

Niederschrift
über die Sitzung der Bezirksvertretung Senne
am 14.02.2017

Tagungsort: SenneSaal, Senner Markt 1

Beginn: 18:00 Uhr

Sitzungspause:

Ende: 19:45 Uhr

Anwesend:

Vorsitz

Herr Gerhard Haupt

CDU

Herr Ralf Ahlemeyer

Frau Isra Celik

Herr Hartmut Hoffmann

Frau Carla Steinkröger

SPD

Herr Andre Bettker

Frau Gisela Foerdermann

Herr Wolfgang Heinrich

Frau Ilona Neumann

ab 18.20 Uhr, TOP 4

Bündnis 90/Die Grünen

Herr Udo Fiebig

Die Linke

Herr Christian Varchmin

UBF

Herr Alexander Spiegel von und zu Peckelsheim

Herr Hans Herbert Wüllner

Verwaltung

Herr Grabe

Frau Duffert

Bezirksamt Senne

Amt für Jugend und Familie

Schritfführung

TOP 5

Gäste

Herr Meier

moBiel

TOP 6

Öffentliche Sitzung:

Zu Punkt

Vor Eintritt in die Tagesordnung

Herr Haupt eröffnet die Sitzung, stellt die form- und fristgerechte Einladung sowie die Beschlussfähigkeit der Bezirksvertretung Senne fest und bittet die Tagesordnung flexibel handhaben zu dürfen.

Er schlägt vor die Tagesordnung um den Punkt „Planung der Tagesbetreuung zum Kindergartenjahr 2017/18“ zu erweitern und unter TOP 5 zu behandeln, da keine Anträge vorliegen.

Beschluss:

Die Bezirksvertretung stimmt der Erweiterung der Tagesordnung zu und ist mit einer flexiblen Handhabung der Tagesordnung einverstanden.

- einstimmig -

Zu Punkt 1

Fragestunde für Einwohnerinnen und Einwohner des Stadtbezirks Senne

Herr Ulrich Reckhardt, Bokeler Berg 15 fragt nach dem Grund für die Führung der U 60 durch Windelsbleiche, warum die Osningstraße wegen ihrer Gefährlichkeit nicht längst für den Schwerlastverkehr gesperrt ist und warum im Togdrangebiet die Einhaltung von Tempo 30km/h nicht kontrolliert wird. Herr Haupt sichert eine Beantwortung zu.

Zu Punkt 2

Genehmigung des öffentlichen Teils der Niederschrift über die 22. Sitzung der Bezirksvertretung Senne am 19.01.2017

Der öffentliche Teil der Niederschrift wird nach Form und Inhalt genehmigt.

- einstimmig beschlossen -

Zu Punkt 3

Mitteilungen

Herr Grabe teilt der Bezirksvertretung folgendes mit:

3.1

Nach Einschätzung der DB Netz AG werde der Bahnübergang Fechterweg nicht mehr in diesem Jahr umgebaut. Es sei ein Eingriff in die Technik des Stellwerkes in Lage notwendig, weil eine Blockabschaltung von Bahnübergängen erfolgen müsse.

Verkehrsplanerisch sei eine Abstimmung bereits erfolgt, auch der private

Eigentümer der benötigten Grundstücksfläche sei nach Aussage der DB Netz AG informiert.

3.2

Der Naturwissenschaftliche Verein plane wieder Aktionen zur Bekämpfung der Traubenkirsche rund um den Flugplatz am 18. Und 25. Februar 2017, jeweils ab 10.00 Uhr

Kenntnisnahme

--

Zu Punkt 4 Anfragen

Zu Punkt 4.1 Kapazitätsvergleich Hochflur-/Niederflurbahnen

Beratungsgrundlage:

Drucksachenummer: 4166/2014-2020

Herr Grabe beantwortet die Anfrage wie folgt:

Gibt es Niederflurbahnen, die gleich viele Fahrgäste aufnehmen können wie Hochflurbahnen?“

Die Flurhöhe alleine hat keine Auswirkungen auf die Kapazität, jedoch die Einbauten, welche sich bei Niederflurzügen meist in den Gelenk-Bereichen befinden. Bei Hochflurzügen sind diese Einbauten nicht nötig, da sich die entsprechende Technik unterhalb des Fahrzeugbodens unterbringen lässt. Hierdurch ergibt sich eine leicht geringere Kapazität von Niederflurbahnen gegenüber Hochflurbahnen. Ausgeglichen werden kann dieser Unterschied nur durch die Fahrzeuglänge, wobei hier jedoch die Maximallänge gemäß der Verordnung über den Bau und Betrieb der Straßenbahnen (BOStrab) von 75 Metern begrenzt ist.

1. Zusatzfrage: „Warum wurde in den Präsentationen die Hochflurbahnkapazitäten mit über 30% größer gegenüber Niederflur dargestellt?“

In einem Doppelzug der Bielefelder Bauart Vamos können 2x230, also insgesamt 460 Fahr-gäste befördert werden. Bei der in den Präsentationen zur Systemfrage genannten Niederflurbahn handelt es sich um die Größenkonfiguration mit 300 Fahrgästen, wie sie im Betriebskonzept der bis 2014 geplanten Linie 5 berücksichtigt worden ist. Darauf ist während der Vorträge hingewiesen worden. Das Betriebskonzept sah vor, die kürzeren Züge in den Hauptverkehrszeiten um Einsatzwagenfahrten zu ergänzen, womit es zu keinen Kapazitäts-problemen gekommen wäre.

2. Zusatzfrage: „Wann werden alle Mandatsträger und die BürgerInnen über die falschen Kapazitätsangaben aufgeklärt?“

Es hat keine falschen Angaben gegeben.

Herr von Spiegel nimmt wie folgt Stellung:

In der Antwort sei die Niederflurbahn anders dargestellt, als auf den Informationsseiten von moBiel. Dort werde der Einzelwagen (NF) mit 300 Fahrgastplätzen angegeben. Ein Doppelzug habe dann eine Kapazität von 600.

Kenntnisnahme

-.-.-

Zu Punkt 4.2 Kostenberechnungen Verlängerung Linie 1

Beratungsgrundlage:

Drucksachenummer: 4167/2014-2020

Herr Grabe beantwortet die Anfrage:

Warum stehen bis heute keine verlässlichen Kostenberechnungen für die Verlängerung der Linie 1 und die Ertüchtigung ab Brackwede Bahnhof zur Verfügung?“

Eine Kostenberechnung wird in der Praxis grundsätzlich erst auf Grundlage einer konkreten Entwurfsplanung erstellt, siehe DIN 276 Kosten im Bauwesen. Die Verlängerung der Stadtbahnlinie 1 hat dieses Planungsstadium noch nicht erreicht. Die „Ertüchtigung ab Brackwede Bahnhof“ ist kein Projekt, das vom Amt für Verkehr und moBiel derzeit bearbeitet wird.

1. Zusatzfrage: Wenn die Kosten für eine Niederflurbahn ab Bethel 74 Mill. € kosten sollte, wie kann dann die Hochflurbahn geringere Kosten erzeugen, wenn hierbei alleine 18 Hochbahnsteige gebaut werden müssen?

Der Kostenunterschied zwischen Bahnsteigen im Hochflur- oder Niederflursystem ist im Neubau gering, deshalb hat dieser Aspekt kaum Auswirkungen auf die Infrastrukturkosten. Drei Aspekte führen aber zu Kostenunterschieden: Erstens bei den Infrastrukturkosten der sehr bedeutende Aufwand für die Umsteiganlagen zwischen Hoch- und Niederflursystem; zweitens die veränderten jährlichen Betriebskosten (Durch ein zweites System entsteht ein höherer finanzieller und technischer Aufwand, welcher nur durch ein entsprechend langes Streckennetz sowie den Nutzen für die Fahrgäste zu rechtfertigen wäre.) und drittens die zusätzlichen Kosten für Betriebshofanlagen (siehe hierzu Frage 4168). Ergänzender Hinweis: Solang die Planfeststellung bis Sennestadt nicht gesichert ist, müsste jedes andere System auch nur bis Senne geführt wirtschaftlich sein.

2. Zusatzfrage: Werden verlässliche Baukosten der Stadtbahnverlängerung und die Ertüchtigung ab Brackwede Bahnhof vor Eintritt in das Planfeststellungsverfahren zur Beratung veröffentlicht?

Grundsätzlich wird im Vorfeld des Genehmigungsverfahrens auf Grundlage der Entwurfsplanung eine Kostenberechnung durchgeführt, da sie sowieso für das parallel zum Genehmigungsverfahren laufende Förderverfahren des Landes und des Bundes erstellt werden muss. Eine wie auch immer geartete Kostenberechnung ist für die Planfeststellung an sich nicht erforderlich. Die politischen Gremien werden mit dem Beschluss zum Ausbaustandard über die finanziellen Auswirkungen informiert.

Herr von Spiegel merkt an, dass die Haltestelle Brackwede Bahnhof sehr wohl eine Haltestelle der Linie 1 sei und somit auch innerhalb des

Projektes liege. Ferner merkt er an, dass bei solchen Verfahren immer Kostensteigerungen zu beobachten seien und dass besonders wenn Politik Großprojekte beschließe, ohne dass Kostenberechnungen vorliegen.

Kenntnisnahme

-.-.-

Zu Punkt 4.3 Betriebshof Stadtbahn

Beratungsgrundlage:

Drucksachennummer: 4168/2014-2020

Herr Grabe beantwortet die Anfrage:

Ist bei einer Erweiterung des Hochbahnnetzes eine Erweiterung des Betriebshofes durch Neubau oder Umlagerungen notwendig?“

Der Neubau eines Stadtbahn-Betriebshofes ist bei einer Netz-Erweiterung nach Sennestadt in Hochflurtechnik nicht erforderlich, der vorhandene Platz in Sieker ist ausreichend. Es gibt jedoch Überlegungen, eine kleine Abstellhalle für Stadtbahnen an der jetzigen Endhaltestelle Senne zu erreichen, um Betriebskosten durch Ein- und Ausrückfahrten einzusparen. Jedoch können auch heute schon durch die Übernahme der BVO-Linien nicht mehr alle Platzbedürfnisse an einem Standort abgedeckt werden. Bei Planung der Niederflurlinie 5 sollte ein neuer Standort sowohl die Niederflurbahnen mitsamt einer neuen erforderlichen Werkstatt als auch Busse aufnehmen. Mit politisch beschlossenem Verzicht auf die Linie 5 wurden reine Ersatzstandorte für Busse untersucht und daraus der zweite Busbetriebshof Lämershagener Straße ausgewählt.

1. Zusatzfrage: Warum wurde dies in den Präsentationen kostenmäßig nicht dargestellt?

Mit der Beibehaltung des Hochflursystems fallen keine Zusatzkosten an, die Werkstatt bleibt komplett in Sieker. Die Kosten des neuen Busbetriebshofes Lämershagener Straße hatten keine Relevanz für die Systementscheidung der Stadtbahn im Bielefelder Süden, sie fallen unabhängig davon an.

2. Zusatzfrage: „Warum wurden die Mandatsträger und die BürgerInnen erst nach der Variantenentscheidung über die Depoterweiterung und deren Kosten informiert?“

Wie bei der Hauptfrage erläutert, handelt es sich um eine betriebliche Anlage, die ausschließlich für den Busverkehr ausgelegt ist. Die Standortsuche im gesamten Stadtgebiet und die Vertragsverhandlung wurden erst 2016 und damit nach der Variantenentscheidung abgeschlossen.

Kenntnisnahme

-.-.-

Zu Punkt 4.4 Kosten Bahnsteige

Beratungsgrundlage:

Drucksachenummer: 4169/2014-2020

Herr Grabe beantwortet die Anfrage:

„Wie hoch sind die Kosten für einen Mittelhochbahnsteig und eine Haltestelle mit Seitenhochbahnsteigen für den längsten Vamos?“

Überschlägig sind Kosten in Höhe von 300.000 € für einen Mittelbahnsteig und 200.000 € für einen Seitenbahnsteig ansetzbar. Die Kosten fallen allein für das Bauwerk und die Ausstattung an. Kosten für die Strecke (Gleise, Weichen und Fahrleitung) und eventuelle Leitungsverlegungen sind nicht enthalten. Die Erfahrungswerte differieren je nach Voraussetzungen für den Bau und Losgröße deutlich.

1. Zusatzfrage: „Wie hoch sind die Kosten eines kombinierten Bus/Bahnsteiges?“

Eine Kombi-Lösung für einen Hochbahnsteig mit Bushaltestelle ist aufgrund der unterschiedlichen Fahrzeughöhen nicht möglich.

Herr von Spiegel bedauert, dass auch hier keine verlässlichen Kosten genannt werden. Ihm lägen Beschlussvorlagen für die August-Bebel Straße vor, wo ein Hochbahnsteig zwischen 2,6 und 2,9 Mill. € kosten würde. Also könne die Angabe 300.000 € wohl nicht stimmen.

Kenntnisnahme

-.-.-

Zu Punkt 4.5

**Stadtbahnverlängerung Linie 1 bezügl.
Lärmschutzmaßnahmen, Depot und Wirtschaftlichkeit**

Beratungsgrundlage:

Drucksachenummer: 4186/2014-2020

Herr Grabe beantwortet die Anfrage:

Sind für den Bau der Stadtbahnverlängerung zusätzliche Lärmschutzmaßnahmen geplant nach Auslaufen des „Schienenbonus“ geplant bzw. erforderlich? Schallberechnungen sind zwingender Bestandteil der Unterlagen, die im Planfeststellungsantrag vorzulegen sind. Die gutachterliche Berechnung der Lärmimmissionen erfolgt nach Vorlage einer abgestimmten Entwurfsplanung, da dort die Trassenlage von Schiene und Straße genau definiert wird. Sie erfolgt auf der zum Zeitpunkt des Planfeststellungsverfahrens gültigen rechtlichen Grundlage. Aus diesen Berechnungen wird die Notwendigkeit von Lärmschutzmaßnahmen abgeleitet.

1. Zusatzfrage: Warum wäre ein zusätzliches Depot für eine NF Bahnverlängerung der Linie 1 nicht wie bei der geplanten Linie 5 gefördert?

Es ist im gesamten Planungsprozess zur Linie 5 immer betont worden, dass Betriebsanlagen grundsätzlich nicht durch Bund und Land

förderfähig

sind.

2. Zusatzfrage: Wie und mit welchen Zahlen wird die Wirtschaftlichkeit der Stadtbahnverlängerung der Linie 1 gemäß der angehängten Grafik begründet?

Die Grafik ist der überschlägigen Potenzialanalyse von 2011 entnommen. Sie zeigt anschaulich das Einwohnerpotenzial pro Streckenkilometer. Hier liegt die Strecke nach Sennestadt tatsächlich an der unteren Grenze. Zur Beurteilung der Wirtschaftlichkeit der Strecke ist jedoch die gemeinsame Betrachtung mit dem Zuschussbedarf pro Fahrgast erforderlich (vgl. hierzu Potenzialanalyse TTK, S. 180). Aus der Kombination dieser beiden Faktoren wurde durch das Gutachterbüro die Wirtschaftlichkeit der Strecke nachgewiesen, weshalb diese Linie als eine von drei Maßnahmen zur Weiterverfolgung ausgewählt worden ist.

Kenntnisnahme

Zu Punkt 4.6

Auswirkungen der Stadtbahnverlängerung der Linie 1

Beratungsgrundlage:

Drucksachenummer: 4187/2014-2020

Herr Grabe beantwortet die Anfrage:

Wie viel schneller wird eine ÖPNV Fahrt von der Rifle Range bis zum Jahnplatz mit der geplanten Stadtbahn gegenüber heute?

Diese Frage kann erst dann mit der notwendigen Genauigkeit beantwortet werden, wenn die Zahl und Lage der Haltestellen festgesetzt worden ist. Für die Attraktivität des Angebotes ist der Wegfall des Umstieges entscheidend.

1. Zusatzfrage: Wie wirkt sich die Stadtbahnverlängerung der Linie 1 auf den Busverkehr in Linien und Takten aus?

Im Wesentlichen wird die Stadtbahn die heutige Buslinie 135 ersetzen. Das zusätzliche ergänzende Busnetz ist im weiteren Planungsprozess zu entwickeln. Für die Attraktivität des künftigen Angebotes ist besonders der Wegfall des zweiten Umstieges entscheidend, wie er zum Beispiel heute zwischen Eckardtsheim und Brackwede noch notwendig ist.

2. Zusatzfrage: Werden auf Senner Gebiet Gebühren nach KAG im Bereich der Stadtbahn-verlängerung an der L 756 berechnet?

Ob sich eine Beitragspflicht nach dem Kommunalabgabengesetz (KAG) ergibt und wenn ja wie hoch diese ausfallen wird, kann erst auf Grundlage einer abgestimmten Planung ermittelt werden.

Kenntnisnahme

Zu Punkt 4.7

Variantenberechnungen Verlängerung Linie 1

Beratungsgrundlage:

Drucksachenummer: 4188/2014-2020

Wann werden die Variantenberechnungen der standardisierten Berechnung an die BV Senne übergeben?

Die Standardisierte Bewertung ist durchzuführen, wenn der Ausbau von Schienenwegen nach dem Bundesprogramm die zuwendungsfähigen Kosten von 50 Mio. € überschreitet. Sie dient dazu, die Förderwürdigkeit des Vorhabens zu bewerten und wird wegen ihres Aufwandes üblicherweise erst mit der zur Planfeststellung vorgeschlagenen Variante berechnet. Soweit im Planungsprozess Varianten entwickelt werden, die auch im Hinblick auf die Wirtschaftlichkeit Unterschiede aufweisen, werden die Ursachen und daraus resultierenden Konsequenzen den betroffenen Bezirksvertretungen und dem Stadtentwicklungsausschuss zur endgültigen Entscheidung über die Variantenwahl mit auf den Weg gegeben. Dafür hat sich die Vorhabenträgerin bereits gutachterlichen Sachverständes versichert.

1. Zusatzfrage: Warum wurden die Berechnungen seit der ersten Aufforderung im November 2015 bis heute nicht herausgegeben?

Mit der Entwurfsplanung ist eine Kostenberechnungen möglich. Die Planung für die Verlängerung der Linie 1 hat dieses Stadium noch nicht erreicht.

2. Zusatzfrage: Wer ist für die Berechnungen verantwortlich?

Die Vorhabenträgerin, in diesem Fall also die moBiel GmbH.

Kenntnisnahme

-.-.-

Zu Punkt 5

Planung der Tagesbetreuung zum Kindergartenjahr 2017/2018

Beratungsgrundlage:

Drucksachennummer: 4349/2014-2020

Frau Duffert berichtet über die Situation zum Kindergartenjahr 2017/2018 im Stadtbezirk Senne und die demographischen Daten zu den Geburten in den Jahren 2012 bis 2017. Die Versorgungsquote sei nicht überdurchschnittlich und in den Ortsteilen auch unterschiedlich, decke aber die Nachfrage. Dies sei in einigen Bereichen der Stadt deutlich schlechter und daher werden dort auch Neubauten vorgesehen. Dies sei in Senne im Moment nicht vorgesehen. Sie antwortet auf Fragen aus der Bezirksvertretung.

Beschluss:

1. Die Bezirksvertretung Senne stellt den durch die Jugendhilfeplanung und Trägersgespräche ermittelten Bedarf an Betreuungsplätzen im Stadtbezirk Senne für das Kindergartenjahr 2017/2018 und deren Verteilung entsprechend der Anlagen 1 und 2 fest und beauftragt die

Fachverwaltung, diesen bis zum 15.03.2017 an das Ministerium für Familie, Kinder, Jugend, Kultur und Sport des Landes NRW zu melden.

2. Gegenüber dem Land NRW sind auf der Basis der zurzeit vorliegenden Bewilligungsbescheide des Landesjugendamtes 150 Plätze für Kinder mit Behinderung (Integrationsplätze) anzumelden. Kinder, für die zu einem späteren Zeitpunkt Bewilligungen durch das Landesjugendamt ausgesprochen werden, sind nach zu melden.

3. Die Verwaltung wird analog zur Regelung im Kindergartenjahr 2016/2017 beauftragt, die erforderliche haushaltsmäßige Umsetzung zu gegebener Zeit für das Haushaltsjahr 2018 vorzunehmen bzw. den Haushalt 2017 unter Berücksichtigung der Veränderungen umzusetzen.

- einstimmig beschlossen –

-.-.-

Zu Punkt 6

Beschlüsse aus vorangegangenen Sitzungen - Bericht der Verwaltung zum Sachstand

Herr Meier berichtet ausführlich mittels der als Anlage 1 beigefügten Präsentation zur "Systemfrage", wobei er anhand von Leitfragen, die sich den Planern seinerzeit stellten, zu der Art des Verkehrsmittels und anschließend zu einer Systementscheidung kommt. Dabei spielen sowohl Kapazitäten als auch die vorhandenen Netze eine Rolle.

Herr von Spiegel stellt in einer Reihe von Fragen Annahmen sowie Darstellungen auf Internetseiten in Frage bzw. unterstellt Falschinformationen.

Herr Meier macht deutlich, das zum derzeitigen Planungsstand natürlich noch keine genauen Kosten bekannt sind und daher auch nicht „auf Knopfdruck“ präsentiert werden können. Was aber eindeutig gesagt werden könne, sei, das alle anderen Systeme teurer als Hochflurtechnik seien.

Herr Varchmin und andere Mitglieder der Bezirksvertretung Senne machen deutlich, dass sie diese – ihrer Meinung nach überflüssige Diskussion – in der Bezirksvertretung Senne nicht länger führen wollen.

Kenntnisnahme

-.-.-