



Stadtbahn Bielefeld Streckenverlängerung Milse Ost

Information über den Stand der Planung

Sachbereich Verkehrsplanung (VM1), Herr Meier / Frau Kunath, 14. August 2008

1. Berücksichtigung im Nahverkehrsplan

Der zweite Nahverkehrsplan Bielefeld beschreibt die Verlängerung der Stadtbahn in Milse:

In den Siebziger Jahren ist die Stadtbahn über Baumheide hinaus nach Milse verlängert worden. Die dortigen Siedlungsbereiche waren in der ursprünglichen Stadtplanung ebenfalls noch als Großwohnsiedlung vorgesehen. Die Stadtentwicklung hat andere Wege eingeschlagen, so dass die Endhaltestelle Milse – westlich der Elverdisser Straße gelegen – den Stadtteil Milse lediglich am südwestlichen Rand tangiert, während der Großteil der Wohnbebauung im östlichen Teil Milses liegt. Die Bebauung besteht nördlich des Buschbaches aus Ein- und Mehrfamilienhäusern, westlich des Moenkamps aus Geschosswohnungen in Reihen- und Zeilenbauweise. In Milse Ost, zwischen Moenkamp und Mecklenburger Straße, entstand in den letzten Jahren zusätzlich die verdichtete Siedlung „Moenkamp“.

Durch eine Neubaustrecke nach Milse Ost können, unter Berücksichtigung der heutigen Endhaltestelle, Bebauungsschwerpunkte in Milse an das Bielefelder Stadtbahnnetz angebunden werden. Je nach Einzugsbereich und Entwicklungsprognose werden 3.000 bis 5.000 zusätzliche Einwohner erreicht. Die Strecke bedient zwei neue Haltestellen. (2. NVP Bielefeld, Seite 61).

Im Bedarfsplan Schiene des Landes NRW ist die Streckenverlängerung in Stufe 1 (Vorhaben bis 2015) aufgenommen.

Der für die Weiterführung notwendige Umbau der Endstation Milse (mit einem wesentlich verbessertem P+R-Platz und einer neuen Busumsteigeanlage) läuft derzeit. Die Bauarbeiten dort sind im Zeitplan. Die Anlagen des ÖPNV (Buswendeanlage, Stadtbahnendstelle) sind bereits fertig gestellt, die Fertigstellung des P+R-Platzes ist für den Herbst 2008 vorgesehen.

2. Vorplanung

Am Ende der Vorplanung standen sechs Linienvarianten zur Auswahl. Die geplante Verlängerung der Linie 2 beginnt in allen Varianten an der derzeitigen Endhaltestelle Milse südlich der Milser Straße. Hier wurde die vorhandene Anlage bereits in eine Stumpfkehranlage mit behindertengerechter Haltestelle umgebaut. Die neue zweigleisige Trasse biegt von dieser zunächst in einem 90°-Bogen nach Osten ab und verläuft unmittelbar südlich parallel zur Milser Straße. Wie ein kleineres Fließgewässer im Bereich des zuvor beschriebenen Bogens

wird auch die Lutter mittels eines Brückenbauwerkes gequert, das sich südlich an die bestehende Brücke der Milser Straße anschließt. Bis zur Querung der Milser Straße verlaufen alle Varianten gleich. Die Trasse weist bei normalen Verhältnissen eine Breite von ca. 8,00 bis 10,00 m auf, im Bereich von Haltestellen sowie bei abschüssigem Gelände kann sich die Breite bis auf ca. 20 m erhöhen.

Die Varianten weisen danach folgende kurz skizzierte Unterscheidungsmerkmale auf:

- Variante 2: Führung südlich des Buschbaches
- Variante 2a: Führung südlich des Buschbaches, abgerückt
- Variante 3: Führung nördlich des Buschbaches mittig über „Großes Kleeblatt“
- Variante 4: Führung nördlich des Buschbaches, nördlich über „Großes Kleeblatt“

Die Varianten sind in Bild 1 und 2 dargestellt. Die Varianten 1 und 5 sind nicht mehr dargestellt, da sie übergreifend die verkehrlichen, wirtschaftlichen und ökologischen Ziele verletzen, sowie Aspekte der Stadtentwicklung unberücksichtigt ließen (Variante 1 beschrieb die Verlängerung mit nur einer Haltestelle zum Milser Volkshaus; Variante 5 eine großen Ring in etwa wie Var. 4 hin und gemäß Var. 2a zurück).

3. Umweltverträglichkeitsstudie

Der Umwelt- und Stadtentwicklungsausschuss hat am 29.08.00 beschlossen, die unter Mitwirkung des Beirates für Landschaftspflege bereits entwickelten sechs Trassenvarianten zur Verlängerung der Linie 2 bis Milse-Ost in Zusammenarbeit mit moBiel und den beteiligten Behörden zu konkretisieren und das Planfeststellungsverfahren mit der dafür notwendigen Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) zu beginnen. Dafür wurde 2003 eine Umweltverträglichkeitsstudie (UVS) bei dem Büro Dipl.-Ing. Stefan Höke in Bielefeld in Auftrag gegeben.

Anlässlich des im Rahmen des Scoping-Verfahrens gem. § 5 UVPG am 25.03.2004 mit den beteiligten Trägern öffentlicher Belange durchgeführten Abstimmungstermins wurde der Untersuchungsrahmen für die UVS festgelegt, wobei einige wesentliche Änderungen gegenüber dem vorgeschlagenen Untersuchungsrahmen beschlossen wurden:

- Die Zahl der zu untersuchenden Trassenvarianten wurde von sechs auf vier reduziert. Die Varianten eins und fünf wurden wie oben beschrieben aufgegeben, da diese Varianten von allen Anwesenden sowie von allen an der Vorabstimmung Beteiligten bezüglich der wesentlichen Beurteilungskriterien als ungünstig angesehen wurden. Lediglich der Landschaftsbeirat sprach sich in der Vorabstimmung für die Untersuchung aller sechs Varianten aus.
- Für die Varianten 2, 2a und 4 wurden Stumpfkehranlagen als Alternative zu Wendeschleifen erörtert, dies sollte grundsätzlich als Untervariante mitbewertet werden.
- Im Hinblick auf Artikel 12 der europäischen Richtlinie 92/43/EWG (FFH-Richtlinie) und das in einem anderen Verfahren bekannt gewordene Vorkommen von Fleder-

mäusen in der Lutteraue im Bereich des Untersuchungsgebietes werden die faunistischen Untersuchungen auf die heimischen Fledermäuse ausgedehnt.

Parallel zur der Erarbeitung der UVS und der Betrachtung der Stumpfkehranlagen wurde von der moBiel GmbH als Träger des Vorhabens intern eine Prüfung der drei während des Scoping-Termins vorgeschlagenen Stumpfkehrenlösungen unter betrieblichen Gesichtspunkten vorgenommen. In Verbindung mit den im Rahmen der UVS gewonnenen Ergebnissen kristallisierte sich sehr bald heraus, dass sich die Variante 2a mit einer Stumpfkehranlage statt einer Wendeschleife zu der in allen Aspekten günstigsten Variante entwickeln würde. Der Vorhabenträger entschloss sich daher, die Variante 2a mit Stumpfkehranlage als gleichwertige Variante 2b untersuchen zu lassen.

Die Schlussbewertung der UVS durch den Gutachter sei im folgenden vollständig zitiert:

„Die moBiel GmbH als Verkehrsbetriebe der Stadtwerke Bielefeld GmbH planen die Verlängerung der Stadtbahnlinie 2 von der derzeitigen Endhaltestelle Milse nach Milse-Ost. Hierfür sollten in der vorliegenden Umweltverträglichkeitsstudie vier Streckenvarianten auf ihre Umweltverträglichkeit bezüglich der Schutzgüter Mensch, Tiere und Pflanzen, Boden, Wasser, Klima und Luft, Landschaft sowie Kultur- und sonstige Sachgüter untersucht werden. Drei davon sollten zusätzlich für den Fall betrachtet werden, dass ihre Wendeanlage nicht als Wendeschleife, sondern als Stumpfkehranlage ausgeführt wird. Im Verlauf der Untersuchungen wurde deutlich, dass unter dem Aspekt der Umweltverträglichkeit sowie unter technischen, wirtschaftlichen und städtebaulichen Aspekten die Variante 2a mit einer Stumpfkehre als günstigste Variante einzustufen ist. Daher entschloss sich der Träger des Vorhabens, die nun neu gebildete Variante 2b nicht nur lediglich zu betrachten, sondern sie als vollwertige Variante in die Untersuchungen und den Variantenvergleich zu integrieren, aus dem sie erwartungsgemäß als die Variante mit den geringsten Beeinträchtigungen der untersuchten Schutzgüter hervorging. Dies resultiert zunächst aus der geringen Gesamtlänge sowie der Lage der Endhaltestelle, die keine langen Zuwegungen erfordert, was bei Schutzgütern ins Gewicht fiel, deren Beeinträchtigungen u.a. nach Trassenlänge oder Versiegelungsgrad ermittelt wurden (Landschaftsbezogene Erholung, Boden, Grundwasser, Klima und Luft). Im Weiteren spielte der Trassenverlauf eine Rolle bei der Bewertung. Hier profitierte die Variante 2b von der Linienführung direkt nördlich vom Buschbachweg, ohne den Wald am Buschbach in Anspruch zu nehmen. Dies führte besonders innerhalb der Schutzgüter Tiere und Pflanzen, Landschaft sowie Kultur- und andere Sachgüter zu einer positiven Bewertung. Innerhalb des Schutzgutes Mensch konnte die sehr geringe Lärmemission positiv gewertet werden. Die gewonnenen Ergebnisse rekrutieren sich aus Kartierungen im Gelände, der Auswertung vorhandener Informationen wie Karten, Auskünfte von Fachbehörden, Fachliteratur sowie einem faunistischen Fachgutachten, in dem die Tierartengruppen Vögel, Amphibien und Fledermäuse des Untersuchungsgebietes untersucht wurden. Nach der Untersuchung der Schutzgüter im Untersuchungsgebiet wurden die zu erwartenden Beeinträchtigungen durch die einzelnen Trassenvarianten ermittelt, verglichen, dargestellt und Aussagen zu eventuellen Minderungsmaßnahmen formuliert.

Die abschließende Bewertung der zu erwartenden Beeinträchtigungen der untersuchten Schutzgüter und die daraus resultierende Entscheidung für eine Variante nimmt die zuständige Behörde gemäß §§ 11 und 12 UVPG (Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung) auf der Basis der gewonnenen Untersuchungsergebnisse der Umweltverträglichkeitsstudie, der Fachgutachten, der Behördenbeteiligung und der Einwendungen der Öffentlichkeit vor. Im Hinblick auf eine wirksame Umweltvorsorge prüft die zuständige Behörde auf der Basis dieser Bewertung im Weiteren die Zulässigkeit des Vorhabens.“

4. Aktueller Stand der Entwurfsplanung und weiteres Vorgehen

Die Projektleitung liegt beim Sachbereich Verkehrsplanung der moBiel GmbH. Anfang diesen Jahres ist die Entwurfsplanung auf Basis der Variante 2b der UVS wieder intensiviert worden. Ziel ist die Einleitung eines Planfeststellungsverfahrens gemäß Personenbeförderungsgesetz in der zweiten Jahreshälfte. Die privaten Grundeigentümer sind in Bezug auf die Planungen angesprochen worden. Die moBiel GmbH beabsichtigt, in diesem Jahr die Verhandlungen zum Grunderwerb aufzunehmen.

Einige Detailpunkte konnten inzwischen weiter konkretisiert werden: So wird die Stadtbahn neben dem Buschbachweg etwas versenkt geführt werden, was einerseits eine Abrückung vom Waldsaum und andererseits eine für die Lärmbelastung der angrenzenden Bebauung günstige Höhenlage ermöglicht. Zweitens ist die Zwischenhaltestelle inzwischen westlich des Weges geplant, da sie dort mit den erforderlichen Radien besser eingerichtet werden kann.

Besondere Bedeutung kommt in dieser Planung der Offenlegung des Buschbaches zu, der bislang verrohrt südlich der Grundschule geführt ist. In enger Zusammenarbeit mit dem Umweltamt wird in der Entwurfsplanung nach geeigneten Lösungen gesucht, die Stadtbahn, trassennahe Ausgleichsflächen und die Offenlegung miteinander zu verbinden.

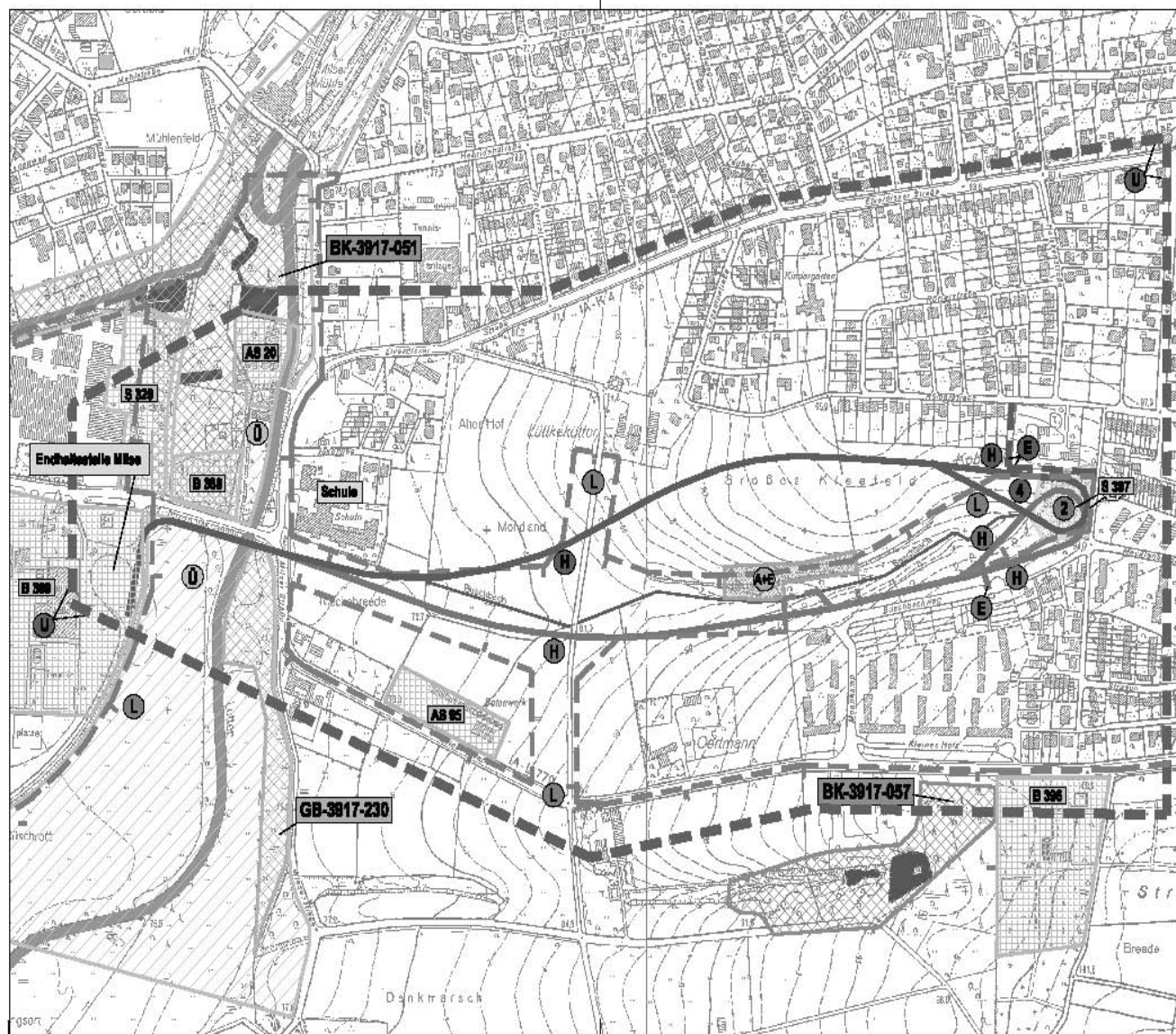
Der aktuelle Stand der Entwurfsplanung ist in Bild 3 dargestellt.

Auf den drei Folgeseiten (jeweils verkleinert: Maßstab nicht wie Original):

Bild 1: Varianten 2 und 4

Bild 2: Varianten 2a, 2b und 3

Bild 3: Darstellung des aktuellen Planungsstandes im Mai 2008



LEGENDE

Trassenvarianten



Variant 2



Year 2: Holistic

**Variante 2: Erschließung**

Vincent

**Vincenzo J. Liguori****Variant 4. Emobilizatsiya**

Natur- und wasserschutzberechtigte Schutzgebieteausweisungen



Landchaftsschutzgebiet



Gesetzlich geschütztes Biotop



LÖRE-Richtlin



A+E-Maßnahme



Überschwemmungsgebiet von Lutter und Jöhnnisch

Sonstiges



Internshipen sind ein Muss



Alfons H. Albenz (Lehrer der Stadt
Einsiedeln (St.-Bewachung, B.-Bewachung))



Altstandort mit verminderter Altablagerung
It. Altstandortbetreiber der Stadt Eichenfeld

HÖKE
LANDSCHAFTSARCHITEKTUR

Wrachtrupstraße 35a
33699 Bielefeld

Tel: (05202) 490777

Fax (05202) 490776

www.hoeke-landschaftsarchitektur.de

info@hoeke-landschaftsarchitektur.de

Auftraggeber

moBiel GmbH
Otto-Brenner-Str. 242
33804 Bielefeld

„moBiel

Ein Unternehmen
der Stadtwerke Mielefel

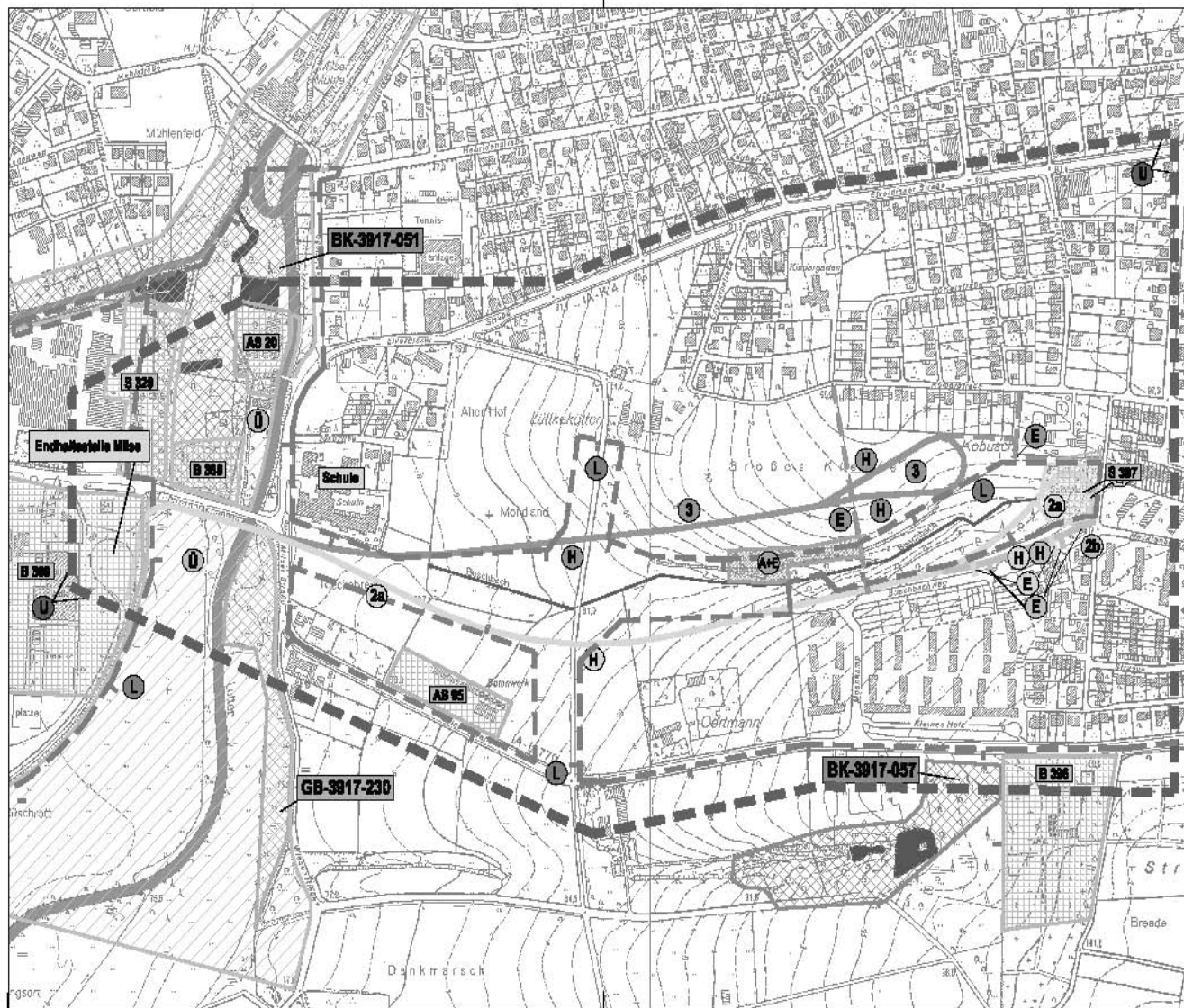
Project

Stadtbahn Bielefeld, Linie 2: Verlängerung nach Milse-Ost Umweltverträglichkeitsstudie

Pharmaceuticals

Untersuchungsgebiet mit Varianten 2 und 4

Maßstab	Projekt-Nr.	Ges.	Datum
1:5.000	04-36	S.L.	März 2004
Auftragnehmer		Verleiher	



LEGENDE

Trassenvarianten

- | | | |
|-------------|--------------------------|---------------------------|
| Variante 2a | Variante 2a, Haltestelle | Variante 2a, Erschließung |
| Variante 2b | Variante 2b, Haltestelle | Variante 2b, Erschließung |
| Variante 3 | Variante 3, Haltestelle | Variante 3, Erschließung |

Natur- und wasserschutzrechtliche Schutzbietsausweisungen

- Landschaftsschutzgebiet
- Gesetzlich geschütztes Biotop
- LÖB-Biotop
- A+E-Maßnahme
- Überschwemmungsgebiet von Luttr und Johannisbach

Sonstiges

- Untersuchungsgebietsgrenze
- Altlast lt. Altlastenkataster der Stadt Bielefeld (S=Bauschutt, D=Boden)
- Altstandort mit vermuteter Altbelagerung lt. Altlastenkataster der Stadt Bielefeld

HÖKE
LANDSCHAFTSARCHITEKTUR
Wrachtrupstraße 35a
33599 Bielefeld

Auftraggeber

moBiel GmbH
Otto-Brenner-Str. 242
33804 Bielefeld

moBiel
Ein Unternehmen
der Stadtwerke Bielefeld

Tel. (05202) 490777
Fax (05202) 490776
www.hoeke-landschaftsarchitektur.de
info@hoeke-landschaftsarchitektur.de

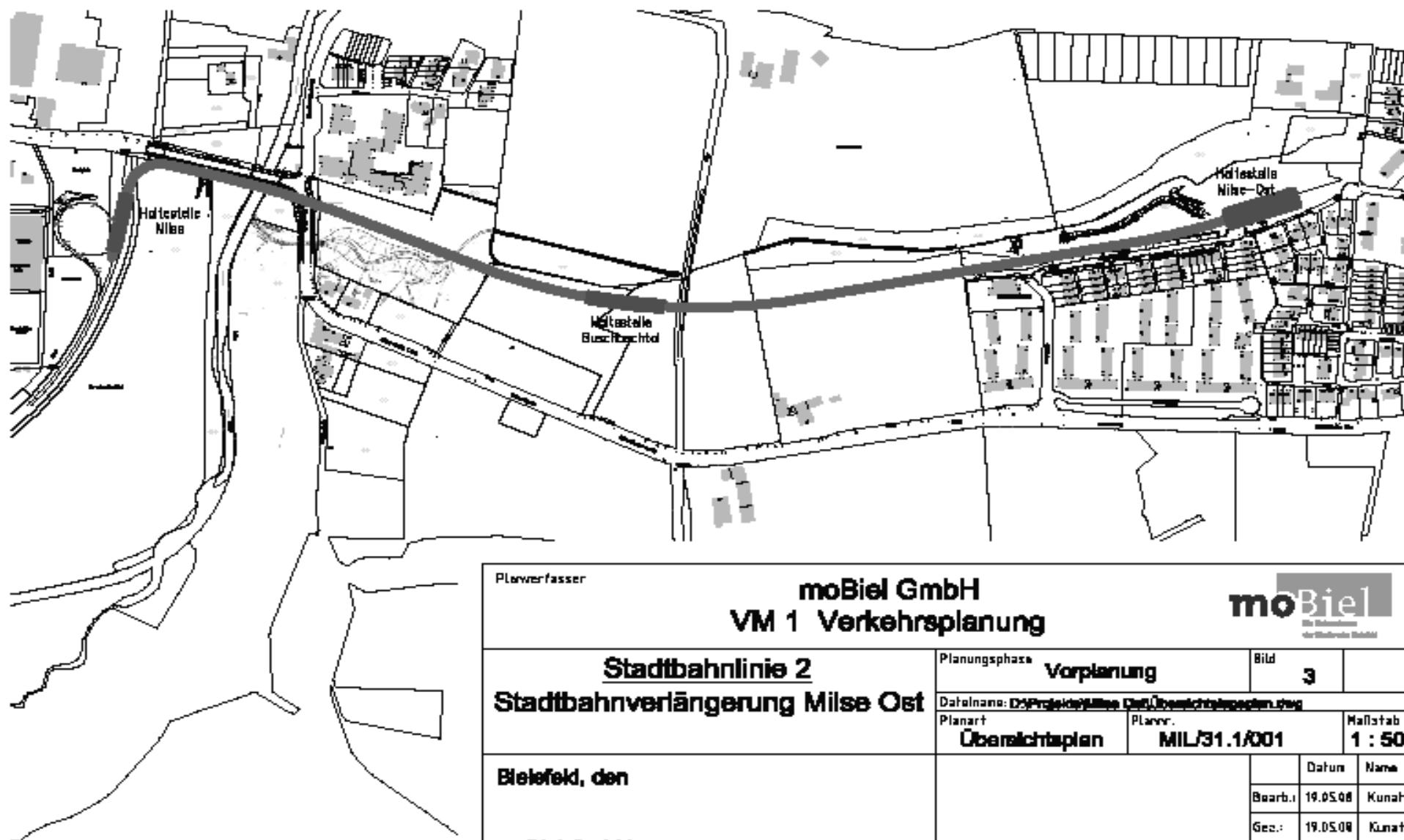
Projekt

Stadtbahn Bielefeld, Linie 2: Verlängerung nach Milse-Ost
Umweltverträglichkeitsstudie

Planblatt

Untersuchungsgebiet mit Varianten 2a, 2b und 3

Maßstab	Projekt-Nr.	Gez.	Datum
1:5.000	04-36	S.L.	März 2004
Auftraggeber	Verfasser		



Planverfasser

moBiel GmbH
VM 1 Verkehrsplanung

moBiel
MoBiel GmbH
Verkehrsplanung

Stadtbahnlinie 2
Stadtbahnverlängerung Milse Ost

Planungsphase	Vorplanung	Bild	3
---------------	-------------------	------	----------

Dateiname: D:\Projekte\Milse Ost\Übersichtspläne\Übersichtspläne.dwg			
--	--	--	--

Planart	Übersichtspläne	Plannr.	MIL/31.1/001	Maßstab	1 : 5000
---------	------------------------	---------	---------------------	---------	-----------------

Bielefeld, den

moBiel GmbH

	Datum	Name
Bearb.:	19.05.08	Kunath
Gez.:	19.05.08	Kunath
Gepr.:	19.05.08	Kunath