. FNP-Änderung.</i></p> <p>Die Bedenken werden zur Kenntnis genommen, ihnen wird jedoch nicht gefolgt. Die Planung wird beibehalten.</p> <p>Die Frage der Eingriffe in Natur und Landschaft wurde mit den Fachbehörden abgestimmt und ausführlich im Teil C 2.2.1 unter Punkt V. erläutert.</p>
20.	<p>Anwohner Barlachstraße 90, Mail vom 04.03.2017</p> <p>1. Die Verlängerung der Linie bis zur Dürerstraße sei nicht nachvollziehbar, da die Schlosshofstraße bereits optimal durch Busse angeschlossen sei.</p> <p>2. Der Ausbau wäre ein weiterer Eingriff in Landschaft und Natur.</p> <p>3. Die Finanzierung des Projekts würde nicht zum Schuldenabbau der Stadt Bielefeld beitragen.</p>	<p>zu 1: Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen, ihnen wird jedoch nicht gefolgt. Die Planung wird beibehalten. Die Frage des verkehrlichen Nutzens / Bedarfs und die Frage der Anbindung der Wohnquartiere Dürerstraße / Schloßhofstraße an das ÖPNV-Netz wurde mit den Fachbehörden abgestimmt und ausführlich im Teil C 2.2.1 unter Punkt I. erläutert.</p> <p>zu 2: Die Bedenken werden zur Kenntnis genommen, ihnen wird jedoch nicht gefolgt. Die Planung wird beibehalten.</p> <p>Die Frage der Eingriffe in Natur und Landschaft wurde mit den Fachbehörden abgestimmt und ausführlich im</p>

		<p>Teil C 2.2.1 unter Punkt V. erläutert.</p> <p>zu 3: Die Bedenken zu den Kosten werden zur Kenntnis genommen, ihnen wird jedoch nicht gefolgt. Die Planung wird beibehalten. Die Frage der Kosten wurde mit den Fachbehörden abgestimmt und ausführlich im Teil C 2.2.1 unter Punkt IV. erläutert.</p>
21.	<p>Anwohner Barlachstraße 90, Mail vom 04.03.2017</p> <p>1. Die Verlängerung der Linie bis zur Dürerstraße sei nicht nachvollziehbar, da die Schlosshofstraße bereits optimal durch Busse angeschlossen sei.</p> <p>2. Der Ausbau wäre ein weiterer Eingriff in Landschaft und Natur.</p> <p>3. Die Finanzierung des Projekts würde nicht zum Schuldenabbau der Stadt Bielefeld beitragen.</p>	<p><i>Die Stellungnahme bezieht sich auf den Bebauungsplan Nr. II/G21 und auf die 215. FNP-Änderung.</i></p> <p>zu 1: Die Bedenken und Kritik werden zur Kenntnis genommen, ihnen wird jedoch nicht gefolgt. Die Planung wird beibehalten.</p> <p>Die Frage des verkehrlichen Nutzens / Bedarfs und die Frage der Anbindung der Wohnquartiere Dürerstraße / Schloßhofstraße an das ÖPNV-Netz wurde mit den Fachbehörden abgestimmt und ausführlich im Teil C 2.2.1 unter Punkt I. erläutert.</p> <p>zu 2: Die Bedenken zum Eingriff in Natur und Landschaft werden zur Kenntnis genommen, ihnen wird jedoch nicht gefolgt. Die Planung wird beibehalten. Die Frage der Eingriffe in Natur und Landschaft wurde mit den Fachbehörden abgestimmt und ausführlich im Teil C 2.2.1 unter Punkt V. erläutert.</p> <p>zu 3: Die Bedenken zu den Kosten werden zur Kenntnis genommen, ihnen wird jedoch nicht gefolgt. Die Planung wird beibehalten. Die Frage der Kosten wurde mit den Fachbehörden abgestimmt und ausführlich im Teil C 2.2.1 unter Punkt IV. erläutert.</p>
22.	<p>Anwohnerin Thielenstr. 5, Mail vom 04.03.2017</p> <p>1. Es wird eine Abwägung zwischen dem sinnvollen Wachstum der Universität bzw. der Stadt und dem weitsichtigen Umgang mit den natürlichen Ressourcen angeregt. Der Nutzen der Stadtbahnverlängerung stehe weit hinter den Notwendigkeiten des Naturschutzes zurück. Die in Rede stehende Fläche werde im Zielkonzept Naturschutz der Stadt Bielefeld mit einer mittleren bzw. hohen Schutzfunktion beschrieben. Es soll dargelegt werden, warum die Vorgaben des Bundesnaturschutzgesetzes § 1(6) nicht einzuhalten sein sollte.</p> <p>2. Es bestehe ein unzureichendes Kosten/ Nutzen-Verhältnis.</p> <p>3. Alternativen, insbesondere die Vorteile der Y-Variante, seien nicht ausreichend bedacht.</p>	<p><i>Die Stellungnahme bezieht sich auf den Bebauungsplan Nr. II/G21 und auf die 215. FNP-Änderung.</i></p> <p>zu 1: Die Bedenken zum Eingriff in Natur und Landschaft werden zur Kenntnis genommen, ihnen wird jedoch nicht gefolgt. Die Planung wird beibehalten.</p> <p>Die Frage der Eingriffe in Natur und Landschaft wurde mit den Fachbehörden abgestimmt und ausführlich im Teil C 2.2.1 unter Punkt V. erläutert.</p> <p>zu 2: Die Bedenken werden zur Kenntnis genommen, ihnen wird jedoch nicht gefolgt. Die Planung wird beibehalten.</p> <p>Die Frage des verkehrlichen Nutzens / Bedarfs, wurde mit den Fachbehörden abgestimmt und ausführlich im Teil C 2.2.1 unter Punkt I erläutert. Die Frage der Kosten wurde mit den Fachbehörden abgestimmt und ausführlich im Teil C 2.2.1 unter Punkt IV. erläutert.</p>

		<p>zu 3: Die Kritik wird zur Kenntnis genommen, ihr wird jedoch nicht gefolgt.</p> <p>Bereits zum Entwurf wurde in der Begründung unter Pkt. 4.1.4 das Thema „untersuchte Planungsvarianten“ erläutert.</p> <p>Die Frage der Trassierung und Alternativprüfung wurde mit den Fachbehörden abgestimmt und ausführlich im Teil C 2.2.1 unter Punkt III. erläutert.</p>
23.	<p>Anwohner Am Poggenpohl 8, Mail vom 04.03.2017</p> <p>1. Es wird kein sinnvoller Nutzen für Bielefeld gesehen.</p> <p>2. Das Projekt würde den Steuerzahler belasten.</p>	<p><i>Die Stellungnahme bezieht sich auf den Bebauungsplan Nr. II/G21 und auf die 215. FNP-Änderung.</i></p> <p>zu 1: Die Bedenken werden zur Kenntnis genommen, ihnen wird jedoch nicht gefolgt. Die Planung wird beibehalten. Die Frage des verkehrlichen Nutzens / Bedarfs, wurde mit den Fachbehörden abgestimmt und ausführlich im Teil C 2.2.1 unter Punkt I erläutert.</p> <p>zu 2: Die Bedenken werden zur Kenntnis genommen, ihnen wird jedoch nicht gefolgt. Die Planung wird beibehalten. Die Frage der Kosten wurde mit den Fachbehörden abgestimmt und ausführlich im Teil C 2.2.1 unter Punkt IV. erläutert.</p>
24.	<p>Anwohner Treptower Str. 2, Mail vom 04.03.2017</p> <p>Es sei seinerzeit gegen den Trassenverlauf der Linie-4 -Verlängerung eingewendet worden, sie verlaufe zu nahe an der Kita am Hof Hallau und stelle damit eine erhebliche Lärmbelastung für die Kinder dar.</p> <p>In Anlage C der "Auswertung des Beteiligungsverfahrens Stadtbahn zum Hochschulcampus Nord" (Stand 2016) werde dieser Einwand zurückgewiesen mit der Begründung, nur die Norm für nächtliche Ruhestörung würde durch die Bahn überschritten; dies aber sei hinnehmbar, da es nachts keinen Kita-Betrieb gebe.</p> <p>Dies Argument berücksichtige nicht, dass die Kleinkinder in der Kita auch tagsüber schlafen gelegt werden und dabei nahezu ständig unzumutbare Lärmbelastung erleiden müssen.</p>	<p><i>Die Stellungnahme bezieht sich auf den Bebauungsplan Nr. II/G21 und auf die 215. FNP-Änderung.</i></p> <p>Die Bedenken werden zur Kenntnis genommen, gemäß den Ergebnissen der gutachterlichen Untersuchung aber zurückgewiesen.</p> <p>Die Beurteilung der Lärmimmissionen in einem Bauleitplanverfahren erfolgt auf Grundlage gesetzlicher Vorgaben (16. BImSchV - Verkehrslärmschutzverordnung bei dem Neubau der Stadtbahn) und anerkannten technischen Regelwerken (DIN 18005 Schallschutz im Städtebau). An der Kita wird der Grenzwert der 16. BImSchV um 4 dB unterschritten und der Orientierungswert der DIN 18005 für allg. Wohnen eingehalten. Damit liegen keine Belästigungen durch Lärm tagsüber vor. Der Gesetzgeber hat eine besondere Beurteilung einer Schlafnutzung tagsüber nicht vorgesehen.</p>
25.	<p>Anwohner Menzelstr. 68, Mail vom 04.03.2017</p> <p>1. Die Verlängerung der Stadtbahnlinie 4 stelle einen Eingriff in Natur und Landschaft dar. Die in Rede stehende Fläche werde im Zielkonzept Naturschutz der Stadt Bielefeld mit einer mittleren bzw. hohen Schutzfunktion beschrieben.</p> <p>2. Der verkehrliche Modal Split von 70:30 sei durch die veränderte Lage der neu gebauten FH bereits erreicht. Für die weitere Bebauung der Langen Lage im Rahmen des Bebauungs-</p>	<p><i>Die Stellungnahme bezieht sich auf den Bebauungsplan Nr. II/G21 und auf die 215. FNP-Änderung.</i></p> <p>zu 1: Die Bedenken werden zur Kenntnis genommen. Die Kritik wird aus den genannten Gründen aber insgesamt zurückgewiesen. Die Frage der Eingriffe in Natur und Landschaft wurde mit den Fachbehörden abgestimmt und ausführlich im Teil C 2.2.1 unter Punkt V. erläutert.</p>

	<p>plans sei es möglich, mit entsprechend optimierter Linienführung der vorhandenen Buslinien, diesen Modal Split zu erreichen.</p> <p>3. Das angrenzende Waldstück sei sehr wichtig für die Naherholung im Bereich Babenhausen und Dornberg.</p>	<p>zu 2: Die Bedenken zum Modal Split werden zur Kenntnis genommen. Die Kritik wird aus den genannten Gründen aber insgesamt zurückgewiesen. Die Frage des Modal Split / der Verkehrsprognose wurde mit den Fachbehörden abgestimmt und ausführlich im Teil C 2.2.1 unter Punkt II. erläutert. Die Frage der Optimierung der Buslinienführung als Alternative zur Stadtbahnverlängerung wurde mit den Fachbehörden abgestimmt und ausführlich im Teil C 2.2.1 unter Punkt I. erläutert.</p> <p>zu 3: Die Bedenken werden zur Kenntnis genommen. Die Kritik wird aus den genannten Gründen aber insgesamt zurückgewiesen. Die Frage der Eingriffe in Natur und Landschaft wurde mit den Fachbehörden abgestimmt und ausführlich im Teil C 2.2.1 unter Punkt V. erläutert. Der Buchenwald wird erhalten, durch die Einhaltung entsprechender Abstände ist eine Beeinträchtigung des Waldes ausgeschlossen.</p>
26.	<p>Anwohner Stennerstr., Mail vom 04.03.2017 Die 215. FNP-Änderung „Stadtbahntrasse Lohmannshof bis Dürerstraße“ werde abgelehnt.</p>	<p><i>Die Stellungnahme bezieht sich auf den Bebauungsplan Nr. II/G21 und auf die 215. FNP-Änderung.</i></p> <p>zu 26: Die Anregung wird zur Kenntnis genommen, ihr wird jedoch nicht gefolgt. Die Planung wird beibehalten.</p>
27.	<p>Anwohner Holbeinstr. 2d, Mail vom 04.03.2017</p> <p>1. Die Notwendigkeit einer Verlängerung der Straßenbahnlinie sei nicht gegeben, da im Bereich Dürerstraße/Schloßhofstraße der ÖPNV bereits dicht getaktet sei.</p> <p>2. Die Zerstörung und der Eingriff in bestehende landwirtschaftliche Nutzflächen und natürliche Zonen seien so erheblich, dass hierfür kein Ausgleich erfolgen könne.</p> <p>3. Der Bau neuer Wohneinheiten an der Dürerstr/ Wittebreite/ Schloßhofstr ließe sich durch den bestehenden optimalen Busverkehr zu 100% bewältigen.</p> <p>4. Die Kosten für die Trasse und die Folgekosten verstoßen gegen den Gedanken der sinnvollen Bewirtschaftung des Stadthaushaltes.</p>	<p><i>Die Stellungnahme bezieht sich auf den Bebauungsplan Nr. II/G21 und auf die 215. FNP-Änderung.</i></p> <p>zu 1: Kritik und Bedenken werden zur Kenntnis genommen. Die Kritik wird aus den genannten Gründen aber insgesamt zurückgewiesen. Die Frage des verkehrlichen Nutzens / Bedarfs und die Frage der Anbindung der Wohnquartiere Dürerstraße / Schloßhofstraße an das ÖPNV-Netz wurde mit den Fachbehörden abgestimmt und ausführlich im Teil C 2.2.1 unter Punkt I. erläutert.</p> <p>zu 2: Die Bedenken werden zur Kenntnis genommen. Die Kritik wird aus den genannten Gründen aber insgesamt zurückgewiesen. Die Frage der Eingriffe in Natur und Landschaft wurde mit den Fachbehörden abgestimmt und ausführlich im Teil C 2.2.1 unter Punkt V. erläutert.</p> <p>zu 3: Die Bedenken werden zur Kenntnis genommen. Die Stellungnahme betrifft nicht das Bebauungsverfahren Nr. II/G21 oder die 215. Änderung des Flächennutzungsplans.</p> <p>zu 4: Die Bedenken werden zur Kenntnis genommen. Die Kritik wird aus den genannten Gründen aber insgesamt zurückgewiesen. Die Frage des verkehrlichen Nutzens / Bedarfs, wurde</p>

		mit den Fachbehörden abgestimmt und ausführlich im Teil C 2.2.1 unter Punkt I. Die Frage der Kosten wurde mit den Fachbehörden abgestimmt und ausführlich im Teil C 2.2.1 unter Punkt IV. erläutert.
28.	<p>Anwohnerin Tempelhofer Weg 30, Mail vom 04.03.2017</p> <p>1. Das schöne Naturgebiet am Lohmannshof sei durch den Neubau der FH, Citec etc. schon genug verschandelt und die "Lange Lage" als Naherholungsgebiet schon erheblich beeinträchtigt worden.</p> <p>2. Das FH-Gelände sei über die Haltestelle Wellensiek gut erreichbar.</p> <p>3. Das Wohngebiet Dürerstraße sei über Buslinien ausreichend mit der Innenstadt verbunden.</p> <p>4. Die Lebensqualität und die Natur würden durch die Verlängerung der Stadtbahn leiden.</p> <p>5. Es werde kein Bedarf für den weiteren Ausbau der Stadtbahntrasse gesehen. Die Haltestelle Wellensiek sei gut erreichbar, das Wohngebiet Dürerstraße über Buslinien mit der Innenstadt ausreichend verbunden.</p>	<p><i>Die Stellungnahme bezieht sich auf den Bebauungsplan Nr. II/G21 und auf die 215. FNP-Änderung.</i></p> <p>zu 1: Kritik und Bedenken werden zur Kenntnis genommen. Die Kritik wird aus den genannten Gründen aber insgesamt zurückgewiesen.</p> <p>Die Frage der Eingriffe in Natur und Landschaft wurde mit den Fachbehörden abgestimmt und ausführlich im Teil C 2.2.1 unter Punkt V. erläutert.</p> <p>zu 2 und 3: Kritik und Bedenken werden zur Kenntnis genommen. Die Kritik wird aus den genannten Gründen aber insgesamt zurückgewiesen. Die Frage des verkehrlichen Nutzens / Bedarfs und die Frage der Anbindung der Wohnquartiere Dürerstraße / Schloßhofstraße an das ÖPNV-Netz wurde mit den Fachbehörden abgestimmt und ausführlich im Teil C 2.2.1 unter Punkt I. erläutert.</p> <p>zu 4: Die Bedenken werden zur Kenntnis genommen, gemäß den Ergebnissen der gutachterlichen Untersuchung aber zurückgewiesen.</p> <p>Die Frage der Lärmimmissionen wurde mit den Fachbehörden abgestimmt und ausführlich im Teil C 2.2.1 unter Punkt IX. erläutert. Die Frage der Eingriffe in Natur und Landschaft wurde mit den Fachbehörden abgestimmt und ausführlich im Teil C 2.2.1 unter Punkt V. erläutert.</p> <p>zu 5: Die Bedenken werden zur Kenntnis genommen, ihnen wird jedoch nicht gefolgt. Die Planung wird beibehalten.</p> <p>Die Frage des verkehrlichen Nutzens / Bedarfs, wurde mit den Fachbehörden abgestimmt und ausführlich im Teil C 2.2.1 unter Punkt I erläutert.</p>
29.	<p>Anwohner Holbeinstr., Mail vom 04.03.2017</p> <p>1. Es wird sich zunächst auf die Diskussionen im Rahmen der Bürgerversammlung am 20.2.2017 in Babenhausen bezogen. Die dort vorgetragenen Zusammenhänge hätten dem Anwohner gezeigt, dass die ursprünglichen Beschlüsse, ein neues Campusviertel zu 70% mit dem öffentlichen Nahverkehr zu erschließen, damals als fortschrittlich und im Sinne einer besser Nachhaltigkeit gedacht waren. Heute hätten aber viele Menschen bereits ein anderes, weiterreichendes Verständnis von Umweltschutz und Nachhaltigkeit. Im Moment zeige sich, dass die neue Fachhochschule, so wie sie bisher genutzt wird, ausreichend an den öffentlichen Nahverkehr über die Linie 4, so wie</p>	<p><i>Die Stellungnahme bezieht sich auf den Bebauungsplan Nr. II/G21 und auf die 215. FNP-Änderung.</i></p> <p>zu 1, 2, 4, 7: Kritik und Bedenken werden zur Kenntnis genommen. Die Kritik wird aus den genannten Gründen aber insgesamt zurückgewiesen.</p> <p>Die Frage des verkehrlichen Nutzens / Bedarfs, die Frage zur verlängerten Fahrzeit durch die neue Trasse, die Frage der Optimierung der Buslinienführung als Alternative zur Stadtbahnverlängerung und die Frage der Anbindung der Wohnquartiere Dürerstraße / Schloßhofstraße an das ÖPNV-Netz wurde mit den Fachbehörden abgestimmt und ausführlich im Teil C 2.2.1 unter Punkt I. erläutert.</p>

<p>sie jetzt verläuft, angeschlossen sei.</p> <p>2. Die Stadtbahnverlängerung werde keinen Zeitgewinn bringen, da die Stadtbahn bis zur neuen Haltestelle auf dem freien Feld länger unterwegs ist, als wenn man direkt von der Haltestelle Wellensiek zu Fuß geht. Die Stadtbahnlinie 4 könnte überhaupt nicht mehr Personen transportieren, da sie jetzt bereits in den Spitzenzeiten mehr als ausgelastet sei.</p> <p>3. Nach Informationen des Vereins "Bielefeld natürlich" und "Pro Grün" bestehen zur Zeit keinerlei aktuellen Nachfragen von wissenschaftlichen Instituten, sich auf dem neuen Campusgelände anzusiedeln. Ein zusätzlicher Bedarf für Studenten sei daher nicht absehbar.</p> <p>4. Der Bereich Dürerstraße sei bereits hervorragend mit Buslinien angebunden.</p> <p>5. Eine weitere Zersiedlung freier Flächen im Bielefelder Westen sei nicht akzeptabel. Dieser Stadtrandbereich sei mit seiner Mischung von kleinen Wäldern, Feldern, Bachauen und minimal bewirtschafteten Flächen nicht nur ein wichtiger Naturraum, sondern auch Erholungsraum für Bewohner der ganzen Stadt. Bei den meist anhaltenden Westwinden sei das Gebiet auch eine wichtige Frischluftschneise in Richtung Stadt.</p> <p>6. Es wird vorgeschlagen, eine eine tip top Fahrrad- und Fußgängeranbindung zu bauen, eine Fahrrad-schnellweg aus der Stadt und von der Endhaltestelle 3 Babenhausen zur Uni - das sei innovativ und weit über die Nachhaltigkeit von Stadtbahnlinien hinaus gedacht. Studenten, wie auch Berufstätigen, sei es, wie auch schon in vergangenen Zeiten zuzutrauen und zukünftig auch immer mehr zuzumuten, mit dem Rad zur Uni zu fahren. Radfahren werde doch immer als die umweltfreundlichste und gesündeste Form des Nahverkehrs angepriesen. Es werde gewünscht, diese Art des Verkehrs aktiv zu fördern!</p> <p>7. Es wird vorgeschlagen, von der Haltestelle Wellensiek eine kleine Flotte von Elektrobussen auf einen Rundkurs um die Unigelände zu schicken. So könnte das gesamte Unigelände (flexibel), von den Gebäudeteilen an der Morgenbreite (Oberstufenkolleg, Studentenwohnheime, Studentenwerk, Laborschule) bis zum Hauptgebäude und der neuen Mensa sowie dem neuen Campus mit den jetzigen und eventuell auch zukünftigen Gebäuden, erschlossen werden.</p> <p>Vielleicht ließen sich sogar noch einige Studentenwohnheime (Bültmannshof, Wertherstrasse</p>	<p>zu 3: Kritik und Bedenken werden zur Kenntnis genommen. Die Kritik wird aus den genannten Gründen aber insgesamt zurückgewiesen. Die Frage des verkehrlichen Nutzens / Bedarfs, wurde mit den Fachbehörden abgestimmt und ausführlich im Teil C 2.2.1 unter Punkt I erläutert.</p> <p>zu 5: Kritik und Bedenken werden zur Kenntnis genommen. Die Kritik wird aus den genannten Gründen aber insgesamt zurückgewiesen. Die Frage der Eingriffe in Natur und Landschaft wurde mit den Fachbehörden abgestimmt und ausführlich im Teil C 2.2.1 unter Punkt V. erläutert.</p> <p>zu 6: Die Anregung wird zur Kenntnis genommen, ihr wird jedoch nicht gefolgt. Es ist erfreulich, dass die Einwenderin das Fahrrad als das umweltfreundlichste Verkehrsmittel in Anspruch nimmt. Die Frage des verkehrlichen Nutzens / Bedarfs, wurde mit den Fachbehörden abgestimmt und ausführlich im Teil C 2.2.1 unter Punkt I erläutert.</p> <p>Mit einer Anbindung des Hochschulcampus Nord an die Innenstadt über den hier vorgeschlagenen Fahrrad-schnellweg kann das Entwicklungsziel der Hochschule, dass in einem engen Zusammenhang mit einer sehr guten ÖPNV-Erschließung steht, nicht erreicht werden. In der Tat ist nicht allen Menschen die Nutzung des Fahrrads als Verkehrsmittel zum Erreichen der Universität zuzumuten. Durch die Vorgabe, dass 70 % des mit der Entwicklung des Hochschulcampus Nord verbundenen Verkehrs mit dem ÖPNV abgewickelt werden sollen, wird schon ein äußerst positiver Beitrag zum Schutz der Umwelt geleistet.</p> <p>Ergänzend ist darauf hinzuweisen, dass im Rahmen des Bebauungsplans Nr. II/G 21 die Dürerstraße einen Fuß- und Radweg erhält, der südlich der Stadtbahn verläuft und somit von der Fahrbahn und dem PKW Verkehr räumlich getrennt ist. Des Weiteren sind für Fußgänger- und Radfahrer mehrere Möglichkeiten zur Stadtbahnquerung geplant.</p> <p>zu 8: Die Anregung wird zur Kenntnis genommen, ihr wird jedoch nicht gefolgt. Die Stellungnahme betrifft nicht den Bebauungsplan II/G21.</p> <p>zu 9: Kritik und Bedenken werden zur Kenntnis genommen. Die Kritik wird aus den genannten Gründen aber insgesamt zurückgewiesen. Bereits im Zuge des Aufstellungsverfahrens zum Bebauungsplan G II/20 „Hochschulcampus Nord“, der im Jahr 2009 rechtskräftig als Satzung durch den Rat der Stadt beschlossen wurde, sind die Planungen zur Verlängerung der Stadtbahnlinie 4 der Öffentlichkeit bekannt gegeben worden. Spätestens im Rahmen der frühzeitigen Betei-</p>
---	---

<p>usw.) mit einschließen. Damit wäre dann sogar allen Menschen des gesamten, in alle Richtungen wachsenden Uni-Geländes, geholfen und nicht nur denen, die am neuen Campusgelände arbeiten.</p> <p>8. Für eine Ansiedlung eigne sich übrigens auch hervorragend das alte Fachhochschulgelände mit seinen Bauruinen an der Voltmannstrasse. Da sei eine Baulücke, da müsste man keine Freiflächen zersiedeln.</p> <p>9. Der Bereich, in dem die Verlängerung der Stadtbahnlinie 4 auf dem Gelände des ehemaligen Hofes Wellhöner verlaufen soll, sei in den letzten Jahren von dem Verein "Bielefelder Lichtlandschaften" und der "Bachauen-Initiative" ehrenamtlich mit viel Mühen zu einem, in dieser Umgebung einmaligen, naturnahen Lebens- und Rückzugsraum für viele Pflanzen- und Tierarten weiter entwickelt worden. Hier seien, neben der Pflege der bereits vorhandenen Streuobstwiesenbäume, zwanzig weitere Obstbäume in den letzten Jahren gepflanzt worden.</p> <p>Die naturnahen, unbewirtschafteten Wiesen würden ein- bis zweimal jährlich gemäht, was zu einer Artenvielfalt in der Wiesen-Lebensgemeinschaft beitrage.</p> <p>Der Bachlauf und sein Randbewuchs würden mit viel Aufwand in Pflege genommen und natürlich stabilisiert, so dass es zu keinen weiteren Abschwämmungen komme. Die ca. zwanzig Kopfweiden, die auf diesem Gelände stehen, würden regelmäßig Pflegschnitten unterzogen, um sie in dieser alten Form noch möglichst lange zu erhalten. Es seien des Weiteren Blüteninseln mit standorttypischem Saatgut ausgesät worden und die sehr alte, ca. 400 - 500 Meter lange Weißdornhecke sei schonend per Hand einem lange überfälligem Pflegschnitt unterzogen worden. Das alles ehrenamtlich zum Nutzen der hier vorliegenden Natur. Seit mehreren Jahren würden sich auch Schülergruppen der Laborschule an dieser Projektarbeit beteiligen - auf einem Gelände das der Uni gehört, welche von diesen Einsätzen sehr profitiere, denn so müsse der hier zuständige BLB nur noch Kosten für das Zerschreddern des Schnittgutes aufbringen. Es wird gefordert, dass es nicht dazu kommt, dass dieses alles für ein Projekt geopfert wird, das vor vielen Jahren einmal sinnvoll erschienen sei, in der heutigen Zeit, mit einem neuen Blick auf die Tatsachen der Uni-Entwicklung und die Umwelt- und Naturaspekte aber überhaupt nicht mehr sinnvoll erscheine. Ehemals vorgenommene Entscheidungen müssten nicht umgesetzt werden, nur weil man sie einmal beschlossen hat. Eine Berücksichtigung neuer Sichtweisen sei, was Not</p>	<p>ligung zum Bebauungsplan G II/21 „Stadtbahn zum Campus Nord“ im Jahr 2010/2011 wurden die Planungen der breiten Öffentlichkeit vorgestellt und eine Möglichkeit zur Stellungnahme geschaffen. Seitdem besteht ein Konflikt zwischen den Planungen zur Verlängerung der Bahnlinie und den Nutzungen der betroffenen Flächen zur Naherholung und auch zu Naturschutzzwecken. Das Plangebiet stellt jedoch einen insgesamt urban geprägten Siedlungsrandbereich dar, innerhalb dessen Planungen zur städtebaulichen Weiterentwicklung und Verdichtung erwartbar und auch zweckmäßig sind, auch wenn der Wunsch nach Freiraum und nutzbarer Natur durch Anwohner und Nutzer durchaus verständlich ist.</p> <p>Die bisher durchgeführten Aktionen in Form von Pflanzungen sowie Pflege und Bewirtschaftung durch den Verein und die gegründete Initiative sind daher im Wissen darüber und damit in eigenem Risiko durchgeführt worden, dass die Flächen zumindest zum Teil durch die Planungen betroffen und überplant sind. Eine zwischenzeitliche Aufwertung der Flächen (seit 2013), ökologisch oder auch landschaftlich, sowie die Einbindung von Schulen und engagierten Bürgern und Anwohnern sind grundsätzlich sehr begrüßenswert. Die Planungen zur Verlängerung der Stadtbahnlinie 4 bleiben davon jedoch unberührt. Ein Fortbestand des Engagements und des Projektes neben den Planungen und nach erfolgter Umsetzung der Verlängerung der Linie 4 ist dennoch denkbar und wünschenswert.</p>
--	--

	tut.	
30.	<p>Anwohnerin Altdorferstr. 28, Mail vom 04.03.2017</p> <p>1. Es sei unlogisch zu glauben, dass mit der Verlängerung der Linie 4 bis zum Campus-Nord mehr Personen den ÖPNV nutzen würden. Es seien dieselben Studierenden und Mitarbeitenden der FH und des CiTeC, die jetzt die Haltestelle Wellensiek nehmen. Der Weg von der geplanten neuen Haltestelle zur FH sei nur wenige Meter kürzer als der von der Haltestelle Wellensiek.</p> <p>2. Die durch Bau und Betrieb der Stadtbahnverlängerung entstehenden Kosten werden kritisiert.</p> <p>3. Der Eingriff in die Natur und Naherholung wird kritisiert.</p>	<p><i>Die Stellungnahme bezieht sich auf den Bebauungsplan Nr. II/G21 und auf die 215. FNP-Änderung.</i></p> <p>zu 1: Die Bedenken werden zur Kenntnis genommen, ihnen wird jedoch nicht gefolgt. Die Planung wird beibehalten.</p> <p>Die Frage des verkehrlichen Nutzens / Bedarfs wurde mit den Fachbehörden abgestimmt und ausführlich im Teil C 2.2.1 unter Punkt I. erläutert.</p> <p>zu 2: Die Bedenken werden zur Kenntnis genommen, ihnen wird jedoch nicht gefolgt.</p> <p>Die Frage der Kosten wurde mit den Fachbehörden abgestimmt und ausführlich im Teil C 2.2.1 unter Punkt IV. erläutert.</p> <p>zu 3: Kritik und Bedenken werden zur Kenntnis genommen. Die Kritik wird aus den genannten Gründen aber insgesamt zurückgewiesen.</p> <p>Die Frage der Eingriffe in Natur und Landschaft wurde mit den Fachbehörden abgestimmt und ausführlich im Teil C 2.2.1 unter Punkt V. erläutert.</p>
31.	<p>Anwohnerin Altdorferstr. 28, Mail vom 04.03.2017</p> <p>1. Die Anwohner Dürerstraße und Umgebung seien völlig ausreichend über die Buslinie 25/26 an die Stadt angebunden.</p> <p>2. Für die überwiegend älteren, teilweise auf Rollatoren angewiesenen BewohnerInnen des Dürerviertels sei eine mit Studierenden voll gefüllte Stadtbahn eher eine Horrorvorstellung als ein Komfort.</p>	<p><i>Die Stellungnahme bezieht sich auf den Bebauungsplan Nr. II/G21 und auf die 215. FNP-Änderung.</i></p> <p>zu 1: Die Bedenken werden zur Kenntnis genommen, ihnen wird jedoch nicht gefolgt. Die Planung wird beibehalten.</p> <p>Die Frage des verkehrlichen Nutzens / Bedarfs und die Frage der Anbindung der Wohnquartiere Dürerstraße / Schloßhofstraße an das ÖPNV-Netz wurde mit den Fachbehörden abgestimmt und ausführlich im Teil C 2.2.1 unter Punkt I. erläutert.</p> <p>zu 2: Kritik und Bedenken werden zur Kenntnis genommen. Die Kritik wird aus den genannten Gründen aber insgesamt zurückgewiesen.</p> <p>Die Stadtbahn-Erweiterung wird mit Sicherheit auch die Belange der älteren, teilweise auf Hilfsmittel wie Rollatoren angewiesenen Bewohnern des Dürerviertels berücksichtigen. Die Stadtbahnerschließung des neuen Campus ist im 10-Minuten-Takt mit Verstärkungsfahrten zu Spitzenzeiten geplant. Dies reicht vor dem Hintergrund der bestehenden Prognosen aus, um den Belangen der genannten Gesellschaftsgruppe gerecht zu werden. Hinzuweisen ist zudem auf die neuen VAMOS-Fahrzeuge, die mehr Kapazitäten bieten als die bisher eingesetzten Fahrzeuge. Gleichwohl ist nicht von der Hand zu weisen, dass gelegentliche Enge in</p>

		öffentlichen Verkehrsmitteln an den Hauptverkehrszeiten zu den normalen Begleiterscheinungen des täglichen Lebens gehört und insoweit hinzunehmen ist.
32.	<p>Anwohner Altdorferstr. 28, Mail vom 04.03.2017</p> <p>Es sei eine unverhältnismäßige Lärmbelastigung durch die Stadtbahn zu erwarten. Im Bereich der Wohnungen Grünewaldstraße sei jedes Auto zu hören, das die Wittebreite / Dürerstraße/ Schlosshofstraße lang fährt, die Stadtbahn wäre eine zusätzliche enorme Lärmquelle (trotz Lärmschutz) und sei beförderungstechnisch in dem Bereich überhaupt nicht nötig.</p>	<p><i>Die Stellungnahme bezieht sich auf den Bebauungsplan Nr. II/G21 und auf die 215. FNP-Änderung.</i></p> <p>zu 1: Die Bedenken werden zur Kenntnis genommen, gemäß den Ergebnissen der gutachterlichen Untersuchung aber zurückgewiesen.</p> <p>Die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV - Verkehrslärmschutzverordnung dienen dazu, erhebliche Belästigungen durch Lärm zu vermeiden und nicht dazu, dass Geräusche nicht mehr wahrnehmbar sind. In dem Wohgebiet Cranachstraße/Grünewaldstraße werden durch den Neubau der Stadtbahn keine erheblichen Belästigungen verursacht. Damit liegt auch keine unverhältnismäßige Lärmbelastigung vor.</p>
33.	<p>Anwohnerin Altdorferstr. 28, Mail vom 04.03.2017</p> <p>1. Neuansiedelungen von Instituten oder Forschungsgebäude der Universität würden nur mit wenigen zusätzlichen Personen oder gar keinen (Rechenzentrum) einhergehen. Von daher gebe es keinen Mehrbedarf an Beförderungskapazitäten, der eine solche Investition der Stadt rechtfertigen würde.</p>	<p><i>Die Stellungnahme bezieht sich auf den Bebauungsplan Nr. II/G21 und auf die 215. FNP-Änderung.</i></p> <p>zu 1: Die Bedenken werden zur Kenntnis genommen, gemäß den Ergebnissen der gutachterlichen Untersuchung aber zurückgewiesen. Die Frage des verkehrlichen Nutzens / Bedarfs, wurde mit den Fachbehörden abgestimmt und ausführlich im Teil C 2.2.1 unter Punkt I. Die Frage der Kosten wurde mit den Fachbehörden abgestimmt und ausführlich im Teil C 2.2.1 unter Punkt IV. erläutert.</p>
34.	<p>Anwohnerin Altdorferstr. 28, Mail vom 04.03.2017</p> <p>1. Es wird kritisiert, dass die Universität Bielefeld die Stadtbahnverlängerung nur aufgrund der baurechtlichen Kopplung der Campus-Bebauung mit der Stadtbahnverlängerung bräuchte. Es wird für eine Aufhebung des Junktims plädiert.</p>	<p><i>Die Stellungnahme bezieht sich auf den Bebauungsplan Nr. II/G21 und auf die 215. FNP-Änderung.</i></p> <p>zu 1: Die Bedenken werden zur Kenntnis genommen, ihnen wird jedoch nicht gefolgt. Die Planung wird beibehalten.</p> <p>Die Frage des verkehrlichen Nutzens / Bedarfs, wurde mit den Fachbehörden abgestimmt und ausführlich im Teil C 2.2.1 unter Punkt I erläutert.</p>
35.	<p>Anwohnerin Wertherstr. 295A, Mail vom 04.03.2017</p> <p>1. Die Trasse führe hauptsächlich durch die Natur, es werde viel zu wenige Nutzer der geplanten Haltestellen geben, die Menschen der FH würden die Haltestelle Wellensiek weiterhin nutzen. Die Menschen der Dürerstraße seien durch den Bus gut angebunden.</p> <p>2. Die Kosten für die Stadtbahnverlängerung werden kritisiert.</p>	<p><i>Die Stellungnahme bezieht sich auf den Bebauungsplan Nr. II/G21 und auf die 215. FNP-Änderung.</i></p> <p>zu 1: Die Bedenken werden zur Kenntnis genommen, ihnen wird jedoch nicht gefolgt. Die Planung wird beibehalten.</p> <p>Die Frage des verkehrlichen Nutzens / Bedarfs und die Frage der Anbindung der Wohnquartiere Dürerstraße / Schloßhofstraße an das ÖPNV-Netz wurde mit den Fachbehörden abgestimmt und ausführlich im Teil C 2.2.1 unter Punkt I. erläutert.</p> <p>zu 2: Die Bedenken zu den Kosten werden zur</p>

		Kenntnis genommen, ihnen wird jedoch nicht gefolgt. Die Planung wird beibehalten. Die Frage der Kosten wurde mit den Fachbehörden abgestimmt und ausführlich im Teil C 2.2.1 unter Punkt IV. erläutert.
36.	<p>Anwohnerin, Auf dem Esch 7, Mail vom 04.03.2017</p> <p>1. Die FNP-Änderung "Stadtbahntrasse Lohmannshof bis Dürerstraße" sei nur sinnvoll vor dem Hintergrund der Erschließung der vorhandenen Fläche für weitere Bebauung. Es gäbe genügend sinnvollere Flächen für Bebauung im Stadtgebiet (bspw. alter Güterbahnhof Ost). Der Flächenfraß müsse aufhören. Eine zukunftsgerichtete und nachhaltige Politik gehe nicht auf die Interessen von Bauunternehmen, Sparkassen und sonstigen Profiteuren ein. Eine verantwortungsvolle Stadtregierung könne nicht wollen, dass weitere Gebiete einer sinnlosen (und zumeist leider auch noch grauhaft hässlichen) Bebauung offener Flächen geopfert werden. Es gäbe genug Wohnraum in Bielefeld, wenn die städtische Bauplanung und Verkehrspolitik dafür sorgen würden, dass der Bestand sowohl bezahlbar als auch attraktiv bleibt. Beides sei in weiten Teilen Bielefelds nicht der Fall. Die Anwohnerin sehe um sich herum nur Zerstörung, Chaos und dümmste, phantasie- und visionslose Bauplanung. Wo seien die nachhaltigen, geist- und ideenreichen Konzepte für eine lebenswerte Stadt und städtische Umgebung? Es sei überhaupt kein Wunder, dass Bürgerinnen und Bürger angesichts ähnlich sinnloser Entscheidungen sich frustriert und ohnmächtig fühlen. Die Anregung: Man möge die Gegend hier in Ruhe lassen und tun etwas Sinnvolle tun: Begrünung der Innenstadt, Aufhören mit dem Abholzen und Verstümmeln von Bäumen in Parks und Grüngürteln, den Weg freimachen für eine autofreie Stadt und mehr Radwege. Das wäre mal was. Die Erweiterung der Linie 4 sei (obgleich es um ein umweltfreundliches Verkehrsmittel geht) in diesem Falle keine umweltfreundliche Lösung.</p> <p>2. Das bislang noch relativ geschützte Johannisbachtal solle als Lebensraum für Rehe, Feldhasen, Greifvögel, Nachtigallen, Ammern und Käuzchen sowie weitere Arten erhalten bleiben.</p>	<p><i>Die Stellungnahme bezieht sich auf den Bebauungsplan Nr. II/G21 und auf die 215. FNP-Änderung.</i></p> <p>zu1: Die Anregung wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Die Stellungnahme betrifft nicht den Bebauungsplan II/G21 bzw. die 215. Änderung des FNP.</p> <p>zu 2: Die Bedenken werden zur Kenntnis genommen, ihnen wird jedoch nicht gefolgt.</p> <p>Die Frage des Artenschutzes wurde mit den Fachbehörden abgestimmt und ausführlich im Teil C 2.2.1 unter Punkt VII. erläutert.</p>
37.	<p>Anwohnerin Kollwitzstr. 55, Mail vom 05.03.2017</p> <p>1. Die Verlängerung der Stadtbahnlinie 4 stelle ohne Zweifel einen Eingriff in Natur und Landschaft dar. Die in Rede stehende Fläche werde im Zielkonzept Naturschutz der Stadt Bielefeld mit einer mittleren bzw. hohen Schutzfunktion</p>	<p><i>Die Stellungnahme bezieht sich auf den Bebauungsplan Nr. II/G21 und auf die 215. FNP-Änderung.</i></p> <p>zu 1: Die Bedenken werden zur Kenntnis genommen, ihnen wird jedoch nicht gefolgt. Die Planung wird beibehalten.</p>

	<p>beschrieben.</p> <p>2. Der verkehrliche Modal Split von 70:30 sei durch die veränderte Lage der neu gebauten FH bereits erreicht. Für die weitere Bebauung der Langen Lage im Rahmen des Bebauungsplans sei es möglich, mit entsprechend optimierter Linienführung der vorhandenen Buslinien, diesen Modal Split zu erreichen.</p> <p>3. Die Trasse der verlängerten Stadtbahnlinie 4 führe in erheblichem Umfang über private Grundstücke, die im Wesentlichen einer landwirtschaftlichen Nutzung unterliegen. Es werden Ersatzflächen für die landwirtschaftliche Nutzung gefordert. Der gesamte, in Rede stehende Landschaftsraum zähle zum Kerngebiet der Landwirtschaft (Strukturgutachten der Landwirtschaftskammer aus 2005) und werde bereits intensiv agrarisch genutzt. Die Bereitstellung betriebsnaher Tauschflächen können damit ausgeschlossen werden. Insoweit sei es dem Einwender nicht sichtbar, wie die Stadt Bielefeld die Verfügbarkeit der überplanten Flächen erreichen wolle.</p> <p>4. Das Wohngebiet Dürerstraße/ Cranachstraße/ Schongauerstraße sei hervorragend durch diverse Buslinien verbunden.</p> <p>5. Der Bau der Stadtbahnverlängerung sei ein massiver Eingriff in Natur und Landschaft.</p> <p>6. Der Erholungswert für einige tausend Bürger und Bürgerinnen werde eingeschränkt.</p>	<p>Die Frage der Eingriffe in Natur und Landschaft wurde mit den Fachbehörden abgestimmt und ausführlich im Teil C 2.2.1 unter Punkt V. erläutert.</p> <p>zu 2: Die Bedenken werden zur Kenntnis genommen, ihnen wird jedoch nicht gefolgt. Die Planung wird beibehalten.</p> <p>Die Frage des Modal Split / der Verkehrsprognose wurde mit den Fachbehörden abgestimmt und ausführlich im Teil C 2.2.1 unter Punkt II. erläutert. Die Frage der Optimierung der Buslinienführung als Alternative zur Stadtbahnverlängerung wurde mit den Fachbehörden abgestimmt und ausführlich im Teil C 2.2.1 unter Punkt I. erläutert.</p> <p>zu 3: Die Bedenken werden zur Kenntnis genommen, ihnen wird jedoch nicht gefolgt. Die Planung wird beibehalten. Die Frage der landwirtschaftlichen Belange wurde mit den Fachbehörden abgestimmt und ausführlich im Teil C 2.2.1 unter Punkt VIII. erläutert.</p> <p>zu 4: Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen, ihm wird jedoch nicht gefolgt. Die Planung wird beibehalten. Die Frage des verkehrlichen Nutzens / Bedarfs und die Frage der Anbindung der Wohnquartiere Dürerstraße / Schloßhofstraße an das ÖPNV-Netz wurde mit den Fachbehörden abgestimmt und ausführlich im Teil C 2.2.1 unter Punkt I. erläutert.</p> <p>zu 5 und 6: Die Bedenken werden zur Kenntnis genommen, ihnen wird jedoch nicht gefolgt. Die Planung wird beibehalten.</p> <p>Die Frage der Eingriffe in Natur und Landschaft wurde mit den Fachbehörden abgestimmt und ausführlich im Teil C 2.2.1 unter Punkt V. erläutert.</p>
38.	<p>Anwohnerin Kollwitzstr. 27, Mail vom 05.03.2017</p> <p>1. Die Verlängerung der Linie 4 erscheine der Anwohnerin keine Verbesserung der Situation für die Bewohner des Dürer-Viertels zu sein.</p> <p>2. Die Kosten der Stadtbahnverlängerung werden kritisiert.</p>	<p><i>Die Stellungnahme bezieht sich auf den Bebauungsplan Nr. II/G21 und auf die 215. FNP-Änderung.</i></p> <p>zu 1: Die Bedenken werden zur Kenntnis genommen, ihnen wird jedoch nicht gefolgt. Die Planung wird beibehalten.</p> <p>Die Frage des verkehrlichen Nutzens / Bedarfs und die Frage der Anbindung der Wohnquartiere Dürerstraße / Schloßhofstraße an das ÖPNV-Netz wurde mit den Fachbehörden abgestimmt und ausführlich im Teil C 2.2.1 unter Punkt I. erläutert.</p> <p>zu 2: Die Bedenken werden zur Kenntnis genommen, ihnen wird jedoch nicht gefolgt.</p> <p>Die Frage der Kosten wurde mit den Fachbehörden abgestimmt und ausführlich im Teil C 2.2.1 unter Punkt IV. erläutert.</p>

<p>39.</p>	<p>Anwohner Wertherstr., Mail vom 05.03.2017</p> <p>1. Grundsätzlich sei es richtig, die Verkehrsflüsse in den Kommunen regelmäßig neu zu bewerten und zu planen. Anlässe könnten vielfältig sein. Sei es die aktuelle öffentliche Diskussion zur Luftreinhaltung (Stichwort Feinstaub oder Stickoxid) oder auch das Aufkommen neuer technischer Möglichkeiten (Stichwort E-Bikes) mit den damit verbundenen Möglichkeiten und Anforderungen. Wenn es also um die Bewertung der bestmöglichen Verkehrsanbindung der Hochschule oder der umliegenden Wohngebiete gehe, sollten alle Verkehrsmittel in einer entsprechenden Planung einfließen. Insbesondere, wenn dies mit erheblichen Finanzmitteln und den damit verbundenen Belastungen für die Stadt Bielefeld verbunden sei. Geld könne immer nur einmal ausgegeben werden und gerade in Zeiten knapper öffentlicher Kassen wolle dies wohl überlegt sein. Also: Könne es wirklich sinnvoll sein, zweistellige Millionenbeträge auszugeben, nur um die Linie 4 einmal um die Hochschulen herumzuführen, ohne dass damit wirklich eine bessere Erreichbarkeit gegeben sei? Könne es wirklich sinnvoll sein, zweistellige Millionenbeträge auszugeben, um ein Wohngebiet zu durchqueren, das bereits sehr gut an den ÖPNV angeschlossen sei? Sei es das wert? Sei das sinnvoll? Was sei denn das Ziel? Wenn es darum gehe, autofrei in diese Gebiete zu gelangen, warum dann nicht flink, sicher und kostengünstig mit Fahrrad oder E-Bike? Die Leute sollten einmal gefragt werden – man werde überrascht sein. Wenn man immer noch Geld für die Stadtbahnen ausgeben wolle, dann vielleicht für einen kostenlosen ÖPNV. Man solle einmal überlegen: Kann es sein, dass eine Stunde parken in der Innenstadt günstiger ist als die Hin- und Rückfahrt mit dem ÖPNV? Das wäre mal etwas! Auch ein wichtiges Zeichen, um den lokalen Einzelhandel zu stärken. Es werde geäußert, die Leute in die Innenstadt zu holen. Wenn die Ziele ernsthaft verfolgt werden würde, woran nicht gezweifelt werde, dann solle man überlegen, wie das Geld, das ausgegeben werden soll, am sinnvollsten eingesetzt werden könne. Prestigeobjekte würden da nur selten weiter helfen. Und eine Linie 4, die einfach noch eine Kurve mehr fährt, gehöre vielleicht in diese Kategorie. Die Linie 4 Richtung Dürerstraße brauche kein Mensch.</p>	<p><i>Die Stellungnahme bezieht sich auf den Bebauungsplan Nr. II/G21 und auf die 215. FNP-Änderung.</i></p> <p>zu 1. Die Bedenken werden zur Kenntnis genommen, ihnen wird jedoch nicht gefolgt. Die Planung wird beibehalten.</p> <p>Die Frage des verkehrlichen Nutzens / Bedarfs und die Frage der Anbindung der Wohnquartiere Dürerstraße / Schloßhofstraße an das ÖPNV-Netz wurde mit den Fachbehörden abgestimmt und ausführlich im Teil C 2.2.1 unter Punkt I. erläutert.</p> <p>Die Frage der Kosten wurde mit den Fachbehörden abgestimmt und ausführlich im Teil C 2.2.1 unter Punkt IV. erläutert.</p> <p>Eine zunehmende Nutzung umweltfreundlicher Verkehrsmittel wie E-Bikes ist zu begrüßen. Ziel der Stadt Bielefeld ist die weitere Entwicklung des Hochschulcampus Nord zu ermöglichen und damit die Stadt Bielefeld als Universitätsstandort in den nächsten Jahren zu profilieren. Vor diesem Hintergrund und aufgrund der Lage des Hochschulcampus im Stadtgefüge, ist das Ziel einer sehr guten Anbindung an das ÖPNV-Netz der Stadt als angebracht zu bewerten. Der Vorschlag, alternative Verkehrsmittel – wie E-Bikes – zur Erschließung des Standortes zu fördern steht nicht im zum Verhältnis mit den großmaßstäblichen Zielen der Stadt.</p>
<p>40.</p>	<p>Anwohner, Holbeinstraße 7a, Schreiben vom 03.03.2017</p> <p>1. Die städtebauliche Notwendigkeit für die Verlängerung der Stadtbahn werde nicht gesehen. Ein Verweis auf ältere Planungen außer-</p>	<p><i>Die Stellungnahme bezieht sich auf den Bebauungsplan Nr. II/G21 und auf die 215. FNP-Änderung.</i></p> <p>zu 1-4: Die Bedenken werden zur Kenntnis genommen.</p>

<p>halb des Plangebiets (Bebauungsplan Hochschulcampus Nord) sei keine ausreichende städtebauliche Begründung.</p> <p>2. Durch die vorhandene Anbindung an die Linie 4 sei der Hochschulcampus bereits hervorragend erschlossen. Durch die geplante Verlängerung der Trasse würden sich die Fußwege zu den einzelnen Gebäuden zwar teilweise etwas verringern, dies begründe jedoch keineswegs einen derart gravierenden Eingriff in die Landschaft und derartige Kosten. Eine hochwertige Anbindung sei heute bereits vorhanden. Diese könnte z.B. durch noch engere Takte weiter ausgebaut werden. Weiterhin seien zusätzliche Busanbindungen nicht ausreichend geprüft worden. Fraglos sei die Stadtbahn das Verkehrsmittel, das am meisten Personen befördern könne und in vielen städtischen Bereichen das am besten geeignete öffentliche Verkehrsmittel. Da die Anbindung an die Endhaltestelle der Linie 3 jedoch – gemäß Aussagen der Planverfasser - zunächst nicht geplant sei, sollte intensiv geprüft werden, ob durch weitere Busverbindungen, die unter anderem eine Anbindung an die Endhaltestelle der Linie 3 ermöglichen, nicht ebenfalls die genannte „hochwertige Anbindung an den ÖPNV“ erzielt werden könnte. Es sei nicht hinnehmbar, dass eine 2009 getroffene Entscheidung heute nicht weiter hinterfragt werde. Die geplanten Nutzungen auf dem Hochschulcampus hätten sich gegenüber 2009 geändert, da liege es auf der Hand, dass auch der Anschluss an den ÖPNV überprüft werden müsse.</p> <p>3. Entsprechend den erarbeiteten Unterlagen setze der Bebauungsplan „Hochschulcampus Nord“ fest: „Die Zulässigkeit weiterer Nutzungen in den Baugebieten SO 2 und SO 3 bzw. die Aufnahme der Nutzungen in diesen Baugebieten wird an die Stadtbahn-Verlängerung und an die Realisierung der nordöstlichen Straßenanbindung durch die ausgebaute Dürerstraße gekoppelt.“ Die Straßenanbindung an die ausgebaute Dürerstraße sei städtebaulich sinnvoll und auch ohne Verlängerung der Stadtbahn durchführbar. Die Notwendigkeit einer Verlängerung der Stadtbahn sei nicht ersichtlich. Entsprechend der vorgenannten textlichen Festsetzung sei auch nicht definiert, bis wohin diese Verlängerung gehen sollte, eine Verlängerung nur bis zum neuen Campus würde ebenfalls der textlichen Festsetzung entsprechen.</p> <p>Auch die Streckenführung mit den erforderlichen Kurven sei nicht dazu geeignet, die von einer Stadtbahn erwartete schnelle Anbindung zu ermöglichen. Auch dies spreche für andere Lösungen.</p>	<p>men, ihnen wird jedoch nicht gefolgt. Die Planung wird beibehalten.</p> <p>Die Frage des verkehrlichen Nutzens / Bedarfs, die Frage zur verlängerten Fahrzeit durch die neue Trasse, die Frage der Optimierung der Buslinienführung als Alternative zur Stadtbahnverlängerung und die Frage der Anbindung der Wohnquartiere Dürerstraße / Schloßhofstraße an das ÖPNV-Netz wurde mit den Fachbehörden abgestimmt und ausführlich im Teil C 2.2.1 unter Punkt I erläutert.</p> <p>zu 5: Die Bedenken werden zur Kenntnis genommen, ihnen wird jedoch nicht gefolgt.</p> <p>Die Frage der Kosten wurde mit den Fachbehörden abgestimmt und ausführlich im Teil C 2.2.1 unter Punkt IV. erläutert.</p> <p>zu 6: Kritik und Bedenken werden zur Kenntnis genommen. Die Kritik wird aus den genannten Gründen aber insgesamt zurückgewiesen.</p> <p>Der Fuß- und Radweg südlich der geplanten Endhaltestelle dient lediglich der Erschließung des landwirtschaftlichen Grundstücks hinter dem Lärmschutzwall (Flurstück 927). Die Grünwaldstraße wird ausschließlich für den Fuß- und Radverkehr an den Geh-/ Radweg angebunden, nicht jedoch für den motorisierten Individualverkehr. Eine Befahrung des Geh-/ Radweges in Richtung Dürerstraße ist demnach nicht vorgesehen.</p> <p>Im Übrigen wird darauf verwiesen, dass sich für den Bereich Grünwaldstraße zurzeit ein weiterer B-Plan in Aufstellung befindet, in dem die Erschließung des neuen Wohngebietes geklärt werden wird.</p> <p>zu 7: Die Bedenken werden zur Kenntnis genommen, ihnen wird jedoch nicht gefolgt.</p> <p>Ein Ringschluss zur Linie 3 ist bisher noch nicht konkret geplant und nicht Gegenstand dieses Verfahrens. Bislang geht die Planung jedoch davon aus, dass im Falle einer weiteren Verlängerung der Linie 4 in Richtung Linie 3 eine Führung durch die Dürerstraße verwirklicht wird. Die geplante Endhaltestelle ist bereits für diese mögliche zukünftige Führung ausgelegt und müsste nicht erneut angepasst werden. Zu Rückzahlungsforderungen würde es daher nicht kommen. Eine Verlängerung der Linie 4 bis zur Endhaltestelle der Linie 3 in Babenhausen Süd ist nicht Gegenstand des planfeststellungsersetzenden Bebauungsplans Nr. II/G21. Die im planfeststellungsersetzenden Bebauungsplans Nr. II/G21 vorgesehene Endhaltestelle ist die Schlosshofstraße.</p> <p>zu 8: Die Bedenken werden zur Kenntnis genommen, ihnen wird jedoch nicht gefolgt.</p> <p>Die Frage des Ausgleichs der Eingriffe in Natur und Landschaft wurde mit den Fachbehörden abgestimmt</p>
---	--

<p>Die Tatsache, dass in dem seit 2009 rechtskräftigen B-Plan „Hochschulcampus Nord“ eine Verlängerung der Stadtbahn als aufschiebend bedingte Festsetzung beschlossen wurde, sei aus städtebaulicher Sicht keine ausreichende Begründung für die vorliegende Planung. Da dieser B-Plan bereits älter als sieben Jahre ist, sei eine Änderung auch im Hinblick auf mögliche Entschädigungen problemlos möglich.</p> <p>4. Selbst wenn durch ergänzende Verkehrsgutachten belegt werden könnte, dass die Verlängerung der Stadtbahn für die weitere Entwicklung des Hochschulcampus im Hinblick auf die Anbindung an den ÖPNV die beste Variante wäre, sei nicht nachvollziehbar, warum diese bis zur Schloßhofstraße geführt werden soll. Wie den Planverfassern bekannt ist, sind die Wohngebiete entlang der Dürerstraße bereits hervorragend durch die Buslinien 25 und 26 erschlossen. Die geplante Anbindung an die Linie 4 biete fraglos einen weiteren Anschluss mit einer anderen Streckenführung, u.a. Hauptbahnhof. Bedingt durch die erforderliche Umfahrung des Wohngebietes Hof Hallau und die geplanten Kurvenradien werde es sich aber keineswegs um eine schnelle Verbindung handeln. Die Vorteile der Stadtbahn, wie eine schnelle Anbindung, seien hier aufgrund der Streckenführung nicht gegeben. Dies werde durch den Erläuterungsbericht zur Entwurfs- und Genehmigungsplanung bestätigt. Hier wären ergänzende Buslinien mit neuen Streckenführungen gut geeignet, die Wohngebiete noch besser an den ÖPNV anzubinden.</p> <p>5. Das Verhältnis von voraussichtlich zusätzlichen Fahrgästen zu den unglaublichen hohen Kosten für die Verlängerung der Stadtbahn stehe in keinem ausgewogenen Verhältnis; dies noch dazu vor der Haushaltssituation der Stadt Bielefeld.</p> <p>6. Bei dem vorliegenden B-Plan-Entwurf sei die Anbindung der Grünwaldstraße an die Dürerstraße nicht gelöst. Durch die Planung werde die vorhandene Anbindung unterbrochen. Dieser Belang werde „nebenbei“ in der Begründung unter dem Punkt 4.1.10 Fußgänger und Radfahrer erwähnt. Hier steht dann, dass die Grünwaldstraße an diesen Abschnitt des Fuß- und Radweges angebunden werden solle. „Da die Grünwaldstraße nur schwach frequentiert ist, sind keine Konflikte zu erwarten“. Dies könne doch nicht der Ernst der Planverfasser sein. Wolle man tatsächlich behaupten, dass es problemlos möglich sein werde, von der Grünwaldstraße, über den geplanten Fuß- und Radweg, zwischen Bahnsteig und Fahrradab-</p>	<p>und ausführlich im Teil C 2.2.1 unter Punkt VI. erläutert.</p> <p>zu 9 - 10: Den Bedenken wird teilweise stattgegeben, indem eine konkretisierende Festsetzung der Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen erfolgt. Die Forderung nach einer Festsetzung einer Bauzeitenregelung wird zurückgewiesen.</p> <p>zu 11: Die Bedenken, dass die Trasse eine Zerschneidungswirkung und damit negative Auswirkungen auf den Artenreichtum und die Biodiversität im Stadtgebiet hätte, werden zurückgewiesen.</p> <p>Die Frage des Artenschutzes wurde mit den Fachbehörden abgestimmt und ausführlich im Teil C 2.2.1 unter Punkt VII. erläutert.</p> <p>Die Frage der Eingriffe in Natur und Landschaft wurde mit den Fachbehörden abgestimmt und ausführlich im Teil C 2.2.1 unter Punkt V. erläutert.</p>
---	--

stellplätzen gefahrlos in den geplanten dreiar-
migen Kreisverkehr einzufahren?

Dies erscheine doch sehr gewagt und sollte
zwingend durch ein Verkehrsgutachten unter-
sucht und belegt werden. Eine gefahrlose Ab-
fahrt über diesen Anschluss aus dem Kreisel
erscheine unmöglich. Die Gesamthematik des
Anschlusses der Grünewaldstraße werde aus
städtebaulicher Sicht nicht im Ansatz ausrei-
chend behandelt und sei keineswegs abschlie-
ßend gelöst. Hier sei eine Nachbesserung
zwingend erforderlich.

Da im Bereich der Grünewaldstraße keine
Wendemöglichkeit vorgesehen sei, müsse die
Verbindung auch für Müllfahrzeuge ausrei-
chend dimensioniert werden. Aktuell sei die
Grünewaldstraße tatsächlich nur schwach fre-
quentiert, mit der von der Stadt Bielefeld ge-
planten Wohnbauflächenerweiterung in diesem
Bereich werde sich dieses jedoch ändern. Mög-
licherweise seien dann ja auch andere Er-
schließungsvarianten geplant. Da diese Pla-
nung jedoch nicht Gegenstand des vorliegen-
den B-Plans sei, sei es aus städtebaulicher
Sicht zwingend erforderlich, die durch eine
neue Bauleitplanung geschaffenen Probleme –
hier Abbindung der Grünewaldstraße – mit der
Planung auch zu lösen. Dies sei hier nicht er-
folgt. Der Anschluss der Grünewaldstraße an
die Dürerstraße müsse überarbeitet und bei der
weiteren Planung berücksichtigt werden.

7. Eine Verlängerung bis zur Schloßhofstraße
mache aktuell weder städtebaulich noch finan-
ziell Sinn. Auch die in der Begründung „neben-
bei“ erwähnte Verlängerung der Trasse durch
die Dürerstraße sei nicht nachvollziehbar. Ent-
sprechend den Angaben der Planverfasser sei
eine Verlängerung der Stadtbahn bis zur Linie 3
in Babenhausen noch nicht geplant: „Es gibt
aktuell jedoch keine diesbezüglichen Planun-
gen. Allerdings wird die Trasse so geplant, dass
eine Verlängerung im Bedarfsfall möglich
bleibt.“ Diese Verlängerung solle dann, wie in
einem Nebensatz erwähnt, durch die Dürer-
straße führen. Der weitere Verlauf werde nicht
genannt. Es sei nicht nachvollziehbar, wie die
Linien mit einer Streckenführung über die
Dürerstraße zusammengeführt werden sollen.
Bevor eine Planung bis zur Schloßhofstraße
umgesetzt werde, sei es zwingend erforderlich,
zunächst ein Gesamtkonzept für eine geplante
spätere Linienführung zu erarbeiten. Sollte sich
herausstellen, dass ein Anschluss über die
Dürerstraße nicht möglich sei, wären durch die
Verlängerung bis zur Schloßhofstraße bereits
Tatsachen geschaffen, die nur schwer und mit
erheblichem finanziellen Aufwand wieder rück-

<p>gängig gemacht werden könnten. Die Verlängerung der Stadtbahn Linie 4 bis zur Schloßhofstraße sei aus städtebaulichen Gründen nicht nachvollziehbar. Zukünftige Planungen für einen Anschluss an die Linie 3 könnten hierdurch verbaut oder erschwert werden. Bevor eine derart weitreichende Entscheidung getroffen werden kann, sei es zwingend erforderlich, zunächst mit Beteiligung der Öffentlichkeit eine Machbarkeitsstudie zum Gesamtkonzept der Linienführung zu erarbeiten.</p> <p>8. Die in der Begründung, dem Umweltbericht und der Bekanntmachung zur öffentlichen Auslegung genannten externen Kompensations- und Ausgleichsmaßnahmen seien weder genau definiert noch hinreichend bestimmt. Wie diese bestimmt werden sollen, sei ebenfalls nicht nachvollziehbar. Festsetzungen gemäß § 9 Abs. 1 Nr. 20 BauGB seien hierzu geeignet. Bezogen auf die externen Ausgleichsmaßnahmen auf dem städtischen Ökokonto würden entsprechende Festsetzungen fehlen. Gemäß den Unterlagen sei eine genaue Zuordnung der Flächen zum Satzungsbeschluss vorgesehen. Gemäß § 4a (3) BauB sei eine erneute öffentliche Auslegung des Bebauungsplan Entwurfes erforderlich, sofern der Entwurf nachdem laufenden Verfahren nach § 3 (2) BauGB geändert wird. Die Zuordnung der Ausgleichsflächen mit den entsprechenden textlichen Festsetzungen stelle eine derartige Änderung der Planung dar.</p> <p>9. Es würde in Hinblick auf den Artenschutz an einer Festsetzung zur Bauzeitenregelung mangeln. Die geplanten Vermeidungs- und Minderungsmaßnahmen seien ebenfalls festzusetzen.</p> <p>10. Die Überplanung eines geschützten Biotops sei nicht akzeptabel. Darüber hinaus sei eine konkrete Zuordnung der geplanten Ersatzmaßnahme nicht erfolgt. Entsprechend dem Umweltbericht solle „im weiteren Aufstellungsverfahren (soll) geprüft werden, inwieweit ein gleichartiger Ausgleich im Nahbereich des Eingriffsortes erfolgen kann.“ Dieser Ansatz sei nachvollziehbar und sinnvoll, allerdings sollte der Ausgleich rechtssicher durch entsprechende Festsetzungen im B-Plan gesichert werden. Dies sei bislang nicht geschehen.</p> <p>11. Rehe und Hasen seien im Plangebiet häufig und würden die Felder als Querung / Verbindung zwischen den ausgedehnten, artenreichen Grünbereichen nördlich der Dürerstraße zu den Grünzügen südlich der Holbeinstraße nutzen. Die Stadtbahntrasse führe zu einer Zerschneidungswirkung. Dies habe negative</p>	
---	--

	Auswirkungen auf den Artenreichtum und die Biodiversität im Stadtgebiet.	
41.	<p>Anwohner Großdornberger Str. 57, Mail vom 05.03.2017</p> <p>1. Die Verlängerung der Stadtbahnlinie 4 stelle ohne Zweifel einen Eingriff in Natur und Landschaft dar. Die in Rede stehende Fläche werde im Zielkonzept Naturschutz der Stadt Bielefeld mit einer mittleren bzw. hohen Schutzfunktion beschrieben.</p> <p>2. Der verkehrliche Modal Split von 70:30 sei durch die veränderte Lage der neu gebauten FH bereits erreicht. Für die weitere Bebauung der Langen Lage im Rahmen des Bebauungsplans sei es möglich, mit entsprechend optimierter Linienführung der vorhandenen Buslinien, diesen Modal Split zu erreichen.</p> <p>3. Es wird die Wahl der gewählten Trassierung kritisiert. Die Kriterien für die Wahl der Variante seien nicht transparent dargestellt. Es würden sich insbesondere für die Y-Variante ausschließlich Vorteile ergeben, die nicht ausreichend gewürdigt seien.</p>	<p><i>Die Stellungnahme bezieht sich auf den Bebauungsplan Nr. II/G21 und auf die 215. FNP-Änderung.</i></p> <p>zu 1: Die Bedenken werden zur Kenntnis genommen, ihnen wird jedoch nicht gefolgt.</p> <p>Die Frage der Eingriffe in Natur und Landschaft wurde mit den Fachbehörden abgestimmt und ausführlich im Teil C 2.2.1 unter Punkt V. erläutert.</p> <p>zu 2: Die Bedenken werden zur Kenntnis genommen, ihnen wird jedoch nicht gefolgt.</p> <p>Die Frage des Modal Split / der Verkehrsprognose wurde mit den Fachbehörden abgestimmt und ausführlich im Teil C 2.2.1 unter Punkt II. erläutert. Die Frage der Optimierung der Buslinienführung als Alternative zur Stadtbahnverlängerung wurde mit den Fachbehörden abgestimmt und ausführlich im Teil C 2.2.1 unter Punkt I. erläutert.</p> <p>zu 3: Die Kritik wird zur Kenntnis genommen, ihr wird jedoch nicht gefolgt.</p> <p>Bereits zum Entwurf wurde in der Begründung unter Pkt. 4.1.4 das Thema „untersuchte Planungsvarianten“ erläutert.</p> <p>Die Frage der Trassierung und Alternativprüfung wurde mit den Fachbehörden abgestimmt und ausführlich im Teil C 2.2.1 unter Punkt III. erläutert.</p>
42.	<p>Anwohner Liebermannstr. 9, Mail vom 05.03.2017</p> <p>1. Die Verlängerung der Stadtbahn sei eine vermeidbare Zerstörung von Natur.</p> <p>2. MoBiel habe keine wirklich positive Aussage zur Nutzung, Belastung und finanziellen Tragfähigkeit der Verlängerung öffentlich vorgestellt.</p> <p>3. Die Kosten und Nutzen des Projekts seien nicht verhältnismäßig. Die aktuellen Haltestellen der Stadtbahn seien ausreichend und die Länge der Fußwege sei zumutbar.</p> <p>4. Die Prognosen seien veraltet, da die Lage der FH sich verändert hätte. Daher müsse der Beschluss zur Verlängerung der Linie 4 aufgehoben werden.</p> <p>5. Durch die Verlängerung werde eine Erweiterung der Stadtbahn Richtung Werther quasi</p>	<p>zu 1: Die Bedenken werden zur Kenntnis genommen, ihnen wird jedoch nicht gefolgt.</p> <p>Die Frage der Eingriffe in Natur und Landschaft wurde mit den Fachbehörden abgestimmt und ausführlich im Teil C 2.2.1 unter Punkt V. erläutert.</p> <p>zu 2, 3 und 4: Die Bedenken werden zur Kenntnis genommen, ihnen wird jedoch nicht gefolgt.</p> <p>Die Frage des verkehrlichen Nutzens / Bedarfs wurde mit den Fachbehörden abgestimmt und ausführlich im Teil C 2.2.1 unter Punkt I. erläutert. Die Frage der Kosten wurde mit den Fachbehörden abgestimmt und ausführlich im Teil C 2.2.1 unter Punkt IV. erläutert.</p> <p>zu 5: Die Bedenken werden zur Kenntnis genommen, ihnen wird jedoch nicht gefolgt.</p> <p>Eine Verlängerung der Linie 4 bis Werther ist nicht Gegenstand des planfeststellungsersetzenden Bebauungsplans Nr. II/G21.</p>

	aufgegeben.	
43.	<p>Anwohner Kollwitzstr. 55, Mail vom 05.03.2017</p> <p>1. Die Dürerstraße sei mit dem Bus ausreichend erschlossen.</p> <p>2. Die Zerstörung von Natur und Landschaft wird kritisiert.</p>	<p><i>Die Stellungnahme bezieht sich auf den Bebauungsplan Nr. II/G21 und auf die 215. FNP-Änderung.</i></p> <p>zu 1: Die Bedenken werden zur Kenntnis genommen, ihnen wird jedoch nicht gefolgt. Die Planung wird beibehalten.</p> <p>Die Frage des verkehrlichen Nutzens / Bedarfs und die Frage der Anbindung der Wohnquartiere Dürerstraße / Schloßhofstraße an das ÖPNV-Netz wurde mit den Fachbehörden abgestimmt und ausführlich im Teil C 2.2.1 unter Punkt I. erläutert.</p> <p>zu 2: Kritik und Bedenken werden zur Kenntnis genommen. Die Kritik wird aus den genannten Gründen aber insgesamt zurückgewiesen.</p> <p>Die Frage der Eingriffe in Natur und Landschaft wurde mit den Fachbehörden abgestimmt und ausführlich im Teil C 2.2.1 unter Punkt V. erläutert.</p>
44.	<p>Anwohnerin Liebermannstr. 4, Mail vom 05.03.2017</p> <p>1. Nach dem Bundesnaturschutzgesetz und dem Landschaftsgesetz des Landes NRW seien vermeidbare Eingriffe in Natur und Landschaft zu vermeiden.</p> <p>Die Verlängerung der Stadtbahnlinie 4 stelle einen Eingriff in schützenswerte Natur und Landschaft dar, die im Zielkonzept Naturschutz der Stadt Bielefeld mit einer mittleren bzw. hohen Schutzfunktion beschrieben werde.</p> <p>2. Das Verfahren zur Verlängerung der Stadtbahnlinie 4 Dürerstraße werde nur verfolgt, um eine ältere Bedingung für das Baurecht auf dem landeseigenen Campus Nord zu erfüllen. Eine verkehrliche Notwendigkeit zur weiteren Erschließung durch die Stadtbahn gebe es nicht. Die Linie 4 sei bereits heute häufig überfüllt. Der Hochschulcampus Nord sei über die Haltestelle Wellensiek ausreichend erschlossen, die im Zuge der Verlängerung entstehenden neuen Haltestellen böten keinen zeitlichen Vorteil. Der Bereich Dürerstraße sei bereits durch Busse ausreichend erschlossen, die Stadtbahnverlängerung würde keinen Zeitgewinn bedeuten.</p> <p>3. Eine angemessene Verkehrserschließung werde erst Sinn machen, wenn der Bedarf feststeht.</p> <p>4. Die Verlängerung der Stadtbahnlinie bis zur Dürerstraße werde mit dem im Bebauungsplan festgelegten Junktim begründet, dass 70% des Verkehrs mit öffentlichem Personennahverkehr</p>	<p><i>Die Stellungnahme bezieht sich auf den Bebauungsplan Nr. II/G21 und auf die 215. FNP-Änderung.</i></p> <p>zu 1: Die Bedenken werden zur Kenntnis genommen, ihnen wird jedoch nicht gefolgt.</p> <p>Die Frage der Eingriffe in Natur und Landschaft wurde mit den Fachbehörden abgestimmt und ausführlich im Teil C 2.2.1 unter Punkt V. erläutert.</p> <p>zu 2, 3, 4 und 5: Die Bedenken werden zur Kenntnis genommen, ihnen wird jedoch nicht gefolgt.</p> <p>Die Frage des verkehrlichen Nutzens / Bedarfs, die Frage der verlängerten Fahrzeit durch die neue Trasse, die Frage der Optimierung der Buslinienführung als Alternative zur Stadtbahnverlängerung und die Frage der Anbindung der Wohnquartiere Dürerstraße / Schloßhofstraße an das ÖPNV-Netz wurde mit den Fachbehörden abgestimmt und ausführlich im Teil C 2.2.1 unter Punkt I. erläutert.</p> <p>Daher ist der Vorschlag, den Bebauungsplan Nr.II/G 20 zu ändern, nicht zielführend.</p>

	<p>(ÖPNV) abgewickelt werden können. Das sei durch den gegenüber den Ursprungsplänen veränderten Standort der neu gebauten FH bereits erreicht, weil die neu geplante Haltestelle keinen nennenswerten kürzeren Weg als die vorhandene Haltestelle Wellensiek biete. Für die weitere Bebauung der Langen Lage im Rahmen des Bebauungsplans sei es ohne weiteres möglich, die vorhandenen Buslinien 25/26 über den Campus zu führen und damit den geforderten ÖPNV-Anschluss zu erreichen.</p> <p>5. Es wird angeregt, den Bebauungsplan mit der Voraussetzung einer 70%igen Verkehrserschließung über den ÖPNV, bevor neu gebaut werden kann, zu ändern, weil eine angemessene Verkehrserschließung erst Sinn mache, wenn der Bedarf feststeht oder absehbar sei.</p>	
45.	<p>Anwohner Liebermannstr. 4, Mail vom 06.03.2017</p> <p>1. Baukosten im Bereich von 12 Mio. € und mehr und zusätzlich eine Erhöhung des jährlichen Defizits für den Betrieb der verlängerten Strecke in einer Größenordnung von 500.000 €, außerdem Rückzahlung von Fördermitteln des Landes würden in keinem vertretbaren Verhältnis zu der angenommenen Steigerung der prognostizierten Fahrgastzahlen stehen.</p> <p>2. Die Annahme der Fahrgastzahlen stehe auf sehr wackeligen Beinen, da davon ausgegangen werde, dass die Bewohner der Siedlung Dürerstraße ihre gute Busanbindung durch Linie 25/26 zugunsten der Stadtbahn Linie 4 aufgeben, obwohl diese einen großen Umweg macht und darum eher eine längere Fahrtzeit in die Stadtmitte benötigt als der Bus.</p> <p>3. Das Argument der besseren Anbindung der FH sei nicht stichhaltig, weil die neue geplante Haltestelle Campus/FH nur eine minimale Verkürzung des Fußwegs zur FH bringt, dafür allerdings mit der Stadtbahn ein großer Bogen gefahren werden muss, der keinerlei Zeitvorteil bringt.</p> <p>4. Der einzige erkennbare Vorteil für die Nutzer der Linie 4, die Studenten der FH, wäre eine Verschwenkung der Trasse hinter der Haltestelle Wellensiek direkt zur FH. Allerdings wären auch hier Aufwand und Nutzen in keinem vertretbaren Verhältnis, da die meisten Bürger dieser Stadt, die die Stadtbahn nutzen, einen längeren Fußweg zurückzulegen haben als die Studenten von der Haltestelle Wellensiek bis zum Eingang zur FH.</p> <p>5. Zukünftig solle die Verlängerung der Linie 4 mit der Endstation Babenhausen Süd der Linie</p>	<p><i>Die Stellungnahme bezieht sich auf den Bebauungsplan Nr. II/G21 und auf die 215. FNP-Änderung.</i></p> <p>zu 1: Die Bedenken werden zur Kenntnis genommen, ihnen wird jedoch nicht gefolgt. Die Planung wird beibehalten.</p> <p>Die Frage der Kosten wurde mit den Fachbehörden abgestimmt und ausführlich im Teil C 2.2.1 unter Punkt IV. erläutert.</p> <p>zu 2-4, 6: Die Bedenken werden zur Kenntnis genommen, ihnen wird jedoch nicht gefolgt. Die Planung wird beibehalten.</p> <p>Frage des verkehrlichen Nutzens / Bedarfs die Frage zur verlängerten Fahrzeit durch die neue Trasse, die Frage der Optimierung der Buslinienführung als Alternative zur Stadtbahnverlängerung und die Frage der Anbindung der Wohnquartiere Dürerstraße / Schloßhofstraße an das ÖPNV-Netz wurde mit den Fachbehörden abgestimmt und ausführlich im Teil C 2.2.1 unter Punkt I. erläutert. Die Frage des Modal Split / der Verkehrsprognose wurde mit den Fachbehörden abgestimmt und ausführlich im Teil C 2.2.1 unter Punkt II. erläutert.</p> <p>zu 5: Die Bedenken werden zur Kenntnis genommen, ihnen wird jedoch nicht gefolgt.</p> <p>Ein Ringschluss zur Linie 3 ist bisher noch nicht konkret geplant und nicht Gegenstand dieses Verfahrens. Bislang geht die Planung jedoch davon aus, dass im Falle einer weiteren Verlängerung der Linie 4 in Richtung Linie 3 eine Führung durch die Dürerstraße verwirklicht wird. Die geplante Endhaltestelle ist bereits für diese mögliche zukünftige Führung ausgelegt und müsste nicht erneut angepasst werden. Zu Rückzahlungsforderungen würde es daher nicht kommen. Eine Verlänge-</p>

	<p>3 verbunden werden. Dazu seien drei denkbare Optionen vorgestellt worden, die bisher nicht verglichen und bewertet worden seien. Eine Verlängerung der Linie 4 zur Dürerstraße koste heute schon viel Geld, das bei einer Verbindung zur Linie 3 fehlinvestiert wäre und sicher auch zur Rückzahlung von Landeszuschüssen führen würde, wie bei der Endhaltestelle Lohmannshof.</p> <p>6. Es sollte zunächst ein Gesamtkonzept für die Stadtbahn Linie 4 vorgelegt werden, bevor teure Investitionen getätigt werden, die keinen erkennbaren Nutzen haben. Dieses Konzept müsse auch die veränderten Rahmenbedingungen berücksichtigen, die sich durch den veränderten Standort der FH ergeben haben.</p> <p>7. Der Bebauungsplan für den Campus Nord sollte dahingehend geändert werden, dass nicht im Vorfeld schon eine Stadtbahnlinie ohne aktuellen Nutzen ins freie Feld verlängert werden muss, damit Baurecht ermöglicht wird. Die sinnvolle Anbindung an den öffentlichen Personennahverkehr sei erst gegeben, wenn der Bedarf erkennbar sei.</p> <p>Die derzeitige Anbindung stelle die Vorgaben von 70% ÖPNV schon sicher, da die FH fußläufig von der Haltestelle Wellensiek erreicht werden kann. Es sei heute noch nicht absehbar, ob eine weitere Bebauung des Campus Nord zu einem nennenswerten Zuwachs von dort arbeitenden Personen führt, die nicht mit den vorhandenen Möglichkeiten der Linie 4 und einer veränderten Linienführung der Buslinien 25/26 bedient werden können.</p>	<p>zung der Linie 4 bis zur Endhaltestelle der Linie 3 in Babenhausen Süd ist nicht Gegenstand des planfeststellungsersetzenden Bebauungsplans Nr. II/G21. Die im planfeststellungsersetzenden Bebauungsplans Nr. II/G21 vorgesehene Endhaltestelle ist die Schlosshofstraße.</p> <p>zu 7: Die Bedenken werden zur Kenntnis genommen, ihnen wird jedoch nicht gefolgt. Die Planung wird beibehalten. Die Frage des verkehrlichen Nutzens / Bedarfs wurde mit den Fachbehörden abgestimmt und ausführlich im Teil C 2.2.1 unter Punkt I. erläutert.</p> <p>Daher ist der Vorschlag, den Bebauungsplan Nr.II/G 20 zu ändern, nicht zielführend.</p>
48.	<p>Anwohnerin Noldestr. 14, Mail vom 05.03.2017</p> <p>1. Die Verhältnismäßigkeit vom Aufwand und Nutzen des Projekts wird in Frage gestellt. Es wird gefragt, ob sich eine effizientere Lösung nicht durch eine sinn- und zweckvolle Erweiterung und somit Verbesserung des bereits vorhandenen öffentlichen Verkehrsnetzes ergäbe.</p> <p>2. Es wird in Frage gestellt, ob nach dem Neubau der FH die prognostizierten Zahlen zur ÖPNV Nutzung der aktuellen Situation entsprechen. Eine an den gegenwärtigen Verhältnissen angepasste Überarbeitung der ursprünglichen Planung wird gefordert.</p> <p>3. Die Kosten der Stadtbahnverlängerung, die im Bereich von ca. 15 Mio. € angesiedelt seien und das voraussichtlich daraus resultierende jährliche Defizits der Stadt in der Größenord-</p>	<p><i>Die Stellungnahme bezieht sich auf den Bebauungsplan Nr. II/G21 und auf die 215. FNP-Änderung.</i></p> <p>zu 1: Die Bedenken werden zur Kenntnis genommen, ihnen wird jedoch nicht gefolgt. Die Frage des verkehrlichen Nutzens / Bedarfs und die Frage der Optimierung der Buslinienführung als Alternative zur Stadtbahnverlängerung wurde mit den Fachbehörden abgestimmt und ausführlich im Teil C 2.2.1 unter Punkt I erläutert.</p> <p>zu 2: Die Bedenken werden zur Kenntnis genommen, ihnen wird jedoch nicht gefolgt. Die Frage der Verkehrsprognose wurde mit den Fachbehörden abgestimmt und ausführlich im Teil C 2.2.1 unter Punkt II. erläutert.</p> <p>zu 3: Die Bedenken werden zur Kenntnis genom-</p>

<p>nung von ca. 500.000 €, sowie die anstehenden Rückzahlungen von Fördermittel des Landes in Millionenhöhe werden kritisiert.</p> <p>4. Eine intensive Auseinandersetzung mit der Verlängerung der Stadtbahn insbesondere hinsichtlich des herausgestrichenen Nutzens für die Bürger müsse letztlich auf die Frage hinauslaufen, wem und in welchem Umfang letztlich das beharrliche Festhalten an alten Plänen Nutzen bringen solle.</p> <p>Es ließe sich der Verdacht nicht von der Hand weisen, dass trotz aller Betonung der Zusicherung von größtmöglicher Transparenz und der selbstredenden Einbeziehung der Bürgerinteressen in die Planung die Realität anders aussehe.</p> <p>Verhalte es sich nicht vielmehr so, dass die Fertigstellung der Verlängerung in erster Linie als Grundvoraussetzung bzw. Rechtfertigung dazu diene, im weiteren Verlauf weitere Flächen, überwiegend in naturnahen Gebieten im Bielefelder Westen, für weitere Bebauungspläne zu erschließen? Dies würde zweifelsohne einen sehr profitablen Gewinn einbringen – keinesfalls jedoch den Bürgern, deren Wohl das Projekt (angeblich) dienen soll. In diesem Licht betrachtet scheine die Verlängerung der Stadtbahn quasi den Garanten dafür abzugeben, dass letztlich in der betreffenden Umgebung ein komplett neues Stadtquartier geplant und auch gebaut werden wird, ohne dass öffentlich, und schon gar nicht transparent, darüber diskutiert werde.</p> <p>Allem Anschein nach würde im Hintergrund der bislang an die Öffentlichkeit weitergegebenen Informationen ein bereits weitläufig ausgearbeitetes Programm zur Umsetzung von Bauvorhaben laufen, die notwendigerweise die Stadtbahnverlängerung voraussetzen.</p> <p>Werden denkbare Alternativen ignoriert, weil großangelegte Baupläne gefährdet würden?</p> <p>Wenn der Verdacht naheliege, dass die Verlängerung in erster Linie quasi als Pionierstück die Umsetzung anderer Pläne gewährleisten solle, stünde zu befürchten, dass die Auseinandersetzung mit sinnvollen (und weitaus kostengünstigeren) Alternativen nicht nur halbherzig erfolge, sondern regelrecht bewusst vermieden werde, während die Öffentlichkeit über die Vorgänge im Hintergrund bewusst im Unklaren gelassen werde.</p> <p>Pauschale und keinesfalls transparente Ausführungen, wie sie bislang der öffentlichen Meinungsbildung zur Verfügung gestellt wurden, würden keinesfalls dazu beitragen, der interessierten und betroffenen Bürgerschaft ein kon-</p>	<p>men, ihnen wird jedoch nicht gefolgt.</p> <p>Die Frage der Kosten wurde mit den Fachbehörden abgestimmt und ausführlich im Teil C 2.2.1 unter Punkt IV. erläutert.</p> <p>zu 4: Die Bedenken werden zur Kenntnis genommen, ihnen wird jedoch nicht gefolgt.</p> <p>Mit der Aufstellung des Bebauungsplans Nr. II/ G21 sollen in erster Linie die planungsrechtlichen Voraussetzungen für eine hochwertige Erschließung des Hochschulcampus Nord durch den schienengebundenen öffentlichen Personennahverkehr geschaffen werden. Des Weiteren ergibt sich hierdurch die Möglichkeit, die Wohngebiete rund um die Dürerstraße leistungsfähig an das Stadtbahnnetz anzubinden. Die Entwicklung von neuen Baugebieten im Außenbereich würde jeweils eines eigenständigen Flächennutzungsplan-Änderungsverfahrens und Bebauungsplan-Aufstellungsverfahrens bedürfen.</p> <p>zu 5: Die Bedenken werden zur Kenntnis genommen, ihnen wird jedoch nicht gefolgt.</p> <p>Die Frage der Eingriffe in Natur und Landschaft wurde mit den Fachbehörden abgestimmt und ausführlich im Teil C 2.2.1 unter Punkt V. erläutert.</p> <p>zu 6: Die Kritik wird zur Kenntnis genommen, ihr wird jedoch nicht gefolgt.</p> <p>Bereits zum Entwurf wurde in der Begründung unter Pkt. 4.1.4 das Thema „untersuchte Planungsvarianten“ erläutert.</p> <p>Die Frage der Trassierung und Alternativprüfung wurde mit den Fachbehörden abgestimmt und ausführlich im Teil C 2.2.1 unter Punkt III. erläutert.</p> <p>zu 7: Die Bedenken werden zur Kenntnis genommen, ihnen wird jedoch nicht gefolgt.</p> <p>Die Frage der landwirtschaftlichen Belange wurde mit den Fachbehörden abgestimmt und ausführlich im Teil C 2.2.1 unter Punkt VIII. erläutert.</p>
--	--

<p>kreter Bild vom gegenwärtigen Gesamtkonzept und sämtlichen Konsequenzen zu vermitteln.</p> <p>Welche (tatsächlich) möglichen Alternativen gebe es? Warum gebe es keine breit angelegte öffentliche Diskussion unter ernstzunehmender Einbeziehung der Bürger, ohne dass sich diese dem Vorwurf ausgesetzt sehen müssen, populistische und somit wenig diskussionswürdige Standpunkte zu vertreten?</p> <p>5. Es wird angeregt, die vorhandenen naturnahen Gebiete zu schützen und pflegen und nicht die Natur und Landschaft zu zerstören. Das Ausmaß der Zerstörung von naturnahen Gebieten sollte möglichst gering gehalten werden. Es wird gefragt, inwiefern das Vorhaben mit dem Bundesnaturschutzrecht bzw. Landesnaturrecht vereinbar sei. Es könne nicht nachvollzogen werden, warum die Stadtbahnverlängerung einen unvermeidbaren Eingriff darstellen sollte. Das zur Diskussion stehende Bauvorhaben stelle zweifelsfrei einen immensen Eingriff in Natur und Landschaft dar und darüber hinaus in einem Bereich, der laut Zielkonzept Naturschutz der Stadt Bielefeld mit einer mittleren bzw. hohen Schutzfunktion beschrieben werde.</p> <p>6. Eine ausreichenden Alternativprüfung sei nicht erfolgt.</p> <p>7. Die Trasse der verlängerten Stadtbahnlinie 4 führe über Flächen, die im Wesentlichen einer landwirtschaftlichen Nutzung unterliegen. Es werden Ersatzflächen für die landwirtschaftliche Nutzung gefordert.</p>	
<p>49. Anwohner Noldestr. 14, Mail vom 05.03.2017</p> <p>1. Die Trasse der verlängerten Stadtbahnlinie 4 führe in erheblichem Umfang über private Grundstücke, die im Wesentlichen einer landwirtschaftlichen Nutzung unterliegen. Es werden Ersatzflächen für die landwirtschaftliche Nutzung gefordert.</p> <p>2. Es wird die Frage gestellt, ob mit der Erweiterung der Linie 4 ein Faktum geschaffen werden solle, welches dazu diene, zukünftig ganz andere "Planungen" und Erschließungen von neuen Baugebieten mit weiterer Zerstörung und Zerstückelung von naturnahen Gebieten im Bielefelder Westen zu begünstigen.</p> <p>Wie bereits bekannt sei, sei im Zuge der Diskussionen um die geplante Stadtbahnverlängerung bereits darauf verwiesen worden, dass in der Tat Planungen für bestimmte, einzelne Gebiete vorliegen würden. Dabei handele es sich</p>	<p><i>Die Stellungnahme bezieht sich auf den Bebauungsplan Nr. II/G21 und auf die 215. FNP-Änderung.</i></p> <p>zu 1: Die Bedenken werden zur Kenntnis genommen, ihnen wird jedoch nicht gefolgt.</p> <p>Die Frage der landwirtschaftlichen Belange wurde mit den Fachbehörden abgestimmt und ausführlich im Teil C 2.2.1 unter Punkt VIII. erläutert.</p> <p>zu 2: Die Bedenken werden zur Kenntnis genommen, ihnen wird jedoch nicht gefolgt.</p> <p>Mit der Aufstellung des Bebauungsplans Nr. II/ G21 sollen in erster Linie die planungsrechtlichen Voraussetzungen für eine hochwertige Erschließung des Hochschulcampus Nord durch den schienengebundenen öffentlichen Personennahverkehr geschaffen werden. Des Weiteren ergibt sich hierdurch die Möglichkeit, die Wohngebiete rund um die Dürerstraße leis-</p>

<p>jedoch jeweils um eher kleine Flächen, die allem Anschein nach für den Wohnungsbau verplant worden sind.</p> <p>Sähe es nicht vielmehr so aus, dass der Bau der Verlängerung letzten Endes darauf hinauslaufen werde, dass in dem angrenzenden Gebiet ein komplettes neues Stadtviertel entsteht?</p> <p>Darüber hinaus sei bislang keinesfalls dezidiert klaggestellt worden, ob die geplanten Bauobjekte nicht auch Gewerbebebauung mit einschließen und, falls dieses zutrifft, in welchem Ausmaß.</p> <p>Dass somit ein großes, zusammenhängendes naturnahes Gebiet mit artenreicher Flora und Fauna, das von zahlreichen Bürgerinnen und Bürgern sehr gerne zum Zwecke der erholsamen Entspannung aufgesucht wird, vernichtet wird, sei ein weiterer Punkt, der ein Ausweichen auf sinnvolle Alternativvorschläge dringend erforderlich mache.</p> <p>3. Aus dem zukünftig zu erwartenden Verkehrsaufkommen und dessen Bewältigung im Rahmen der Uni und FH würde sich die Rechtfertigung einer Verlängerung der Linie 4 kaum rechtfertigen.</p> <p>4. Als eine sinnvolle und vor allem kostengünstigere Alternative böte sich der weitere Ausbau des bereits vorhandenen Verkehrsnetzes an. Der Kostenaufwand würde sich erheblich verringern und dennoch würde ganz im Sinne der als primäres Ziel propagierten Steigerung der Fahrgastzahlung im ÖPNV verfahren.</p> <p>5. Weiter wird die Frage gestellt, ob Alternativplanungen hinreichend berücksichtigt worden sind. Es dränge sich förmlich der Eindruck auf, dass eine tendenziöse Informationsausgabe verfolgt wird, deren maßgeblicher Zweck darin bestehe, in der öffentlichen Meinung den Eindruck zu erwecken, dass eine erneute Überarbeitung des Bauvorhabens unter Berücksichtigung alternativer Lösungen weder möglich noch erstrebenswert sei. Dieser wenig offene, geschweige denn transparente Informationshabitus lasse vermuten, dass eine ernstzunehmende Miteinbeziehung der Bürger weder erwünscht noch angestrebt sei. Warum werden alternative Vorschläge auffallend schnell in den Bereich des Populismus und der Angstmacherei geschoben? Eine transparente Diskussion mit der betroffenen bzw. interessierten Bürgerschaft sähe gänzlich anders aus. Darf auf Verbesserungen beim zukünftigen Meinungs-</p>	<p>tungsfähig an das Stadtbahnnetz anzubinden. Die Entwicklung von neuen Baugebieten im Außenbereich würde jeweils eines eigenständigen Flächennutzungsplan-Änderungsverfahrens und Bebauungsplan-Aufstellungsverfahrens bedürfen.</p> <p>zu 3 und 4: Die Bedenken werden zur Kenntnis genommen, ihnen wird jedoch nicht gefolgt.</p> <p>Die Frage des verkehrlichen Nutzens / Bedarfs und die Frage der Optimierung der Buslinienführung als Alternative zur Stadtbahnverlängerung wurde mit den Fachbehörden abgestimmt und ausführlich im Teil C 2.2.1 unter Punkt I erläutert.</p> <p>zu 5: Kritik und Bedenken werden zur Kenntnis genommen. Die Kritik wird aus den genannten Gründen aber insgesamt zurückgewiesen.</p> <p>In dem bereits seit mehreren Jahren laufenden Planungsprozess wurden die Bürger mehrfach in die Planungen einbezogen. Im Rahmen der frühzeitigen Bürgerbeteiligung wurden zum Beispiel die Frage der Trassierung von Stadtbahn und Dürerstraße, die Frage nach der grundsätzlichen Erforderlichkeit einer Stadtbahn für den Campus sowie Fragen zum Immissionschutz diskutiert.</p> <p>Die kritischen Stellungnahmen der Bürger wurden ernst genommen und veranlassten das Amt für Verkehr, Alternativen zu der zuvor geplanten Trassenführung zu untersuchen. Gegenstand der Untersuchungen waren insbesondere die optische Abschirmung der Trasse durch Sichtschutzwälle im westlichen Trassenabschnitt (Bereich Wohngebiet „Universitätsviertel Hof Hallau“) sowie der Verlauf von Dürerstraße und Stadtbahn im Abschnitt östlich des Hochschulcampus bis zur geplanten Endhaltestelle Schlosshofstraße.</p> <p>Diese Untersuchungen führten im weiteren Planungsprozess dann auch zu Änderungen an der bisherigen Planung. So wurde zum Beispiel die Trassierung im Bereich Dürerstraße angepasst, wo die Stadtbahn nun südlich der Dürerstraße geführt wird, wodurch Vorteile in Bezug auf Lärmschutz und Flächenbedarf erzielt werden konnten.</p> <p>zu 6: Die Bedenken werden zur Kenntnis genommen, ihnen wird jedoch nicht gefolgt.</p> <p>Die Frage der Verkehrsprognose wurde mit den Fachbehörden abgestimmt und ausführlich im Teil C 2.2.1 unter Punkt II. erläutert.</p> <p>zu 7: Die Bedenken werden zur Kenntnis genommen, ihnen wird jedoch nicht gefolgt.</p> <p>Die Frage der Kosten wurde mit den Fachbehörden</p>
---	--

	<p>tausch gehofft werden oder werden alternative Vorschläge prinzipiell ausgeschlossen?</p> <p>6. Die geplante Verlängerung fußt auf Plänen, die bereits vor Jahren ausgearbeitet wurden und somit den gegenwärtigen Verhältnissen nicht mehr sinnvoll Rechnung tragen. In diesem Zusammenhang wird hier als Beispiel auf den Neubau der FH verwiesen. Daher werden aktuellere Gutachten gefordert.</p> <p>7. Die zu erwartenden Kosten seien im Vergleich zu dem minimalen "Mehrwert" dieses Bauvorhabens nicht zu rechtfertigen. Es würden Schätzungen vorliegen, die z. B. für die Fertigstellung des wenig mehr als 1 km langen Teilstück von der Haltestelle Lohmannshof bis zur Schlosshofstraße Kosten von mindestens 20 Millionen Euro veranschlagen.</p> <p>Es werde die Frage gestellt, ob nach Meinung der Planverfasser die Finanzierung des umfangreichen Bauprojektes durch Steuermittel tatsächlich im Sinne der Bürger dieser Stadt liege. Es würden sich unschwer zahlreiche Bereiche anführen lassen, in denen solche Summen eine weitaus bürgerfreundlichere Verwendung finden könnten.</p> <p>Es werde befürchtet, dass sich durch den Bau der Verlängerung das jährliche Defizit der Verkehrsbetriebe der Stadt Bielefeld erheblich erhöht, da die Betriebskosten von moBiel durch zusätzliches Personal und zusätzliche Züge steigen werden. Die Strecke würde sich somit absehbar als hoch defizitär erweisen.</p>	<p>abgestimmt und ausführlich im Teil C 2.2.1 unter Punkt IV. erläutert.</p>
50.	<p>Anwohner Neuköllner Str. 12, Mail vom 06.03.2017</p> <p>1. Die Verlängerung der Stadtbahnlinie 4 stelle ohne Zweifel einen Eingriff in Natur und Landschaft dar. Die in Rede stehende Fläche werde im Zielkonzept Naturschutz der Stadt Bielefeld mit einer mittleren bzw. hohen Schutzfunktion beschrieben.</p> <p>2. Der verkehrliche Modal Split von 70:30 sei durch die veränderte Lage der neu gebauten FH bereits erreicht. Für die weitere Bebauung der Langen Lage im Rahmen des Bebauungsplans sei es möglich, mit entsprechend optimierter Linienführung der vorhandenen Buslinien, diesen Modal Split zu erreichen.</p> <p>3. Die Kapazitäten der Stadtbahn sind bereits heute ausgeschöpft. Vor einer etwaigen Streckenverlängerung sei zwingend zu prüfen, ob die Strecke einem wachsenden Verkehrsauf-</p>	<p><i>Die Stellungnahme bezieht sich auf den Bebauungsplan Nr. II/G21 und auf die 215. FNP-Änderung.</i></p> <p>zu 1: Die Bedenken werden zur Kenntnis genommen, ihnen wird jedoch nicht gefolgt.</p> <p>Die Frage der Eingriffe in Natur und Landschaft wurde mit den Fachbehörden abgestimmt und ausführlich im Teil C 2.2.1 unter Punkt V. erläutert.</p> <p>zu 2, 6: Die Bedenken werden zur Kenntnis genommen, ihnen wird jedoch nicht gefolgt.</p> <p>Die Frage des Modal Split / der Verkehrsprognose wurde mit den Fachbehörden abgestimmt und ausführlich im Teil C 2.2.1 unter Punkt II. erläutert. Die Frage der Optimierung der Buslinienführung als Alternative zur Stadtbahnverlängerung wurde mit den Fachbehörden abgestimmt und ausführlich im Teil C 2.2.1 unter Punkt I. erläutert.</p>

	<p>kommen überhaupt gewachsen sei. Primäres Ziel der Maßnahme sollte die Steigerung der Fahrgastzahlen im ÖPNV sein. Dies sei kaum möglich, da die FH über die Haltestelle „Wellensiek“ bereits jetzt optimal angebunden sei und sich bei Nutzung der neuen Haltestelle „Fachhochschule“ durch die vorgeschlagene Streckenführung eine Verlängerung der Fahrzeit ergeben würde. Die neu geplante Endhaltestelle Schloßhofstraße sei bereits exzellent durch den ÖPNV (Bus) angeschlossen. Die Fahrzeit Richtung Innenstadt wäre bei Nutzung der verlängerten Linie 4 durch die S-förmige Linienführung sogar absehbar höher.</p> <p>4. Aufwand und Nutzen würden in keinem vertretbaren Verhältnis stehen.</p> <p>5. Der sekundäre Nutzen des Projekts (Herstellung des Baurechts für „Campus Nord“) sei bei minimalen Kosten durch eine Änderung des Bebauungsplans zu erreichen. Da der gewünschte Modal Split für das Gelände bereits erreicht sei, sei kein Klagegrund gegen eine solche Änderung absehbar.</p> <p>6. Der Bericht der IVV GmbH vom 27.10.2014 beruhe auf veralteten Zahlen für den MIV (bis 2010) und ÖPNV (bis 2013). Diese Datenlage sei nicht ausreichend, insbesondere weil sie die verlagerten Verkehrsströme durch den im Sommer 2015 bezogenen Neubau der Fachhochschule Bielefeld nicht berücksichtige.</p>	<p>zu 3 und 5: Die Anregung wird zur Kenntnis genommen, ihr wird jedoch nicht gefolgt. Die Planung wird beibehalten.</p> <p>Die Frage des verkehrlichen Nutzens / Bedarfs, die Frage der Kapazitäten der Linie 4, die Frage zur verlängerten Fahrzeit durch die neue Trasse, die Frage der Anbindung der Wohnquartiere Dürerstraße / Schloßhofstraße an das ÖPNV-Netz und die Frage des sekundären Nutzens des Projekts wurde mit den Fachbehörden abgestimmt und ausführlich im Teil C 2.2.1 unter Punkt I erläutert.</p> <p>Daher ist der Vorschlag, den Bebauungsplan Nr.II/G 20 zu ändern, nicht zielführend.</p> <p>zu 4: Die Bedenken werden zur Kenntnis genommen, ihnen wird jedoch nicht gefolgt.</p> <p>Die Frage des verkehrlichen Nutzens / Bedarfs, wurde mit den Fachbehörden abgestimmt und ausführlich im Teil C 2.2.1 unter Punkt I erläutert. Die Frage der Kosten wurde mit den Fachbehörden abgestimmt und ausführlich im Teil C 2.2.1 unter Punkt IV. erläutert.</p>
51.	<p>Anwohner Großdornberger Str. 61, Mail vom 06.03.2017</p> <p>1. In der Bürgerinformation hätten Politik und Verwaltung nicht die Wahrheit gesagt. Die Bürgerinformation sei mit falschen Informationen und diesbezüglich sogar einem Diskussionsverbot von Frau Viehmeister durchgeführt worden. Sie sei damit hinfällig und müsse wiederholt werden!</p> <p>Auf eindeutige Nachfragen der Bürgerinnen und Bürger zu konkreten Planungen zur Weiterführung der Linie 4 (durch die Dürerstraße o.ä.) sei von der Verwaltung dargelegt worden, dass es dazu keine Planung gebe.</p> <p>In der Presse vom 18.2., also gut 2 Wochen später habe Herr Fortmeier (SPD) sehr wohl die konkreten Planungen des Stadtentwicklungsausschusses verraten und habe die Zeitung einen Plan über die Streckenführung und Verbindung zur Linie 3 abdrucken lassen. Es könne nicht sein, dass diese Informationen nicht bereits am 1. Februar sowohl Frau Viehmeister (Bezirksvertretung/SPD), der Verwaltung, oder</p>	<p><i>Die Stellungnahme bezieht sich auf den Bebauungsplan Nr. II/G21 und auf die 215. FNP-Änderung.</i></p> <p>zu 1: Die Bedenken werden zur Kenntnis genommen, ihnen wird jedoch nicht gefolgt.</p> <p>Ein Ringschluss zur Linie 3 ist bisher noch nicht konkret geplant und nicht Gegenstand dieses Verfahrens.</p> <p>Mit der Aufstellung des Bebauungsplans Nr. II/ G21 sollen in erster Linie die planungsrechtlichen Voraussetzungen für eine hochwertige Erschließung des Hochschulcampus Nord durch den schienengebundenen öffentlichen Personennahverkehr geschaffen werden. Des Weiteren ergibt sich hierdurch die Möglichkeit, die Wohngebiete rund um die Dürerstraße leistungsfähig an das Stadtbahnnetz anzubinden.</p> <p>Die Entwicklung von neuen Baugebieten im Außenbereich würde jeweils eines eigenständigen Flächennutzungsplan-Änderungsverfahrens und Bebauungsplan-Aufstellungsverfahrens bedürfen.</p>

	<p>Herrn Moss (CDU) als Baudezernent vorgelegen haben. Der Vorsitzende des Stadtentwicklungsausschusses habe eine derart brisante Information sicherlich bereits Wochen und Monate vorher mit dem Dezernat bzw. der Bezirksvertretung abgestimmt, bevor es zu einer solchen Veröffentlichung kommt. Zu dem Schluss würde man auch kommen, wenn die Bezirksvertretung im geheimen(!) Teil der Sitzung vom 26. Januar 2017 (siehe Presse am Folgetag) bereits über die Bebauungspläne von 120ha in Dornberg und Babenhausen debattiert habe, obwohl Frau Viehmeister auf konkrete Nachfrage des Anwohners von "Workshops in ein paar Monaten" gesprochen habe.</p> <p>Dies sei eine gezielte Irreführung der Bürgerinnen und Bürger, auf Grund derer auf keinen Fall eine Bebauung des ersten Teils einer Trasse beginnen kann!</p> <p>Die Bürgerinnen und Bürger hätten obendrein ein Diskussionsverbot zum Thema "weitere Bebauung" von Frau Viehmeister gleich zu Beginn der Veranstaltung auferlegt bekommen, was ebenso darauf hindeute, dass man jeglichen Nachfragen aus dem Weg gehen wollte, damit sie Stück für Stück erst ein paar Wochen später veröffentlicht werden. Außerdem habe Herr Fortmeier auf der Bürgerinformation gefehlt, wie später klar geworden sei: um dieser konkreten Frage aus dem Weg zu gehen!</p> <p>Am 24. Februar 2017 habe die SPD ihre Mitglieder in Dornberg eingeladen, um mit Herrn Fortmeier im vertrauten Kreis über die weiteren Bebauungspläne zu diskutieren. Die Öffentlichkeit sei ausgeschlossen gewesen!</p> <p>Es werde eine offene und ehrliche Durchführung einer Bürgerinformation gefordert! Die Akten sollten nachvollziehbar dargelegt und den Bürgerinnen und Bürgern ein schlüssiges Gesamtkonzept und konkrete Planungen vorgestellt werden!</p>	
52.	<p>Anwohner Großdornberger Str. 61, Mail vom 06.03.2017</p> <p>1. In der Sitzung der Bezirksvertretung Dornberg am 21. September 2016 habe der Anwohner eine Frage gestellt. In seiner mtl. vorgetragenen Frage habe er um eine Zahl gebeten für die zusätzliche Verkehrsbelastung der Großdornberger Str. im Rahmen der Verlängerung der Linie 4. Da die neue Haltestelle einen P+R Effekt haben werde, z.B. bei Alm-Spielen aber auch anderweitig, würden die Anwohner der Großdornberger Str. weiteren Verkehr erwarten. Ein zusätzlicher Effekt wäre die Erschließung des Campus nordseitig durch deren Straße. Er denke, dass ein Rechenmodell belastbare Zahlen zeigen könne.</p>	<p><i>Die Stellungnahme bezieht sich auf den Bebauungsplan Nr. II/G21 und auf die 215. FNP-Änderung.</i></p> <p>zu 1: Kritik und Bedenken werden zur Kenntnis genommen. Die Kritik wird aus den genannten Gründen aber insgesamt zurückgewiesen.</p> <p>In den dem B-Plan-Verfahren zugrunde liegenden Lageplänen sind an der geplanten neuen Endhaltestelle keine Stellplätze geplant. Abweichend von den bisherigen Plänen sind nun jedoch ca. 12 Stellplätze innerhalb der zukünftigen Schlosshof- und Dürerstraße vorgesehen. Diese sollen hauptsächlich für Park-and-Ride genutzt, allerdings nicht durch entsprechende Schilder ausgewiesen werden.</p>

	<p>Per Schreiben vom 22. Februar 2017 habe er die Antwort erhalten. Diese Antwort sei nicht zufriedenstellend und gehe auf den zweiten Teilaspekt überhaupt nicht ein. Sie beruhe auf falschen Annahmen seitens der Verwaltung. Es sei u.a. falsch, dass "nach wie vor P+R stattfinden kann". Dies sei bereits jetzt nicht wirklich der Fall, da P+R nicht ausgeschildert sei und auch kaum Parkraum zur Verfügung stehe. Vielmehr werde in Seitenstraßen geparkt, bzw. auf unerlaubtem Gelände. Dies sei bei Fußballspielen usw. zu beobachten.</p> <p>Es werde erwartet, dass bei einer Verschiebung der Verkehrsströme ein umfangreiches Verkehrskonzept mitgeliefert wird. Und dass an Endhaltestellen -wie üblich- P+R Plätze ausgewiesen werden, dieses Konzept fehle.</p> <p>Leider werde auch nicht mehr zu Verfügung gestellt als ein Halbsatz, der besage, dass "rund 100 Kfz-Fahrten am Tag zu erwarten sein". Die Verwaltung müsse nachbessern, und für Anwohnerinnen und Anwohner in Karten nachvollziehbar darstellen, wie sich die Kfz-Bewegungen darstellen.</p> <p>In einem persönlichen Gespräch mit Herrn Moss am 7. Juli 2016 habe er einem Anwohner und dem Einwender erläutert, wie mit Rechenmodellen Fahrzeugbewegungen simuliert werden.</p> <p>Wenn er also diese Frage nach Zahlen in der offenen Fragestunde stelle, finde der Einwender, man könne als Bürger mehr erwarten, als ein halbes Jahr später 5 Zeilen von der Verwaltung. Es werde gebeten, ein nachvollziehbares Konzept nachzuliefern.</p>	<p>An der Endhaltestelle Lohmannshof sind Stellplätze vorhanden, welche allerdings ebenfalls nicht als Park-and-Ride-Plätze ausgewiesen sind. Diese vorhandenen Stellplätze werden durchaus auch schon jetzt als Park-and-Ride-Plätze genutzt, jedoch ist die Auslastung der vorhandenen Plätze meist gering.</p> <p>Durch die bereits am Lohmannshof vorhandenen Stellplätze sowie die fehlende Ausschilderung im Umfeld der geplanten neuen Endhaltestelle wird keine Verlagerung von P+R-Verkehren in Richtung Osten auf der Großdornberger Straße erwartet.</p> <p>Die zusätzlichen Verkehrsbelastungen durch zukünftige Neubauten auf dem Campusgelände wurden im vorliegenden Verkehrsgutachten der IVV Aachen bereits in den unterschiedlichen Planfällen (Mit- und ohne Stadtbahn) berücksichtigt. Auch hier ist für die Großdornberger Straße nur mit einer sehr geringfügigen Mehrbelastung zu rechnen (s. Antwortschreiben vom 22.02.2017).</p> <p>Neue Erkenntnisse, welche eine Überarbeitung oder Ergänzung des vorliegenden Verkehrsgutachtens erforderlich machen würden, liegen nicht vor.</p>
53.	<p>Anwohner Bavostr. 73, Mail vom 06.03.2017</p> <p>1. Die "Stadtbahntrasse Lohmannshof bis Dürerstraße" sei überflüssig.</p> <p>2. Das Geld sollte für den Anschluss weiterer Außenbezirke an das Straßenbahnnetz verwendet werden. Ein Beispiel wäre, die Linie 3 bis Theesen oder besser noch bis Jöllenbeck fortzuführen und dort Park and Ride mit ausreichenden Parkplätzen einzurichten. Das könnte die Jöllenbecker Straße im Berufsverkehr deutlich entlasten. Der Bedarf sei hier vielfach dringlicher als bei dem Bi-Prestigeobjekt Universität. Es gäbe noch viele weitere Beispiele, die viel mehr Sinn machen würden, als das Geld für die "Stadtbahntrasse Lohmannshof bis Dürerstraße" zu verbrennen.</p>	<p><i>Die Stellungnahme bezieht sich auf den Bebauungsplan Nr. II/G21 und auf die 215. FNP-Änderung.</i></p> <p>zu 1: Die Bedenken werden zur Kenntnis genommen, ihnen wird jedoch nicht gefolgt. Die Planung wird beibehalten.</p> <p>Die Frage des verkehrlichen Nutzens / Bedarfs wurde mit den Fachbehörden abgestimmt und ausführlich im Teil C 2.2.1 unter Punkt I. erläutert.</p> <p>zu 2: Die Anregung wird zur Kenntnis genommen, ihr wird jedoch nicht gefolgt.</p> <p>Die Stellungnahme betrifft nicht den Bebauungsplan II/G21.</p>
54.	<p>Anwohner Lütkes Holz 12, Mail vom 06.03.2017</p> <p>1. Die Verlängerung der Linie 4 über den Loh-</p>	<p><i>Die Stellungnahme bezieht sich auf den Bebauungsplan Nr. II/G21 und auf die 215. FNP-Änderung.</i></p>

	<p>mannshof hinaus werde nicht für sinnvoll gehalten. Beide zusätzlichen Haltestellen befänden sich nicht in der Nähe von vielen Wohnungen oder öffentlichen Gebäuden. Weitaus mehr seien sie von Feldern umgeben. Auch für die Anbindung des FH-Neubaus wären sie nicht von Vorteil, da die FH nach wie vor schneller von der Haltestelle Wellensiek aus erreichbar bliebe. Daher drängt sich ein Vergleich mit der Haltestelle Buschbachtal in Milse auf. Diese Haltestelle habe eine sehr ähnliche Lage und werde von sehr wenigen Fahrgästen genutzt. Die Verlängerung der Linie 2 nach Altenhagen sei sinnvoll gewesen, weil viele Menschen im Einzugsbereich der neuen Endhaltestelle Altenhagen leben und diese somit von vielen Fahrgästen genutzt wird. Bei der Verlängerung der Linie 4 seien allerdings beide Haltestellen von geringem Nutzen. Daher werde es für sinnvoll gehalten, eine Fahrgastzählung an der Haltestelle Buschbachtal durchzuführen, um sich ein Bild davon zu verschaffen, in welchem Umfang die neuen Haltestellen der Linie 4 genutzt werden würden.</p> <p>2. Die Kosten der Stadtbahnverlängerung werden kritisiert.</p> <p>3. Der Eingriff in die Natur wird kritisiert.</p>	<p>zu 1: Die Bedenken werden zur Kenntnis genommen, ihnen wird jedoch nicht gefolgt. Die Planung wird beibehalten.</p> <p>Die Frage des verkehrlichen Nutzens / Bedarfs wurde mit den Fachbehörden abgestimmt und ausführlich im Teil C 2.2.1 unter Punkt I. erläutert.</p> <p>Ein Vergleich mit den genannten Haltestellen ist an dieser Stelle nicht zielführend, da die Verlängerung der Stadtbahnlinie 4 die Voraussetzung der weiteren Entwicklung des Hochschulcampus Nord ist und die Erforderlichkeit der Trassenverlängerung im Rahmen mehrerer Verkehrsuntersuchungen nachgewiesen wurde. Daher wird die vorgeschlagene Fahrgastzählung an der Haltestelle Buschbachtal, zur Feststellung des Bedarfs der Trassenverlängerung der Stadtbahnlinie 4 nicht erforderlich.</p> <p>zu 2: Die Bedenken werden zur Kenntnis genommen, ihnen wird jedoch nicht gefolgt. Die Planung wird beibehalten.</p> <p>Die Frage der Kosten wurde mit den Fachbehörden abgestimmt und ausführlich im Teil C 2.2.1 unter Punkt IV. erläutert.</p> <p>zu 3: Kritik und Bedenken werden zur Kenntnis genommen. Die Kritik wird aus den genannten Gründen aber insgesamt zurückgewiesen.</p> <p>Die Frage der Eingriffe in Natur und Landschaft wurde mit den Fachbehörden abgestimmt und ausführlich im Teil C 2.2.1 unter Punkt V. erläutert.</p>
55.	<p>Anwohner Zilleweg 38, Mail vom 06.03.2017</p> <p>1. Es wird sich gegen die Verlängerung der Linie 4 ausgesprochen, da die derzeitige Anbindung an den öffentl. Nahverkehr als ausreichend gesehen wird.</p> <p>2. Durch das Vorhaben werde die Natur zerstört.</p> <p>3. Die hohen Kosten des Vorhabens werden kritisiert.</p>	<p><i>Die Stellungnahme bezieht sich auf den Bebauungsplan Nr. II/G21 und auf die 215. FNP-Änderung.</i></p> <p>zu 1: Die Kritik wird zur Kenntnis genommen. Die Kritik wird aus den genannten Gründen aber insgesamt zurückgewiesen.</p> <p>Die Frage des verkehrlichen Nutzens / Bedarfs, wurde mit den Fachbehörden abgestimmt und ausführlich im Teil C 2.2.1 unter Punkt I erläutert.</p> <p>zu 2: Kritik und Bedenken werden zur Kenntnis genommen. Die Kritik wird aus den genannten Gründen aber insgesamt zurückgewiesen.</p> <p>Die Frage der Eingriffe in Natur und Landschaft wurde mit den Fachbehörden abgestimmt und ausführlich im Teil C 2.2.1 unter Punkt V. erläutert.</p> <p>zu 3: Die Kritik wird zur Kenntnis genommen. Die Kritik wird aus den genannten Gründen aber insgesamt zurückgewiesen.</p> <p>Die Frage der Kosten wurde mit den Fachbehörden abgestimmt und ausführlich im Teil C 2.2.1 unter Punkt IV. erläutert.</p>

56.	<p>Anwohner Manchester Str., Mail vom 06.03.2017</p> <p>1. Lediglich für Ein-Familienhäuser sei der Bielefelder Wohnraum nicht gedeckt.</p> <p>2. Die Kapazitäten der Linie 4 seien bereits heute ausgeschöpft. Die Dürerstraße sei mit dem Bus gut erreichbar.</p> <p>3. Die Kosten der Maßnahme werden kritisiert.</p>	<p><i>Die Stellungnahme bezieht sich auf den Bebauungsplan Nr. II/G21 und auf die 215. FNP-Änderung.</i></p> <p>zu 1: Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Die Erforderlichkeit des planfeststellungersetzenden Bebauungsplans II/G 21 „Stadtbahn zum Campus Nord“ ist unabhängig vom angesprochenen Bedarf an Einfamilienhäusern auf dem Bielefelder Wohnungsmarkt zu betrachten.</p> <p>zu 2: Die Kritik wird zur Kenntnis genommen. Die Kritik wird aus den genannten Gründen aber insgesamt zurückgewiesen.</p> <p>Die Frage der Kapazitäten der Linie 4 und die Erschließung der Dürerstraße durch Busse wurde mit den Fachbehörden abgestimmt und ausführlich im Teil C 2.2.1 unter Punkt I erläutert.</p> <p>zu 3: Die Kritik wird zur Kenntnis genommen. Die Kritik wird aus den genannten Gründen aber insgesamt zurückgewiesen.</p> <p>Die Frage der Kosten wurde mit den Fachbehörden abgestimmt und ausführlich im Teil C 2.2.1 unter Punkt IV. erläutert.</p>
57.	<p>Anwohnerin Zilleweg, Mail vom 06.03.2017</p> <p>1. Es wird kritisiert, dass die Universität Bielefeld die Stadtbahnverlängerung nur aufgrund der baurechtlichen Kopplung der Campus-Bebauung mit der Stadtbahnverlängerung bräuchte. Die verkehrliche Notwendigkeit werde nicht gesehen.</p> <p>2. Die Kapazitäten der Stadtbahn seien bereits heute ausgeschöpft. Vor einer etwaigen Streckenverlängerung sei zwingend zu prüfen, ob die Strecke einem wachsenden Verkehrsaufkommen überhaupt gewachsen sei.</p> <p>3. Die FH sei über die Haltestelle „Wellensiek“ bereits jetzt optimal angebunden. Bei Nutzung der neuen Haltestelle „Fachhochschule“, würde sich durch die vorgeschlagene Streckenführung eine Verlängerung der Fahrzeit ergeben.</p> <p>4. Mit der Verlängerung sei für Anwohner des Wohngebiets Dürerstraße keine Aufwertung, sondern eine Abwertung verbunden. Es sei bereits eine exzellente ÖPNV-Anbindung vorhanden.</p>	<p><i>Die Stellungnahme bezieht sich auf den Bebauungsplan Nr. II/G21 und auf die 215. FNP-Änderung.</i></p> <p>zu 1, 2, 3 und 4: Kritik und Bedenken werden zur Kenntnis genommen. Die Kritik wird aus den genannten Gründen aber insgesamt zurückgewiesen.</p> <p>Die Frage des verkehrlichen Nutzens / Bedarfs, die Frage zu den Kapazitäten der Stadtbahn, die Frage zur verlängerten Fahrzeit und die Frage der Erschließung der Dürerstraße wurde mit den Fachbehörden abgestimmt und ausführlich im Teil C 2.2.1 unter Punkt I erläutert.</p>
59.	<p>Anwohner Altdorferstr. 28d, Schreiben vom 05.03.2017</p> <p>1. Die Verlängerung der Stadtbahnlinie bis zur Dürerstraße werde seitens der Stadt Bielefeld mit dem im Bebauungsplan II/G20 unterlegten</p>	<p><i>Die Stellungnahme bezieht sich auf den Bebauungsplan Nr. II/G21 und auf die 215. FNP-Änderung.</i></p> <p>zu 1-2, 4-6, 8: Die Bedenken werden zur Kenntnis genommen, gemäß den Ergebnissen der Gutachter-</p>

<p>verkehrlichen Modal Split von 70:30 ÖPNV/MIV begründet, geltend für die bestehenden Nutzungen und noch geplante Hochschulerweiterungen. Was bestehende Gebäude betrifft, sei davon auszugehen, dass dieser Modal-Split durch die veränderte Lage der FH erreicht sei. Daher entfalle die Begründung für die Verlängerung der Linie 4 bezogen auf die bestehenden Gebäude. Wenn seitens der Stadt daran Zweifel bestehen, müsste sie aktuelle Verkehrszählungen gutachterlich veranlassen. Hinweise, dass heute nur höchstens 30% des motorisierten Zielverkehrs durch den MIV erfolgt, würden die weitgehend leeren Tiefgaragen der Gebäude X und der FH liefern, sowie unausgelastete Parkhäuser und -flächen der Universität, dazu die Beobachtung, dass der Wegfall von Parkflächen auf dem Unigelände durch die Baumaßnahmen problemlos kompensiert werden konnte (z.B. Frauenparkplatz). Ein weiterer Hinweis für 70% ÖPNV-Anteil sei die zu Spitzenzeiten komplett ausgelastete Linie 4.</p> <p>2. Was den Campus in seiner vollständig entwickelten Form, d. h. auch künftige Bebauung auf der Langen Lage betreffe, sei eine Beibehaltung des status quo des Modal-Split zu erwarten, daher entfalle die Begründung für die Verlängerung der Linie 4 bezogen auf die künftigen Gebäude. Es sei nicht davon auszugehen, dass auf der Langen Lage Gebäude entstehen, die viele Neunutzerinnen haben. Selbst ein Max-Planck-Institut o.ä. hätte nur wenige Hundert akademische und nichtakademische Mitarbeiter, deren Anzahl sich (im Falle der Abweichung vom 70:30-Verhältnis) prozentual kaum negativ auf den Modal-Split auswirken würde, ein Rechenzentrum noch weniger.</p> <p>3. Beide Hochschulen würden im Gegensatz zur Begründung der Verwaltung von einer allenfalls stagnierenden Studierendenanzahl ausgehen, wie Zeitungsinterviews und andere Veröffentlichungen belegen - daher sei nicht zu erwarten, dass neue Gebäude für Studierende gebaut werden und das noch ausgerechnet am äußerten Campusrand.</p> <p>4. Für die Nutzerinnen der Kita der FH, die an der Langen Lage geplant ist, werde eine nähere Haltestelle kein Argument sein, sich allein aus diesem Grund gegen die Nutzung eines u.U. in der Familie existierenden Autos (bei FH-Studierenden ohnehin eher selten) zu entscheiden. Studierende Eltern würden dann mit der Bahn (oder dem Rad) kommen, wenn Kostengründe das erfordern - etwas weiter zu laufen</p>	<p>lichen Untersuchung aber zurückgewiesen.</p> <p>Die Frage des Modal Split / der Verkehrsprognose wurde mit den Fachbehörden abgestimmt und ausführlich im Teil C 2.2.1 unter Punkt II. erläutert.</p> <p>Bei dem Modal-Split von 70:30 handelt es sich um einen Zielwert, welcher durch die hohe ÖPNV-Erschließungsqualität der Stadtbahn erreicht werden soll.</p> <p>Im Verkehrsgutachten der IVV Aachen (Oktober 2007) wurden Annahmen bezüglich des erwarteten Verkehrsaufkommens zugrunde gelegt, welche in Kombination mit dem vorgegebenen Modal-Split von 70:30 entsprechende prognostizierte Fahrten mit MIV bzw. ÖPNV bedeuten. Es ist weiterhin das Ziel der Stadt Bielefeld, den ÖPNV zu stärken. Zudem liegen keine neuen Erkenntnisse vor, die eine Verschiebung des zugrunde gelegten Modal-Splits zum Beispiel in Richtung Radverkehr erwarten lassen. Daher wird nicht davon ausgegangen, dass die im Rahmen des Verkehrsgutachtens getroffenen Annahmen zu korrigieren wären. Mögliche Änderungen am Modal-Split sind zudem nicht Gegenstand der Bauleitplanung.</p> <p>zu 3: Die Bedenken werden zur Kenntnis genommen, ihnen wird jedoch nicht gefolgt. Die Planung wird beibehalten.</p> <p>Die Frage des verkehrlichen Nutzens / Bedarfs wurde mit den Fachbehörden abgestimmt und ausführlich im Teil C 2.2.1 unter Punkt I. erläutert.</p> <p>zu 7: Die Bedenken werden zur Kenntnis genommen, ihnen wird jedoch nicht gefolgt. Die Planung wird beibehalten.</p> <p>Die Frage der Optimierung der Buslinienführung als Alternative zur Stadtbahnverlängerung wurde mit den Fachbehörden abgestimmt und ausführlich im Teil C 2.2.1 unter Punkt I. erläutert.</p> <p>zu 9-11: Die Bedenken werden zur Kenntnis genommen, ihnen wird jedoch nicht gefolgt. Die Planung wird beibehalten.</p> <p>Für das „Inkrafttreten“ des beschlossenen Modal-Split von 70:30 gibt es keine zeitliche Begrenzung. Es handelt sich vielmehr um einen Zielwert, welcher durch die hohe ÖPNV-Erschließungsqualität der Stadtbahn erreicht werden soll.</p> <p>Im Verkehrsgutachten der IVV Aachen (Oktober 2007) wurden Annahmen bezüglich des erwarteten Verkehrsaufkommens zugrunde gelegt, welche in Kombination mit dem vorgegebenen Modal-Split von 70:30 entsprechende prognostizierte Fahrten mit MIV bzw. ÖPNV bedeuten. Es ist weiterhin das Ziel der Stadt Bielefeld,</p>
--	--

<p>würde sie davon nicht abhalten.</p> <p>5. Aktuelle Entwicklungen wie die Diskussion über Fahrverbote für Diesel in Bielefeld und der Rückgang der Attraktivität eines eigenen Autos bei jungen Leuten, wie immer wieder in Umfragen bestätigt wird, lassen die Nutzung des MIV gerade in dieser Stadt und durch diese Personengruppe in Zukunft unwahrscheinlicher werden.</p> <p>6. Was den Campus in seiner vollständig entwickelten Form, d.h. auch künftige Bebauung auf der Langen Lage betreffe, sei eine Verbesserung des status quo des Modal-Split einfacher und billiger zu bewerkstelligen als durch den Ausbau der Stadtbahn. Das werde vom Verkehrsgutachten und der Politik nicht berücksichtigt. Vor allem die Parkraumbewirtschaftung sei eine effektive Maßnahme, die noch nicht versucht wurde, um Autofahrer zu bewegen, nicht mit dem MIV zum Campus zu kommen. Eine Parkraumbewirtschaftung der Hochschulparkflächen würde die Nutzung des Autos noch teurer und gleichzeitig die Nutzung des Semestertickets noch günstiger machen und träfe erfreulicherweise auch die Mitarbeiter der Hochschulen, die sicherlich den MIV in prozentual höherem Maße nutzen als die Gruppe der Studierenden.</p> <p>7. Nicht untersucht worden sei eine veränderte Linienführung der Linie 25/26 mit einer neuen Haltestelle am Campus Nord/ neue FH-Kita. Die Busse würden über die ausgebaute Dürerstraße einen Schlenker über den Campus machen und dann wieder zurückfahren auf ihre alte Linie. Damit würde bei bestehender Linie eine bessere Auslastung und zweite Anbindung des Campus durch den ÖPNV erreicht, zusätzlich zu der veränderten und häufiger fahrenden Linie 31.</p> <p>8. Wenn heute noch mit dem MIV zum Campus fahrende Personen zum Umstieg gebracht werden, verbessere sich der Modal Split insgesamt, unabhängig davon, wie der "neue Modal Split des Campus Nord" aussehe. Daraus werde deutlich, dass man bei der Veränderung des Modal Split nicht alternativlos auf die Stadtbahn angewiesen sei, wie in der öffentlichen Diskussion suggeriert werde.</p> <p>9. Der Modal-Split 70:30 sei unklar definiert und als Kenngröße für die Stadtbahnplanung ungeeignet, denn hinter den Prozentzahlen würden</p>	<p>den ÖPNV zu stärken. Zudem liegen keine neuen Erkenntnisse vor, die eine Verschiebung des zugrunde gelegten Modal-Splits zum Beispiel in Richtung Radverkehr erwarten lassen. Daher wird nicht davon ausgegangen, dass die im Rahmen des Verkehrsgutachtens getroffenen Annahmen zu korrigieren wären. Mögliche Änderungen am Modal-Split sind zudem nicht Gegenstand der Bauleitplanung.</p> <p>zu 12: Die Bedenken werden zur Kenntnis genommen. Ein weitergehender Handlungsbedarf im Rahmen des vorliegenden Bebauungsplans wird nicht gesehen.</p> <p>Grundsätzlich ist die genaue Radverkehrsführung ebenso wie die gesamte Beschilderung nicht Gegenstand des laufenden B-Plan-Verfahrens, es werden lediglich Verkehrsflächen festgesetzt. Ob der Geh-/Radweg südlich der Stadtbahntrasse durch entsprechende Beschilderung benutzungspflichtig sein wird, oder ob der Radverkehr auch die Fahrbahn der Dürerstraße nutzen darf wird im weiteren Verfahren durch die Straßenverkehrsbehörde anhand der örtlichen Gegebenheiten als Einzelfallentscheidung festgelegt.</p> <p>zu 13 und 14: Die Bedenken werden zur Kenntnis genommen. Ein weitergehender Handlungsbedarf im Rahmen des vorliegenden Bebauungsplans wird nicht gesehen.</p> <p>Grundsätzlich ist die genaue Radverkehrsführung ebenso wie die gesamte Beschilderung nicht Gegenstand des laufenden B-Plan-Verfahrens, es werden lediglich Verkehrsflächen festgesetzt. Ob der Geh-/Radweg südlich der Stadtbahntrasse durch entsprechende Beschilderung benutzungspflichtig sein wird, oder ob der Radverkehr auch die Fahrbahn der Dürerstraße nutzen darf wird im weiteren Verfahren durch die Straßenverkehrsbehörde anhand der örtlichen Gegebenheiten als Einzelfallentscheidung festgelegt.</p> <p>zu 15: Die Bedenken werden zur Kenntnis genommen. Ein weitergehender Handlungsbedarf im Rahmen des vorliegenden Bebauungsplans wird nicht gesehen.</p> <p>Die angesprochene Trennung von Geh- und Radweg soll durch eine optische Trennung umgesetzt werden. Dies wurde auch als Wunsch vom Beirat für Behindertenfragen geäußert. Die genaue Ausgestaltung dieser Trennung ist derzeit noch offen.</p> <p>zu 16: Die Bedenken werden zur Kenntnis genommen. Ein weitergehender Handlungsbedarf im Rahmen des vorliegenden Bebauungsplans wird nicht gesehen.</p>
--	--

<p>sich unterschiedliche absolute Zahlen verbergen, die davon abhängen, wie hoch der Anteil des motorisierten Verkehrs am Gesamterschließungsverkehr zu den Hochschulen sei. Eine sachlich fundierte Planung müsse sich aber an absoluten Zahlen orientieren. Genau genommen sei die politische Vorgabe unerfüllbar, sobald sich die Gesamtanzahl an motorisierten Fahrten verändere.</p> <p>Im Detail:</p> <p>Formulierung der Verwaltung:</p> <p>"Mit der Planung des Campus Nord war die grundsätzliche planerische Entscheidung verbunden, eine ÖPNV-Anbindung in hoher Qualität zu realisieren (...) 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 (ebd. Seite C24, Hervorhebung von dem Einwender)." .</p> <p>Analog bedeute das aber, dass nur 2.000 Fahrten mit dem MIV erfolgen sollen (30% von 6.800).</p> <p>Das politische Ziel sei unklar definiert. Wenn nun die Anzahl der motorisierten Fahrten abnehmen solle, könne entweder das Prozentverhältnis 70:30 oder die absolute Zahl an ÖPNV-Fahrten von 4.800 und MIV von 2.000 Fahrten nicht eingehalten werden - beide Zahlen gleichzeitig würden lediglich auf die Ausgangsgröße 6.800 passen. Und abgesehen von natürlichen Schwankungen sei genau die Abnahme des motorisierten Verkehrs auch Ziel der Stadtverkehrspolitik, nämlich der Förderung des Radverkehrs u.a. als Klimaziel.</p> <p>Im Rahmen der Einwendung zu beantworten seien die Fragen nach der genauen politischen Vorgabe:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Für welchen Zeitpunkt gilt die 70%-Regel ÖPNV? • Gelten die 30/70 Prozent unabhängig von den prognostizierten absoluten Zahlen? Muss der Modal-Split also erhalten bleiben, auch wenn die Anzahl der motorisierten Fahrten abnimmt, was dann aber dazu führt, dass die obige absolute Zahl nicht gehalten werden kann? Oder geht es darum, wie in der obigen Formulierung steht, dass nicht mehr als eine konkrete Anzahl an Personen mit dem Auto zum Campus kommen zu lassen? Dann könnte man auch andere Maßnahmen ergreifen, um das Ziel zu erreichen und es wäre zu begründen, warum nicht diese Maßnahmen getroffen werden, die erheb- 	<p>Bei den erwarteten Verkehrszahlen sind 1,50m breite Schutzstreifen als ausreichend anzusehen. Auch im weiteren Verlauf der Schlosshofstraße Richtung Innenstadt sind Schutzstreifen vorgesehen.</p> <p>Bezüglich der kritisierten Radverkehrsführung über den Kreisverkehr wird dem Vorschlag dadurch entsprochen, dass aus der Schlosshofstraße kommend vor dem Kreisverkehr eine Tasche für linksabbiegende Radfahrer angelegt werden soll, wodurch der Umweg durch den Kreisverkehr vermieden wird.</p> <p>Die Holbeinstraße ist grundsätzlich für den Radverkehr geeignet, von einer entsprechenden Nutzung ist daher auszugehen. Eine Ertüchtigung ist derzeit nicht vorgesehen.</p> <p>zu 17: Die Bedenken werden zur Kenntnis genommen, ihnen wird jedoch nicht gefolgt. Die Planung wird beibehalten.</p> <p>Die Frage des verkehrlichen Nutzens / Bedarfs wurde mit den Fachbehörden abgestimmt und ausführlich im Teil C 2.2.1 unter Punkt I. erläutert.</p> <p>Vor diesem Hintergrund haben die im Rahmen der frühzeitigen Beteiligung getroffenen Aussagen zur Erforderlichkeit der Trassenverlängerung der Stadtbahnlinie 4 weiterhin Bestand.</p> <p>zu 18-20: Die Bedenken werden zur Kenntnis genommen, ihnen wird jedoch nicht gefolgt. Die Planung wird beibehalten.</p> <p>Die Frage des Bedarfs und der Verlängerung der Stadtbahnlinie bis zur Dürerstraße wurde mit den Fachbehörden abgestimmt und ausführlich im Teil C 2.2.1 unter Punkt I erläutert.</p>
---	---

<p>lich billiger und ökologischer sind (Radverkehr).</p> <p>10. Wenn bei einem aktuellen Radverkehrsanteil Bielefelds von 15% (2016, bzw. die Jahre davor) von 6.800 H+R-Fahrten im Zielverkehr zum Campus ausgegangen werde, müsse diese Größe offenbar 85% MIV-Fahrten entsprechen. Dazu kämen dann von $6.800/85 \cdot 100 = 8.000$, also von 8.000 Fahrten insgesamt 15% = 1.200 H+R-Radfahrten, Fußverkehr vernachlässigt).</p> <p>Angenommen, die Stadt förderte den Fahrradverkehr wie sie es laut Aussage des OB Clausen plant (Neue Westfälische, 2016), dass ein gesamtstädtischer Radverkehrsanteil von 25% im Jahr 2025 angestrebt wird (was noch nicht einmal ambitioniert ist, wo andere Mittel-Universitätsstädte wie Oldenburg und Münster schon 2013 bei teilweise über 40% lagen¹) dann bedeutete das, dass 2025 (bei 2.000 Radfahrten) nur noch 6.000 H+R-Fahrten motorisiert erfolgen würden.</p> <p>Wenn laut Zielvorgabe davon 70% mit dem ÖPNV erfolgen sollen, wäre das Ziel 4.200 H+R-Fahrten und nur 1.800 mit dem MIV (Ziel übererfüllt) - ohne Stadtbahnverlängerung bei heutigem Modal-Split ergäben sich bei 59%:41%: 3.540:2.460 Fahrten.</p> <p>Wenn das Ziel der Politik heute also sei, und so ergebe es sich aus dem Junktim des B-Planes Nr. II/G20, von 8.000 H+R-Fahrten zum Campus nur 30% mit dem Auto erfolgen zu lassen, was 2.400 Fahrten entspreche, werde dieses Ziel mit einem 25%igen Radverkehrsanteil spätestens 2025 ohnehin erreicht (mit 2.460 Fahrten) - ganz ohne Stadtbahnbau.</p> <p>Dieser Effekt sei aber nur rechnerisch so klein - eigentlich ist er viel größer. Es sei zu erwarten, dass der Radverkehrsanteil von 25% gesamtstädtisch in hohem Maße durch einen viel höheren Anteil des Bielefelder Westens und der Studierenden erreicht werde, d.h. nicht durch Radverkehr von Durchschnittsbürgern im Bielefelder Osten oder Süden, sondern durch radafine, gebildete, junge, gesunde Studierende auf dem Weg zur Uni und FH. Ein Radverkehrsanteil für Wege zum Campus von 50-60% sei angesichts einer Entfernung von 3,5 km zum Bahnhof und in die Innenstadt realistisch. Bei besseren (Schnell)wegen seien auch weit größere Entfernungen aus dem Osten und Süden problemlos denkbar, wie Städte wie Kopenhagen, aber auch o.g. Unistädte wie Münster, Oldenburg, Freiburg usw. zeigen würden. Das würde für die Rechnung eine Verdrei- bis Vierfachung (60% statt 15%) des nichtmotorisierten Anteils der Fahrten zum Campus bedeu-</p>	
--	--

ten, also 4.800 H+R-Fahrradfahrten im Zielverkehr Campus.

Wenn im Verkehrsgutachten 2010 und laut politischem Beschluss das politische Ziel existiere, dass 70%, also 4.800 der prognostizierten Fahrten "nicht-MIV" seien, hätte man die Möglichkeit, dieses Ziel alleine über die Radförderung zu erreichen. Von 8.000 Fahrten seien 50-60% 4.000-4.800 Fahrten - also genau das angestrebte Ziel. Der ökologische Effekt, den die Politiker herbeiführen wollten, wäre bei Radfahrern im übrigen noch weit größer als bei einer Stadtbahn (Energieverbrauch, Kosten, Infrastruktur, Lärm, Landschaftszerschneidung etc.).

11. Wenn der ÖPNV-Anteil von 70% aber per se erhalten bleiben sollte, blieben nur 3.200 motorisierte Fahrten übrig und 2.240 H+R-Fahrten mit der Stadtbahn. Das wären halb so viele wie prognostiziert und schon bei der doppelten Menge sei die Bahnstrecke hoch defizitär (vgl. Potenzialanalyse). Die Frage sei, ob bei einer solchen absoluten Zahl von 2.240 Fahrten immer noch die Grundlage bestünde, eine Stadtbahnverlängerung vorzunehmen.

¹<http://www.zukunft-ll1obilitaet.net/22474/analyse/eigenschaften-fahrradstadt-radverkehr-studenten-einwohnergroesse/>

12. Es wird sich gegen die Radverkehrsführung in der Straßenplanung im Rahmen des Bebauungsplanes II/G21 gewendet:

Zitat: "Die Trasse verläuft dann weiter nördlich der Stadtbahntrasse bis zur Schlosshofstraße. Die Breite der festgesetzten Verkehrsfläche beträgt ca. 8,25 m, davon entfallen 6,75 m auf die Fahrbahn (6,50 m zzgl. 25 cm Randstreifen), ein Meter Bankett an der Nordseite sowie ein Schrammbord von ca. 50 cm angrenzend an die Stadtbahntrasse, Die Fahrbahnbreite von 6,50 m ist erforderlich, damit der Begegnungsfall Bus/Bus abgewickelt werden kann. Der Fuß- und Radverkehr wird räumlich getrennt südlich der Stadtbahn geführt. Ein Gehweg von 3 m Breite ist lediglich im Bereich der Haltestelle Schlosshofstraße vorgesehen, innerhalb dieser Verkehrsfläche wird zudem die Bushaltestelle in Richtung Campus angeordnet. Westlich der Haltestelle wird dieser Gehweg auf die Südseite der Stadtbahn und den dort verlaufenden Geh-/Radweg geleitet."

Probleme werden gesehen für den Radverkehr an der Dürerstraße und für den Radverkehr in Richtung Wittebreite vom Campus. Über diesen Verkehr habe man sich nicht genug Gedanken

<p>gemacht. Der Radverkehr vom Campus zur Wittebreite müsse über die Z-Querung die Gleise kreuzen, d.h. dies sei mit Abstieg verbunden. Es wird ein Radstreifen vorgeschlagen auf der Straße, die von der Tiefgarage herausführt, damit man auf der Straße fahrend links abbiegend in die Wittebreite und dann weiter nach Babenhausen kommen könne.</p> <p>13. Probleme werden gesehen für den Radverkehr in Richtung Wittebreite von Schlosshofstraße. Es dürfe keine Radwegebenutzungspflicht des Rad-/Gehweges geben. Die Straße Dürerstraße müsse für den Radverkehr frei sein, damit man zügig (so wie heute) von der Schlosshofstraße zur Wittebreite kommt und das müsse für die Autofahrer auch klar erkennbar sein, damit man als Radfahrer nicht angehupt und gefährlich überholt wird. Es werde ein Radstreifen auf der rechten Seite Richtung Wittebreite vorgeschlagen, damit später dieser Weg bis zur Grundschule Babenhausen als Radweg (nicht -schutzstreifen) angeschlossen werden könne – nur dann sei der Weg für Schulkinder dorthin sicher.</p> <p>14. Probleme werden gesehen für den Radverkehr in Richtung Kreisverkehr von Wittebreite. Es dürfe keine Radwegebenutzungspflicht des Rad-/Gehweges geben. Die Straße Dürerstraße müsse für den Radverkehr auch stadteinwärts frei sein, damit man zügig (so wie heute) von der Wittebreite zur Schlosshofstraße oder weiter geradeaus auf die Dürerstrasse Richtung Hainteichstraße komme und das müsse für die Autofahrer auch klar erkennbar sein, damit man als Radfahrer nicht angehupt und gefährlich überholt wird. Richtung Hainteichstraße nützt der neue Radweg nichts. Man müsste über den Fußweg am Kreisel auf den Kreisel oder aber offenbar über die Zebrastreifen schieben? Das sei kein flüssiger Radverkehr! Wie solle der Anschluss da gedacht sein?</p> <p>15. Probleme werden gesehen für den Radverkehr in Richtung Campus von Schlosshofstraße. Hier sei ein kombinierter Rad- und Fußweg 4m Breite geplant, d.h der Fußweg werde nur freigegeben für den Radverkehr. Das sei keine Radverkehrsförderung. Der gesamte Verkehr von Babenhausen und Gellershagen laufe über diesen Weg. Gruppen von Stadtbahnnutzern würden wohl den Weg für Radler blockieren. Es bestehe Kollisionsgefahr. Es wird daher eine räumliche Trennung zum Gehweg vorgeschlagen.</p>	
--	--

16. Probleme werden gesehen für den Radverkehr von der Schlosshofstraße zum Campus. Ein nur 1,5 m breiter Schutzstreifen für Radfahrer auf der Schlosshofstraße sei keine Radverkehrsförderung. Sollte das eine Anschlussstelle für einen künftigen Radschnellweg sein? Es müsse mindestens ein Radstreifen mit 2 m Breite auf die Schlosshofstraße, wie auf der Voltmannstraße Richtung Uni. Außerdem sollte das Tempo auf Schlosshofstraße und Dürerstraße auf 30 begrenzt werden (Lärm und Radfahrer). Heute werde dort deutlich schneller gefahren. Die Führung über den Kreisel werde kritisch gesehen. Es wäre ein 300°-Bogen, den Radfahrer fahren müssten! Besser: Schlosshofstraße: Wegführung auf Radweg zur FH: entweder Grünwaldstraße als Radstraße ausbauen, dann aber bessere Bordsteinabsenkung an der Holbeinstraße!) oder die Schlosshofstraße mit Radwegführung nach links vor dem Kreisel. Es wird ein Ausbau des Radwegs zur FH über die Holbeinstraße angeregt, denn das wäre der schnellste Weg, sowie eine Ertüchtigung des Weges Holbeinstraße - Rottmannshof (als Weg zum Heizkraftwerk).

17. Die Ablehnung der früher ausgeführten Argumente (Planfeststellungsersetzender Bebauungsplan Nr. II/G 21 "Stadtbahn zum Campus Nord" Auswertung der Beteiligungen gemäß §§ 3 I und 4 I BauGB, Seite C24ff.) zu den Bereichen "Verkehrlicher Nutzen, Bedarf, Wirtschaftlichkeit" sei durch die Verwaltung unzureichend begründet erfolgt. Die Verwaltung habe mit folgenden vier logischen Schritten ausgeführt: 1. Ziel sei die Entwicklung des Campus Nord, 2. Damit verbunden sei die Grundsatzentscheidung einer 70%igen ÖPNV-Erschließung, 3. Daher existiere die aufschiebend bedingte Festsetzung des B-Planes II/G20, 4. Deshalb brauche es die Linienverlängerung. Diese Argumentation der Ablehnung der Einwendungen zum "Verkehrlichen Nutzen, Bedarf, Wirtschaftlichkeit" (5 Spiegelpunkte) gehe nicht auf die durch die Bürger vorgebrachten Argumente ein, sondern ziehe sich formal auf die politischen Beschlüsse (Junktin, Schritt 3) zurück, nach der Art: "Gutachter sagten 2010, wir bräuchten die Haltestellen - Die Politik zementierte dies im Junktin – Weil es nun existiert, müssen wir als Verwaltung es heute beachten. Dass die Grundlagen für die Empfehlung der Gutachter heute wohl nicht mehr stimmen, sei dabei egal, weil das nicht mehr geprüft wird." Im Verfahren gehe es aber genau um die *Abwägung* dieser alten politischen Beschlüsse im Zuge der Argumente der Einwendungen. Das erfolgte nicht, weil man nicht hinter den

	<p>Beschluss des Junktims zurückgehe. Mit dieser Logik würden inhaltliche Einwendungen verunmöglicht und das Beteiligungsverfahren zur Farce. Da diese Argumentation keine Entkräftung der Einwendungen darstelle, gelten diese weiterhin und es bestehe der Anspruch auf Antwort auf die o.g. Argumente, die mit Sicherheit auch aktuell erneut vorgebracht werden würden.</p> <p>18. Es wird angeregt, auf die Verlängerung der Stadtbahnlinie 4 bis zur Dürerstraße zu verzichten bzw. auf eine neue Haltestelle zu begrenzen.</p> <p>19. Es wird Bezug genommen auf schriftliche Aussagen der Hochschulleitungen gegenüber der Bürgerinitiative „Bielefeld-natürlich!“, woraus deutlich werde, dass es den Hochschulen lediglich um das Erhalten des Baurechts am Campus Nord gehe und die Verlängerung der Stadtbahnlinie 4 für die Hochschulen nicht von Bedeutung sei. Damit entfalle die inhaltliche Begründung, die Bahnlinie zu bauen. Die Erweiterung der Stadtbahnlinie 4 sei nur erforderlich, da der Bebauungsplan II/G20 das Baurecht für die weiteren Baufelder an die Umsetzung dieser Verlängerung koppele.</p> <p>20. Es wird kritisiert, dass die Universität Bielefeld die Stadtbahnverlängerung nur aufgrund der baurechtlichen Kopplung der Campus-Bebauung mit der Stadtbahnverlängerung bräuchte. Es wird für eine Aufhebung des Junktims plädiert.</p>	
60.	<p>Anwohner Altdorferstr. 28d, Schreiben vom 06.03.2017</p> <p>1. Die Haltestelle Dürerstraße sei so gelegt und so sei es auch in der Bürgerinformationsveranstaltung begründet worden, dass eine Weiterführung der Linie 4 durch die Dürerstraße erfolgen kann. Diese gebe es aber vom Querschnitt (und Eigentumsverhältnissen, was die Parkplätze betrifft) nicht her, eine Stadtbahn durch die Straße zu führen. Ein Weiterbau der Linie 4 nach Norden (Am Poggenpohl) zur Babenhauser Straße sei vor dem Kreisverkehr und dem Gebäuderiegel der weißgeklinkerten Häuser Schongauer Straße nicht möglich. Ein Weiterbau würde also bedeuten, die Haltestelle Dürerstraße wieder zurückzubauen, was weitere Kosten nach sich ziehen würde und u.U. in Konflikt gerate mit dem kommenden B-Plan Grünwaldstraße.</p> <p>2. Die Begründung für die Verlängerung der</p>	<p><i>Die Stellungnahme bezieht sich auf den Bebauungsplan Nr. II/G21 und auf die 215. FNP-Änderung.</i></p> <p>zu 1: Die Bedenken werden zur Kenntnis genommen, ihnen wird jedoch nicht gefolgt.</p> <p>Ein Ringschluss zur Linie 3 ist bisher noch nicht konkret geplant und nicht Gegenstand dieses Verfahrens. Bislang geht die Planung jedoch davon aus, dass im Falle einer weiteren Verlängerung der Linie 4 in Richtung Linie 3 eine Führung durch die Dürerstraße verwirklicht wird. Die geplante Endhaltestelle ist bereits für diese mögliche zukünftige Führung ausgelegt und müsste nicht erneut angepasst werden. Eine Verlängerung der Linie 4 nach Norden in Richtung Babenhauser Straße ist nach den aktuellen Plänen nicht vorgesehen. Die Dürerstraße ist demnach die derzeitige einzige Option für einen Weiterbau der Linie 4 und grundsätzlich auch für eine Stadtbahnführung geeignet. Ob und in welchem Maße hier Grunderwerb erforderlich wird, ist in einem späteren Verfahren zu klären. Eine Verlänge-</p>

<p>Linie 4 sei immer alleine die Erschließung des Campus Nord gewesen. In der Ankündigung auf der Homepage des Bauamtes zur Bürgerbeteiligung habe das Bauamt aber auch andere Gründe formuliert, getreu auch der aktuellen politischen Argumentation für mehr Wohnflächen und Gewerbe in diesem Bereich (Stichwort „neuer Stadtteil / Wissenschaftsstadt“, Aussagen einzelner Politiker liegen schriftlich vor): „Ziel der 215. Änderung des Flächennutzungsplans Stadtbahntrasse Lohmannshof bis Dürerstraße ist es, zusammen mit der Aufstellung des Bebauungsplans Nr. II/G21 die planungsrechtlichen Voraussetzungen für die eine hochwertige Erschließung des Hochschulcampus Nord durch den schienengebundenen öffentlichen Personennahverkehr zu schaffen. Mit der Verlängerung der Stadtbahnlinie 4 bis zur Dürerstraße werden zugleich die bestehenden und geplanten Wohngebiete beiderseits der nördlichen Schlosshofstraße an das Bielefelder Stadtbahnnetz angeschlossen und damit deren Lagegunst erheblich aufgewertet.“ (Hervorhebung vom Einwender)</p> <p>Die Stadtbahnverlängerung als Aufwertung und Erschließung bestehender und geplanter Wohngebiete sei nicht Inhalt des Verfahrens gewesen. Die Politik und die Verwaltung haben sich an die Entscheidungsgrundlagen der Beschlussfassung zu halten und können nicht eine heutige Entscheidung mit aktuellen Wünschen begründen. Diese Erläuterung (Zitat oben) zeige, dass die Verwaltung an dieser Stelle nicht neutral sei, sondern eigene Ziele verfolge, was nicht rechtens sei.</p> <p>3. Nach Information des Einwenders sei bei dem Neubau von Schienenstrecken ein Planfeststellungsverfahren (PFV) erforderlich. Ein B-Plan könne dieses nicht ersetzen, z.B. auch die technische Infrastruktur nicht genehmigen (Schienen, Weichen etc.). Nach seiner Ansicht liege hier ein Verfahrensfehler vor. Die Stadt möge darlegen, aufgrund welcher Rechtsnorm ein Verzicht auf ein PFV vorgenommen wurde, obwohl sich die Planungsgrundlagen durch die Veränderung des Ortes der FH erheblich geändert haben. Wenn das nicht gelinge, sei ein PFV durchzuführen.</p> <p>4. Ein PFV hätte dann auch eine Umweltverträglichkeitsprüfung nach sich gezogen, die nun trotz des erheblichen Eingriffs nicht erfolgt sei, genauso wie eine sogenannte „Standardisierte Bewertung“ des Nutzens und der Kosten. Diese sei ohnehin erforderlich bei Kosten über 15 Mio. EUR. 14,7 Mio. EUR seien berechnet worden,</p>	<p>zung der Linie 4 bis zur Endhaltestelle der Linie 3 in Babenhausen Süd ist nicht Gegenstand des planfeststellungsersetzenden Bebauungsplans Nr. II/G21. Die im planfeststellungsersetzenden Bebauungsplans Nr. II/G21 vorgesehene Endhaltestelle ist die Schlosshofstraße.</p> <p>zu 2: Die Bedenken werden zur Kenntnis genommen, ihnen wird jedoch nicht gefolgt.</p> <p>Mit der Aufstellung des Bebauungsplans Nr. II/ G21 sollen in erster Linie die planungsrechtlichen Voraussetzungen für eine hochwertige Erschließung des Hochschulcampus Nord durch den schienengebundenen öffentlichen Personennahverkehr geschaffen werden. Des Weiteren ergibt sich hierdurch die Möglichkeit, die Wohngebiete rund um die Dürerstraße leistungsfähig an das Stadtbahnnetz anzubinden.</p> <p>Die Entwicklung von neuen Baugebieten im Außenbereich würde jeweils eines eigenständigen Flächennutzungsplan-Änderungsverfahrens und Bebauungsplan-Aufstellungsverfahrens bedürfen.</p> <p>zu 3: Kritik und Bedenken werden zur Kenntnis genommen. Die Kritik wird aus den genannten Gründen aber insgesamt zurückgewiesen.</p> <p>Gemäß § 28 Abs. 3 Personenbeförderungsgesetz (PBefG) können Bebauungspläne nach § 9 des Baugesetzbuchs die Planfeststellung ersetzen, sofern darin Betriebsanlagen für Straßenbahnen ausgewiesen sind. Die Voraussetzungen für die Anwendung der gewählten Verfahrensart sind weiterhin gegeben. Hinsichtlich der Stadtbahntrasse besitzt der Bebauungsplan planfeststellenden Charakter.</p> <p>zu 4: Kritik und Bedenken werden zur Kenntnis genommen. Die Kritik wird aus den genannten Gründen aber insgesamt zurückgewiesen. Die Umweltauswirkungen sind im Rahmen der Umweltprüfung im Bebauungsplanverfahren bereits umfassend schutzgutbezogen ermittelt, beschrieben und bewertet worden. Eine zusätzliche Erstellung einer Umweltverträglichkeitsprüfung ist in Bauleitplanverfahren nach dem Baugesetzbuch nicht erforderlich. Eine Standardisierte Bewertung ist gemäß § 2 Abs. 1 Nr. 2 Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) nur für Vorhaben erforderlich, deren Investitionen 25 Millionen Euro überschreiten. Die Anwendung eines vereinfachten Beurteilungsverfahrens bei Investitionsvorhaben mit einem Volumen von weniger als 25 Millionen Euro ist möglich, aber nicht vorgeschrieben. Die Durchführung eines solchen Verfahrens liegt im Ermessen der Länder.</p>
--	--

	<p>aber diese Kosten beinhalten nicht alle Kosten (netto ohne Baunebenkosten und Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen, sowie ohne Rückzahlung der 400.000 EUR an Zuschüssen), außerdem seien Bauleistungen wegen allgemeiner Bautätigkeit aktuell erheblich teurer geworden, so dass von einer Summe von weit über 15 Mio. auszugehen sei.</p>	
61.	<p>Anwohner Auf dem Esch 7, Mail vom 06.03.2017</p> <p>1. Es wird kritisiert, dass die Universität Bielefeld die Stadtbahnverlängerung nur aufgrund der baurechtlichen Kopplung der Campus-Bebauung mit der Stadtbahnverlängerung bräuchte. Es wird für eine Aufhebung des Junktims plädiert.</p> <p>2. Die FH sei über die Haltestelle „Wellensiek“ bereits jetzt optimal angebunden. Auch ökonomisch günstiger wäre ein Busverkehr zu weiter entfernt liegenden Gebäuden.</p>	<p>zu 1 und 2: Kritik und Bedenken werden zur Kenntnis genommen. Die Kritik wird aus den genannten Gründen aber insgesamt zurückgewiesen.</p> <p>Die Frage des verkehrlichen Nutzens / Bedarfs und die Frage der Optimierung der Buslinienführung als Alternative zur Stadtbahnverlängerung wurde mit den Fachbehörden abgestimmt und ausführlich im Teil C 2.2.1 unter Punkt I erläutert.</p>
62.	<p>Anwohner Großdornbergerstr. 73, Mail vom 06.03.2017</p> <p>1. Der Hochschulcampus Nord sei über die Haltestelle Wellensiek ausreichend erschlossen, die im Zuge der Verlängerung entstehenden neuen Haltestellen böten keinen zeitlichen Vorteil.</p> <p>2. Der Schaden für das Naherholungsgebiet um den Hof Hallau, die Kulturlandschaft und die Wohnbebauung, die von der Verlängerung der Linie 4 umrundet wird, sei unverhältnismäßig hoch.</p> <p>3. Die geplante Trassenführung sei gegenüber anderen Varianten zu lang, zu langsam und zu laut.</p> <p>4. Die Finanzen von moBiel, Stadt Bielefeld und dem Land NRW würden über Gebühr belastet.</p>	<p><i>Die Stellungnahme bezieht sich auf den Bebauungsplan Nr. II/G21 und auf die 215. FNP-Änderung.</i></p> <p>zu 1: Kritik und Bedenken werden zur Kenntnis genommen. Die Kritik wird aus den genannten Gründen aber insgesamt zurückgewiesen.</p> <p>Die Frage des verkehrlichen Nutzens / Bedarfs wurde mit den Fachbehörden abgestimmt und ausführlich im Teil C 2.2.1 unter Punkt I erläutert.</p> <p>zu 2: Kritik und Bedenken werden zur Kenntnis genommen. Die Kritik wird aus den genannten Gründen aber insgesamt zurückgewiesen.</p> <p>Die Frage der Eingriffe in Natur und Landschaft wurde mit den Fachbehörden abgestimmt und ausführlich im Teil C 2.2.1 unter Punkt V. erläutert.</p> <p>zu 3: Kritik und Bedenken werden zur Kenntnis genommen. Die Kritik wird aus den genannten Gründen aber insgesamt zurückgewiesen.</p> <p>Die Frage der Trassierung / Alternativenprüfung wurde mit den Fachbehörden abgestimmt und ausführlich im Teil C 2.2.1 unter Punkt III. erläutert. Die Frage der Lärmimmissionen wurde mit den Fachbehörden abgestimmt und ausführlich im Teil C 2.2.1 unter Punkt IX. erläutert.</p> <p>zu 4: Die Kritik wird zur Kenntnis genommen. Die Kritik wird aus den genannten Gründen aber insgesamt zurückgewiesen.</p> <p>Die Frage der Kosten wurde mit den Fachbehörden</p>

		abgestimmt und ausführlich im Teil C 2.2.1 unter Punkt IV. erläutert.
64.	<p>Anwohner Pichelsdorfer Weg 4, Mail vom 06.03.2017</p> <p>1. Das Verkehrsgutachten beruhe auf veralteten Zahlen. Diese Datenlage sei nicht ausreichend, insbesondere weil sie die verlagerten Verkehrsströme durch den im Sommer 2015 bezogenen Neubau der Fachhochschule Bielefeld nicht berücksichtige. Hieraus resultiere ein unzureichendes Verhältnis von Aufwand zu Nutzen.</p> <p>2. Es wird kritisiert, dass die Universität Bielefeld die Stadtbahnverlängerung nur aufgrund der baurechtlichen Kopplung der Campus-Bebauung mit der Stadtbahnverlängerung bräuchte. Es wird für eine Aufhebung des Junktims plädiert.</p>	<p><i>Die Stellungnahme bezieht sich auf den Bebauungsplan Nr. II/G21 und auf die 215. FNP-Änderung.</i></p> <p>zu 1: Kritik und Bedenken werden zur Kenntnis genommen. Die Kritik wird aus den genannten Gründen aber insgesamt zurückgewiesen.</p> <p>Die Frage des Modal Split / der Verkehrsprognose wurde mit den Fachbehörden abgestimmt und ausführlich im Teil C 2.2.1 unter Punkt II. erläutert.</p> <p>Die Frage des verkehrlichen Nutzens / Bedarfs, wurde mit den Fachbehörden abgestimmt und ausführlich im Teil C 2.2.1 unter Punkt I erläutert. Die Frage der Kosten wurde mit den Fachbehörden abgestimmt und ausführlich im Teil C 2.2.1 unter Punkt IV. erläutert.</p> <p>zu 2: Kritik und Bedenken werden zur Kenntnis genommen. Die Kritik wird aus den genannten Gründen aber insgesamt zurückgewiesen.</p> <p>Die Frage des Bedarfs der Stadtbahnverlängerung wurde mit den Fachbehörden abgestimmt und ausführlich im Teil C 2.2.1 unter Punkt I erläutert.</p>
65.	<p>Anwohner Pichelsdorfer Weg 11, Mail vom 06.03.2017</p> <p>1. Die zu erwartenden Fahrgastzahlen bzw. Einnahmen würden nicht die Bau- und Unterhaltungskosten rechtfertigen, die aus der Verlängerung der Linie 4 zur Dürerstraße resultieren und damit den Stadthaushalt sowie Fahrkartenpreise erhöhen. Damit sei man als Bürger dieser Stadt und Straßenbahnbenutzer doppelt betroffen.</p> <p>2. Eine andere Bewertung könnte der Streckenausbau der Linie 4 u. U. erfahren, wenn eine verbindliche Planung für die Anbindung an die Linie 3 vorläge. Diese müsse aber verbindliche Bebauungs- und Straßenbaupläne in den betroffenen Gebieten voraussetzen. Hier gäbe es bisher nur Vorstellungen, die aber auf Bedarf basieren. Es sei daher wahrscheinlich, dass eine Festlegung auf eine der drei bekannten angedachten Varianten in absehbarer Zeit notwendig werde. Entweder entscheide damit eine Ausführung der jetzigen Planung über diese Varianten oder es würden Umbaumaßnahmen in Streckenführung, nochmalige Änderungen von Straßenverläufen und Verlegungen der (End-)Haltestelle erforderlich.</p> <p>Solange keine Gesamtplanung vorliegt, werde jede Baumaßnahme nebst unkoordinierter Folgeprojekte durch Einsprüche und Planungsän-</p>	<p><i>Die Stellungnahme bezieht sich auf den Bebauungsplan Nr. II/G21 und auf die 215. FNP-Änderung.</i></p> <p>zu 1: Die Bedenken werden zur Kenntnis genommen, ihnen wird jedoch nicht gefolgt. Die Planung wird beibehalten.</p> <p>Die Frage der Kosten wurde mit den Fachbehörden abgestimmt und ausführlich im Teil C 2.2.1 unter Punkt IV. erläutert.</p> <p>zu 2: Die Bedenken werden zur Kenntnis genommen, ihnen wird jedoch nicht gefolgt.</p> <p>Ein Ringschluss zur Linie 3 ist bisher noch nicht konkret geplant und nicht Gegenstand dieses Verfahrens. Bislang geht die Planung jedoch davon aus, dass im Falle einer weiteren Verlängerung der Linie 4 in Richtung Linie 3 eine Führung durch die Dürerstraße verwirklicht wird. Die geplante Endhaltestelle ist bereits für diese mögliche zukünftige Führung ausgelegt und müsste nicht erneut angepasst werden. Zu Rückzahlungsforderungen würde es daher nicht kommen. Eine Verlängerung der Linie 4 bis zur Endhaltestelle der Linie 3 in Babenhausen Süd ist nicht Gegenstand des planfeststellungsersetzenden Bebauungsplans Nr. II/G21. Die im planfeststellungsersetzenden Bebauungsplans Nr. II/G21 vorgesehene Endhaltestelle ist die Schlosshofstraße.</p>

	<p>derungen in eine letztendlich belastende Länge gezogen werden, die keinem Nutzer dieser Gebiete helfen würden. Die Verkehrssituation im Gebiet zwischen Dornberg, Babenhausen, Dürereck, Universität und Werther Straße werde sich nur noch schwieriger gestalten. Da der Einwander in diesem Bereich wohnt, sei er betroffen.</p> <p>Eine Verlängerung der Linie 4 müsse so lange zurückgestellt werden, bis eine durchführbare Gesamtplanung vorliegt, sowohl Bebauungspläne betreffend als auch ein fehlendes Verkehrskonzept.</p>	
66.	<p>Anwohner Dürerstr. 21, Mail vom 06.03.2017</p> <p>1. Es wird angeregt, auf die Verlängerung der Stadtbahnlinie 4 bis zur Dürerstraße zu verzichten bzw. auf eine neue Haltestelle zu begrenzen. Die derzeitige gegebenen Verhältnisse und Rahmenbedingungen hätten sich gegenüber den ursprünglichen Planungen anders ergeben, daher seien Bedarf und Nutzen der Stadtbahnerweiterung neu zu bewerten. Insbesondere sollte diese Darstellung die aktuelle Interessenslage der Universität in differenzierter Weise darlegen.</p> <p>2. Die rechtliche Verbindlichkeit des Junktims Stadtbahnverlängerung/ Baurecht Campus Nord sollte geprüft werden. Es sei darzulegen, warum der jahrealte Beschluss in dieser Sache nicht aufzuheben bzw. zu ändern sein sollte.</p> <p>3. Zusammenfassend soll dargelegt werden, warum die Vorgaben des Bundesnaturschutzes nicht einzuhalten sein sollten.</p>	<p><i>Die Stellungnahme bezieht sich auf den Bebauungsplan Nr. II/G21 und auf die 215. FNP-Änderung.</i></p> <p>zu 1 und 2: Die Anregung wird zur Kenntnis genommen, ihr wird jedoch nicht gefolgt.</p> <p>Die Frage des verkehrlichen Nutzens / Bedarfs der Linie 4 wurde mit den Fachbehörden abgestimmt und ausführlich im Teil C 2.2.1 unter Punkt I erläutert.</p> <p>zu 3: Die Bedenken werden zur Kenntnis genommen, ihnen wird jedoch nicht gefolgt.</p> <p>Die Frage der Eingriffe in Natur und Landschaft wurde mit den Fachbehörden abgestimmt und ausführlich im Teil C 2.2.1 unter Punkt V. erläutert.</p>
67.	<p>Anwohnerin Schröttinghauser Str. 71, Mail vom 06.03.2017</p> <p>1. Die Verlängerung der Stadtbahnlinie 4 stelle ohne Zweifel einen Eingriff in Natur und Landschaft dar. Die in Rede stehende Fläche werde im Zielkonzept Naturschutz der Stadt Bielefeld mit einer mittleren bzw. hohen Schutzfunktion beschrieben. Zusammenfassend soll dargelegt werden, warum die Vorgaben des Bundesnaturschutzes nicht einzuhalten sein sollten.</p> <p>2. Der verkehrliche Modal Split von 70:30 sei durch die veränderte Lage der neu gebauten FH bereits erreicht. Für die weitere Bebauung der Langen Lage im Rahmen des Bebauungsplans sei es möglich, mit entsprechend optimierter Linienführung der vorhandenen Buslinien, diesen Modal Split zu erreichen.</p>	<p><i>Die Stellungnahme bezieht sich auf den Bebauungsplan Nr. II/G21 und auf die 215. FNP-Änderung.</i></p> <p>zu 1: Kritik und Bedenken werden zur Kenntnis genommen. Die Kritik wird aus den genannten Gründen aber insgesamt zurückgewiesen.</p> <p>Die Frage der Eingriffe in Natur und Landschaft wurde mit den Fachbehörden abgestimmt und ausführlich im Teil C 2.2.1 unter Punkt V. erläutert.</p> <p>zu 2: Kritik und Bedenken werden zur Kenntnis genommen. Die Kritik wird aus den genannten Gründen aber insgesamt zurückgewiesen.</p> <p>Die Frage des Modal Split / der Verkehrsprognose wurde mit den Fachbehörden abgestimmt und ausführlich im Teil C 2.2.1 unter Punkt II. erläutert. Die Frage der Optimierung der Buslinienführung als Alternative zur Stadtbahnverlängerung wurde mit den Fachbehörden</p>

	<p>3. Es werden Ersatzflächen für die landwirtschaftliche Nutzung gefordert. Der gesamte, in Rede stehende Landschaftsraum zähle zum Kerngebiet der Landwirtschaft (Strukturgutachten der Landwirtschaftskammer aus 2005) und werde bereits intensiv agrarisch genutzt. Die Bereitstellung betriebsnaher Tauschflächen können damit ausgeschlossen werden. Insoweit sei es dem Einwender nicht sichtbar, wie die Stadt Bielefeld die Verfügbarkeit der überplanten Flächen erreichen wolle.</p> <p>4. Das Verfahren zur Verlängerung der Stadtbahnlinie 4 Dürerstraße werde nur verfolgt, um eine ältere Bedingung für das Baurecht auf dem landeseigenen Campus Nord zu erfüllen. Eine verkehrliche Notwendigkeit zur weiteren Erschließung durch die Stadtbahn gebe es nicht, die Universität selbst verweise intern regelmäßig lediglich auf dieses formale Junktim.</p> <p>5. Es wird angeregt, auf die Verlängerung der Stadtbahnlinie 4 bis zur Dürerstraße zu verzichten bzw. auf eine neue Haltestelle zu begrenzen. Die derzeitigen gegebenen Verhältnisse und Rahmenbedingungen hätten sich gegenüber den ursprünglichen Planungen anders ergeben, daher seien Bedarf und Nutzen der Stadtbahnerweiterung neu zu bewerten. Insbesondere sollte diese Darstellung die aktuelle Interessenslage der Universität in differenzierter Weise darlegen.</p> <p>6. Die rechtliche Verbindlichkeit des Junktims Stadtbahnverlängerung/ Baurecht Campus Nord sollte geprüft werden. Es sei darzulegen, warum der jahrealte Beschluss in dieser Sache nicht aufzuheben bzw. zu ändern sein sollte.</p> <p>7. Die Linie 4 sei bereits heute häufig überfüllt.</p> <p>8. Es wird die Wahl der gewählten Trassierung kritisiert. Die Kriterien für die Wahl der Variante seien nicht transparent dargestellt. Es würden sich insbesondere für die Y-Variante ausschließlich Vorteile ergeben, die nicht ausreichend gewürdigt seien.</p>	<p>abgestimmt und ausführlich im Teil C 2.2.1 unter Punkt I. erläutert.</p> <p>zu 3: Kritik und Bedenken werden zur Kenntnis genommen. Die Kritik wird aus den genannten Gründen aber insgesamt zurückgewiesen.</p> <p>Die Frage der landwirtschaftlichen Belange wurde mit den Fachbehörden abgestimmt und ausführlich im Teil C 2.2.1 unter Punkt VIII. erläutert.</p> <p>zu 4, 5, 6 und 7: Kritik und Bedenken werden zur Kenntnis genommen. Die Kritik wird aus den genannten Gründen aber insgesamt zurückgewiesen.</p> <p>Die Frage des verkehrlichen Nutzens / Bedarfs und die Frage zu den Kapazitäten der Linie 4 wurde mit den Fachbehörden abgestimmt und ausführlich im Teil C 2.2.1 unter Punkt I erläutert.</p> <p>zu 8: Die Kritik wird zur Kenntnis genommen, ihr wird jedoch nicht gefolgt.</p> <p>Bereits zum Entwurf wurde in der Begründung unter Pkt. 4.1.4 das Thema „untersuchte Planungsvarianten“ erläutert.</p> <p>Die Frage der Trassierung und Alternativprüfung wurde mit den Fachbehörden abgestimmt und ausführlich im Teil C 2.2.1 unter Punkt III. erläutert.</p>
68.	<p>Anwohner Schröttinghauser Str. 71, Mail vom 06.03.2017</p> <p>1. Die Verlängerung der Stadtbahnlinie 4 stelle ohne Zweifel einen Eingriff in Natur und Landschaft dar. Die in Rede stehende Fläche werde im Zielkonzept Naturschutz der Stadt Bielefeld mit einer mittleren bzw. hohen Schutzfunktion beschrieben. Zusammenfassend soll dargelegt</p>	<p><i>Die Stellungnahme bezieht sich auf den Bebauungsplan Nr. II/G21 und auf die 215. FNP-Änderung.</i></p> <p>zu 1: Kritik und Bedenken werden zur Kenntnis genommen. Die Kritik wird aus den genannten Gründen aber insgesamt zurückgewiesen.</p> <p>Die Frage der Eingriffe in Natur und Landschaft wurde</p>

<p>werden, warum die Vorgaben des Bundesnaturschutzes nicht einzuhalten sein sollten.</p> <p>2. Der verkehrliche Modal Split von 70:30 sei durch die veränderte Lage der neu gebauten FH bereits erreicht. Für die weitere Bebauung der Langen Lage im Rahmen des Bebauungsplans sei es möglich, mit entsprechend optimierter Linienführung der vorhandenen Buslinien, diesen Modal Split zu erreichen.</p> <p>3. Es werden Ersatzflächen für die landwirtschaftliche Nutzung gefordert. Der gesamte, in Rede stehende Landschaftsraum zähle zum Kerngebiet der Landwirtschaft (Strukturgutachten der Landwirtschaftskammer aus 2005) und werde bereits intensiv agrarisch genutzt. Die Bereitstellung betriebsnaher Tauschflächen können damit ausgeschlossen werden. Insoweit sei es dem Einwander nicht sichtbar, wie die Stadt Bielefeld die Verfügbarkeit der überplanten Flächen erreichen wolle.</p> <p>4. Das Verfahren zur Verlängerung der Stadtbahnlinie 4 Dürerstraße werde nur verfolgt, um eine ältere Bedingung für das Baurecht auf dem landeseigenen Campus Nord zu erfüllen. Eine verkehrliche Notwendigkeit zur weiteren Erschließung durch die Stadtbahn gebe es nicht, die Universität selbst verweise intern regelmäßig lediglich auf dieses formale Junktim.</p> <p>5. Es wird angeregt, auf die Verlängerung der Stadtbahnlinie 4 bis zur Dürerstraße zu verzichten bzw. auf eine neue Haltestelle zu begrenzen. Die derzeitigen gegebenen Verhältnisse und Rahmenbedingungen hätten sich gegenüber den ursprünglichen Planungen anders ergeben, daher seien Bedarf und Nutzen der Stadtbahnerweiterung neu zu bewerten.</p> <p>6. Die rechtliche Verbindlichkeit des Junktims Stadtbahnverlängerung/ Baurecht Campus Nord sollte geprüft werden. Es sei darzulegen, warum der jahrealte Beschluss in dieser Sache nicht aufzuheben bzw. zu ändern sein sollte.</p> <p>7. Die Linie 4 sei bereits heute häufig überfüllt.</p> <p>8. Es wird die Wahl der gewählten Trassierung kritisiert. Die Kriterien für die Wahl der Variante seien nicht transparent dargestellt. Es würden sich insbesondere für die Y-Variante ausschließlich Vorteile ergeben, die nicht ausreichend gewürdigt seien.</p>	<p>mit den Fachbehörden abgestimmt und ausführlich im Teil C 2.2.1 unter Punkt V. erläutert.</p> <p>zu 2: Kritik und Bedenken werden zur Kenntnis genommen. Die Kritik wird aus den genannten Gründen aber insgesamt zurückgewiesen.</p> <p>Die Frage des Modal Split / der Verkehrsprognose wurde mit den Fachbehörden abgestimmt und ausführlich im Teil C 2.2.1 unter Punkt II. erläutert. Die Frage der Optimierung der Buslinienführung als Alternative zur Stadtbahnverlängerung wurde mit den Fachbehörden abgestimmt und ausführlich im Teil C 2.2.1 unter Punkt I. erläutert.</p> <p>zu 3: Die Bedenken werden zur Kenntnis genommen, ihnen wird jedoch nicht gefolgt.</p> <p>Die Frage der landwirtschaftlichen Belange wurde mit den Fachbehörden abgestimmt und ausführlich im Teil C 2.2.1 unter Punkt VIII. erläutert.</p> <p>zu 4, 5, 6 und 7: Kritik und Bedenken werden zur Kenntnis genommen. Die Kritik wird aus den genannten Gründen aber insgesamt zurückgewiesen.</p> <p>Die Frage des verkehrlichen Nutzens / Bedarfs und die Frage zu den Kapazitäten der Linie 4 wurde mit den Fachbehörden abgestimmt und ausführlich im Teil C 2.2.1 unter Punkt I erläutert.</p> <p>zu 8: Die Kritik wird zur Kenntnis genommen, ihr wird jedoch nicht gefolgt.</p> <p>Bereits zum Entwurf wurde in der Begründung unter Pkt. 4.1.4 das Thema „untersuchte Planungsvarianten“ erläutert.</p> <p>Die Frage der Trassierung und Alternativprüfung wurde mit den Fachbehörden abgestimmt und ausführlich im Teil C 2.2.1 unter Punkt III. erläutert.</p>
--	--

69.	<p>Anwohnerin Kattensterdt 34, Mail vom 06.03.2017</p> <p>1. Es bestehe kein Bedarf für die Verlängerung der Linie 4 zur Schloßhofstraße, weder für die Anwohner/innen noch für die Studierenden.</p> <p>2. Die entstehenden Kosten und der Verbrauch der un bebauten Natur würden in keinem Verhältnis zu einem behaupteten Nutzen stehen.</p>	<p><i>Die Stellungnahme bezieht sich auf den Bebauungsplan Nr. II/G21 und auf die 215. FNP-Änderung.</i></p> <p>zu 1: Die Bedenken werden zur Kenntnis genommen, ihnen wird jedoch nicht gefolgt. Die Planung wird beibehalten.</p> <p>Die Frage des verkehrlichen Nutzens / Bedarfs wurde mit den Fachbehörden abgestimmt und ausführlich im Teil C 2.2.1 unter Punkt I. erläutert.</p> <p>zu 2: Die Bedenken werden zur Kenntnis genommen, ihnen wird jedoch nicht gefolgt. Die Planung wird beibehalten.</p> <p>Die Frage der Kosten wurde mit den Fachbehörden abgestimmt und ausführlich im Teil C 2.2.1 unter Punkt IV. erläutert. Die Frage der Eingriffe in Natur und Landschaft wurde mit den Fachbehörden abgestimmt und ausführlich im Teil C 2.2.1 unter Punkt V. erläutert.</p>
70.	<p>Anwohner Kattensterdt 34, Mail vom 06.03.2017</p> <p>1. Weder Anwohner noch Studenten erfahren durch den Ausbau eine Verbesserung.</p> <p>2. Der Bau und Betrieb der Linie verursache hohe Kosten.</p> <p>3. Der Bau der Linie 4 führe zu einer Zerstörung von Natur.</p> <p>4. Es wird gefragt, inwiefern das Vorhaben mit dem Bundesnaturschutzrecht bzw. Landesnaturrecht vereinbar sei. Nicht vermeidbare Eingriffe seien auszugleichen.</p> <p>5. Es werden Ersatzflächen für die landwirtschaftliche Nutzung gefordert. Der gesamte, in Rede stehende Landschaftsraum zähle zum Kerngebiet der Landwirtschaft (Strukturgutachten der Landwirtschaftskammer aus 2005) und werde bereits intensiv agrarisch genutzt. Die Bereitstellung betriebsnaher Tauschflächen können damit ausgeschlossen werden. Insoweit sei es dem Einwender nicht sichtbar, wie die Stadt Bielefeld die Verfügbarkeit der überplanten Flächen erreichen wolle.</p>	<p><i>Die Stellungnahme bezieht sich auf den Bebauungsplan Nr. II/G21 und auf die 215. FNP-Änderung.</i></p> <p>zu 1: Die Bedenken werden zur Kenntnis genommen, ihnen wird jedoch nicht gefolgt.</p> <p>Die Frage des verkehrlichen Nutzens / Bedarfs der Linie 4 wurde mit den Fachbehörden abgestimmt und ausführlich im Teil C 2.2.1 unter Punkt I erläutert.</p> <p>zu 2: Die Bedenken werden zur Kenntnis genommen, ihnen wird jedoch nicht gefolgt.</p> <p>Die Frage der Kosten wurde mit den Fachbehörden abgestimmt und ausführlich im Teil C 2.2.1 unter Punkt IV. erläutert.</p> <p>zu 3 und 4: Die Bedenken werden zur Kenntnis genommen, ihnen wird jedoch nicht gefolgt.</p> <p>Die Frage der Eingriffe in Natur und Landschaft wurde mit den Fachbehörden abgestimmt und ausführlich im Teil C 2.2.1 unter Punkt V. erläutert.</p> <p>zu 5: Die Bedenken werden zur Kenntnis genommen, ihnen wird jedoch nicht gefolgt. Die Frage der landwirtschaftlichen Belange wurde mit den Fachbehörden abgestimmt und ausführlich im Teil C 2.2.1 unter Punkt VIII. erläutert.</p>
71.	<p>Anwohner Katternstedt 34, Mail vom 06.03.2017</p> <p>1. Der Hochschulcampus Nord sei über die</p>	<p><i>Die Stellungnahme bezieht sich auf den Bebauungsplan Nr. II/G21 und auf die 215. FNP-Änderung.</i></p>

	<p>Haltestelle Wellensiek ausreichend erschlossen, die im Zuge der Verlängerung entstehenden neuen Haltestellen böten keinen zeitlichen Vorteil. Die Linie 4 sei bereits heute häufig überfüllt.</p> <p>2. Für die Anwohner der Schloßhofstraße bzw. Dürerstraße würde eine Verlängerung der Linie 4 keinen Mehrwert bringen. Die Dürerstraße sei schon jetzt durch einen Bus, welcher in den Hauptzeiten im 10 Min. Takt fährt, gut angebunden.</p> <p>3. Die durch die Verlängerung der Linie 4 entstehenden Kosten der Stadt für Bau und Betrieb der Linie 4 würden in keinem Verhältnis zum tatsächlichen Nutzen stehen.</p>	<p>zu 1 und 2: Die Bedenken werden zur Kenntnis genommen, ihnen wird jedoch nicht gefolgt. Die Planung wird beibehalten.</p> <p>Die Frage des verkehrlichen Nutzens / Bedarfs, die Frage zu den Kapazitäten der Linie 4 und die Frage der Anbindung der Wohnquartiere Dürerstraße / Schloßhofstraße an das ÖPNV-Netz wurde mit den Fachbehörden abgestimmt und ausführlich im Teil C 2.2.1 unter Punkt I erläutert.</p> <p>zu 3: Die Bedenken werden zur Kenntnis genommen, ihnen wird jedoch nicht gefolgt. Die Planung wird beibehalten.</p> <p>Die Frage der Kosten wurde mit den Fachbehörden abgestimmt und ausführlich im Teil C 2.2.1 unter Punkt IV. erläutert.</p>
73.	<p>Anwohnerin Großdornberger Str. 57b, Mail vom 06.03.2017</p> <p>1. Es wird angeregt, auf die Verlängerung der Stadtbahnlinie 4 bis zur Dürerstraße zu verzichten bzw. auf eine neue Haltestelle zu begrenzen.</p> <p>2. Die derzeit gegebenene Verhältnisse und Rahmenbedingungen hätten sich gegenüber den ursprünglichen Planungen anders ergeben, daher seien Bedarf und Nutzen der Stadtbahnerweiterung neu zu bewerten. Insbesondere sollte diese Darstellung die aktuelle Interessenslage der Universität nachfragen und darstellen.</p> <p>3. Die rechtliche Verbindlichkeit des Junktims Stadtbahnverlängerung / Baurecht Campus Nord sollte geprüft werden. Es sollte dargestellt werden, warum der jahrealte Beschluss in dieser Sache nicht aufzuheben sein sollte.</p> <p>4. Zusammenfassend soll dargelegt werden, warum die Vorgaben des Bundesnaturschutzgesetzes § 1(6) nicht einzuhalten sein sollte.</p>	<p><i>Die Stellungnahme bezieht sich auf den Bebauungsplan Nr. II/G21 und auf die 215. FNP-Änderung.</i></p> <p>zu 1 und 3: Die Bedenken werden zur Kenntnis genommen, ihnen wird jedoch nicht gefolgt. Die Planung wird beibehalten.</p> <p>Die Frage des verkehrlichen Nutzens / Bedarfs der Linie 4 wurde mit den Fachbehörden abgestimmt und ausführlich im Teil C 2.2.1 unter Punkt I erläutert.</p> <p>zu 2: Die Bedenken werden zur Kenntnis genommen, ihnen wird jedoch nicht gefolgt. Die Planung wird beibehalten.</p> <p>Die Frage des Modal Split / der Verkehrsprognose wurde mit den Fachbehörden abgestimmt und ausführlich im Teil C 2.2.1 unter Punkt II. erläutert.</p> <p>zu 4: Die Bedenken werden zur Kenntnis genommen, ihnen wird jedoch nicht gefolgt. Die Planung wird beibehalten.</p> <p>Die Frage der Eingriffe in Natur und Landschaft wurde mit den Fachbehörden abgestimmt und ausführlich im Teil C 2.2.1 unter Punkt V. erläutert.</p>

<p>74.</p>	<p>Anwohner Liebermannstr. 12, Schreiben vom 05.03.2017</p> <p>1. Die Verlängerung würde für die Fahrgäste mit dem Ziel Campus Nord nur einen unwesentlichen Vorteil von 20 Metern näher zum Zielort bringen.</p> <p>Die zukünftige Haltestelle „Dürerstr.“ fände wenig Zuspruch, da die Anwohner durch die Buslinie 25/ 26 gut versorgt seien. Mit der Verlängerung der Linie 4 solle erst dann begonnen werden, wenn die Frage beantwortet ist, ob u. ggf. wie die Linien 3 und 4 miteinander verbunden werden.</p>	<p>zu 1. Die Bedenken werden zur Kenntnis genommen, ihnen wird jedoch nicht gefolgt. Die Planung wird beibehalten. Die Frage des verkehrlichen Nutzens / Bedarfs und die Frage der Anbindung der Wohnquartiere Dürerstraße / Schloßhofstraße an das ÖPNV-Netz wurde mit den Fachbehörden abgestimmt und ausführlich im Teil C 2.2.1 unter Punkt I. erläutert.</p> <p>Ein Ringschluss zur Linie 3 ist bisher noch nicht konkret geplant und nicht Gegenstand dieses Verfahrens. Bisher geht die Planung jedoch davon aus, dass im Falle einer weiteren Verlängerung der Linie 4 in Richtung Linie 3 eine Führung durch die Dürerstraße verwirklicht wird. Die geplante Endhaltestelle ist bereits für diese mögliche zukünftige Führung ausgelegt und müsste nicht erneut angepasst werden. Eine Verlängerung der Linie 4 bis zur Endhaltestelle der Linie 3 in Babenhäuser Süd ist nicht Gegenstand des planfeststellungsersetzenden Bebauungsplans Nr. II/G21. Die im planfeststellungsersetzenden Bebauungsplans Nr. II/G21 vorgesehene Endhaltestelle ist die Schlosshofstraße.</p>
-------------------	--	---

C 2.3 Änderungsvorschläge der Verwaltung

Aufgrund der vorliegenden Anregungen und Hinweise aus der Offenlegung ergeben sich gegenüber dem o.g. Bebauungsplan-Entwurf im Wesentlichen die unten aufgeführten Änderungen bzw. Ergänzungen. Es handelt sich hierbei lediglich um geringfügige Ergänzungen und Konkretisierungen. Die Änderungen und Ergänzungen dienen der Klarstellung; sie betreffen nicht die Grundzüge der Planung.

Im Einzelnen:

Nutzungsplan

- Die Verfahrensvermerke werden an den Planstand angepasst.
- Die vorhandenen und geplanten Gas- und Elektrizitätsleitungen der Stadtwerke werden in der Planzeichnung ergänzt.
- Die Gewässer in der Umgebung des Plangebiets (Babenhauser Bach sowie Nebengewässer) werden in der Planzeichnung ergänzt.
- Im Nutzungsplan Teil Ost wird bei den öffentlichen Grünflächen das Symbol „Parkanlage“ ergänzt.

Gestaltungsplan

- Die Gewässer in der Umgebung des Plangebiets (Babenhauser Bach sowie Nebengewässer) werden in der Planzeichnung ergänzt.

Textliche Festsetzungen

- Die Angabe der Rechtsgrundlagen wird aktualisiert.
- Unter Nr. 2 wird Textteil aus B-Plan II-G 20 zum SO ergänzt. War vorher nur im Nutzungsplan unter Planzeichenerklärung enthalten
- Unter Nr. 7.2 „Führung von Ver- und Entsorgungsleitungen“ werden die Hinweise zu vorhandenen und geplanten Gas- und Elektrizitätsleitungen der Stadtwerke ergänzt.
- Unter Nr. 8 wird die Festsetzung zur Bepflanzung der Sichtschutzwälle von Pkt. 9 verschoben
- Unter Nr. 10 wird die Zuordnung der planexternen Ausgleichsflächen (Ökokonto Johannisbachau) konkretisiert sowie die artenschutzrechtlichen Vermeidungsmaßnahmen aus dem UWB und der Begründung übernommen.
- Unter 11.1 wird ergänzt, dass der Sichtschutzwall eine Höhe von mindestens 1,50 m – 2,00 m über der nördlich angrenzenden Stadtbahntrasse aufweisen muss.
- Unter 12.1 wird der Hinweistext zur Bodendenkmalpflege aktualisiert.
- Unter 12.3 wird ein Hinweis ergänzt, dass ein Anspruch auf baulichen Schallschutz für die Gebäude Dürerstraße Nr. 79 und Schloßhofstraße Nr. 230/230a im Zuge der Ausführungsplanung erneut zu prüfen und im Falle von Überschreitungen der Immissionsgrenzwerte gemäß 16. BImSchV umzusetzen ist.
- Unter 12.4 werden Hinweise zum Artenschutz im Rahmen der Bauausführung aus dem UWB und der Begründung ergänzt.

Begründung

- Die Angabe der Rechtsgrundlagen wird aktualisiert.
- Ausführungen zu möglichen Auswirkungen auf Gewässer sowie auf das Klima werden ergänzt.
- Ausführungen zu den planexternen Ausgleichsflächen des Ökokontos „Johannisbachau“, zur erteilten Befreiung für die Zerstörung des gesetzlich geschützten Biotops sowie Hinweise zu bestehenden Ausgleichsverpflichtungen aus dem Bebauungsplan Nr. II/G 20 ergänzt.
- Zur städtebaulichen Erforderlichkeit wird an verschiedenen Stellen ergänzt, dass die Stadt Bielefeld im Rahmen ihrer Planungshoheit weiterhin das städtebauliche Ziel verfolgt, 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; dass mit der Aufstellung des Bebauungsplans Nr. II/ G21 in erster Linie

die planungsrechtlichen Voraussetzungen für eine hochwertige Erschließung des Hochschulcampus Nord durch den schienengebundenen öffentlichen Personennahverkehr geschaffen werden sollen; und dass sich des Weiteren hierdurch die Möglichkeit ergibt, die Wohngebiete rund um die Dürerstraße leistungsfähig an das Stadtbahnnetz anzubinden.

Umweltbericht

- Die Angabe zur Rechtsgrundlage wird aktualisiert.
- Unter Kapitel 1.3.3 „Landschaftsplanung, Schutzgebiete und naturschutzfachlich wertvolle Bereiche“ wird das Zielkonzept Naturschutz der Stadt Bielefeld beschrieben.
- Unter Kapitel 4.2.1 „Nachweis der erforderlichen Ausgleichsmaßnahmen“ werden die für den Bebauungsplan vorgesehenen Ausgleichsflächen hinsichtlich Lage, Art und Umfang der Ausgleichsmaßnahmen näher beschrieben und in einem Übersichts- und Lageplan dargestellt.
- Unter Kapitel 4.2.1 „Nachweis der erforderlichen Ausgleichsmaßnahmen“ wird die Flächenangabe 1.847 m² für die Ausgleichsfläche im Bereich des Schelphofs durch die Flächenangabe 1.385 m² ersetzt.
- Unter Kapitel 4.2.1 „Nachweis der erforderlichen Ausgleichsmaßnahmen“ wird die vorhandene tabellarische Kompensationsflächenberechnung durch die aktuelle Fassung der tabellarischen Kompensationsflächenberechnung mit der Angabe des Gesamt-KFB von 16.338 m² ersetzt.
- Unter Kapitel 2.6. „Schutzgut Wasser“ werden die innerhalb des Plangebiets verlaufenden Nebengewässer 18.03.05 zum Babenhauser Bach (18.03) ergänzt.
- Unter Kapitel 2.3.2 „Zu erwartende Umweltauswirkungen“ wird der Text um Aussagen zur Lärmbelastung der Gebäude Dürerstraße Nr. 90, Nr. 79 und Schloßhofstraße Nr. 230 sowie Nr. 230a ergänzt.
- Unter Kapitel 2.7.1 „Vorhandene Umweltsituation“ wird ergänzt, dass die Luftschadstoffsituation im Geltungsbereich nicht als umwelterheblich zu beurteilen sei und die Immissionsgrenzwerte gem. 39. BImSchV sicher eingehalten werden.
- Unter Kapitel 2.7.1 „Vorhandene Umweltsituation“ wird ergänzt, dass die Einsatzmöglichkeiten erneuerbarer Energien unter Berücksichtigung des Vorhabens ohne Veränderung der baulichen Nutzungen nicht gegeben ist. Zudem wird ergänzt, dass durch die geplante Stadtbahnverlängerung der Belang der Energieeffizienz nur nachrangig berührt ist.
- Unter Kapitel 2.7.2 „Zu erwartende Umweltbelastungen“ wird ergänzt, dass durch das in weiten Teilen vorgesehene Rasengleis kleinräumig ein Ausgleich zur Beanspruchung kaltluftproduzierender Flächen erfolgt.
- Unter Kapitel 2.7.2 „Zu erwartende Umweltbelastungen“ wird ergänzt, dass wesentliche Veränderungen der Immissionsbelastung durch den Ausbau der Stadtbahntrasse nicht zu erwarten sind. Eine ausreichende Durchlüftung ist auch bei Planumsetzung durch die umliegenden Freiflächen sichergestellt. Zudem werden durch den Stadtbahnbetrieb erfahrungsgemäß keine zusätzlichen Luftschadstoffe hervorgerufen. Lediglich baubedingt sind temporäre Beeinträchtigungen der Immissionsbelastung zu erwarten. Darüber hinaus wirken sich die lt. Verkehrsgutachten prognostizierte Entlastung im MIV sowie der geplante Kreisverkehr insgesamt günstig auf die Luftreinhaltung aus. Durch das Vorhaben sind daher keine umwelterheblichen Beeinträchtigungen der Luftqualität zu erwarten. Von der Einhaltung der Immissionsgrenzwerte gem. 39. BImSchV ist auch bei Planumsetzung weiterhin auszugehen.“