

Der geplante Weiterbau der Linie 4 über den Hochschulcampus-Nord verfehlt sein Ziel

Beschwerde

zur Eingabe an den Bürgerausschuss der Stadt Bielefeld

Anwohner im Rottmannshof, Wellensiek, Lohmannshof, Hof Hallau, Schürmannshof beschweren sich darüber, dass die Planung trotz der Verlagerung des Hochschulbaus und des Ausbleibens weiterer wissenschaftlicher Institute und Einrichtungen wie CI-TEC seit Jahren unverändert fortgeführt wird. Dabei wird in Kauf genommen, dass die Strecke Anwohner stören, alte bäuerliche Kulturlandschaft zerschneiden und ein Landschaftsschutzgebiet für die Naherholung entwerten würde. Und dies, obwohl die Beförderungsengpässe der Bahn zu Uni und neuem FH-Bau durch diese Strecke nicht gelöst würden, der städtische Etat aber eine millionenschwere Belastung erführe.

Ausgangslage

Seit Mitte 2006 wird in den politischen Gremien der Stadt Bielefeld und ihrer Verwaltung die Entwicklung eines neuen „Hochschulcampus Nord“ vorangetrieben. Auf dem teils landeseigenen, teils städtischen Gelände nordwestlich der Universität werden die meisten Fachhochschulbereiche in einem Gebäude zusammengeführt, ein Robotik-Institut der Universität (CI-TEC) ist bereits in Betrieb. Weiterhin sind auf dem Campus-Gelände großzügige Flächen für die künftige Ansiedlung von Forschungs- und Entwicklungseinrichtungen sowie Ausgründungen der beiden Hochschulen vorgesehen. Zur Erschließung dieser Einrichtungen sollen eine Verlängerung der Stadtbahnlinie 4 und der Bau entsprechender Verkehrswege für Fußgänger, Radfahrer und Kraftfahrzeuge dienen. Die geplante 1,3 km lange Stadtbahntrasse soll von der bisherigen Endhaltestelle „Lohmannshof“ in nordöstlicher Richtung über ein Auental, sowie Wiesen- und Ackerland führen und dabei eine Haltestelle auf der „Langen Lage“ sowie die neue Endhaltestelle „Schloßhofstraße“ erhalten. Die Erwartung der Projektinitiatoren (Stadt, moBiel, Uni, FH), außer CITEC weitere exzellente Forschungs- und Entwicklungsunternehmen durch eine Stadtbahnhaltestelle unmittelbar vor ihrem Arbeitsplatz auf den Campus-Nord locken zu können, hat sich bisher nicht erfüllt.

Eine weitere Fortführung dieser Linie von der Schloßhofstraße durch den Grünzug im Dürerviertel und die Voltmannstraße bis zur Endhaltestelle Babenhausen-Süd der Linie 3 wird auf den Seiten 141/203-149/203 des Gutachtens „Potentialanalyse des Zielnetzes Bielefeld 2030“ (www.zukunftmobielefeld.de/files/potentialanalyse.pdf) untersucht, kann jedoch wegen unsicheren Fahrgastaufkommens lt. Gutachten S. 149 „...nicht empfohlen werden“. Damit bliebe der zweigleisige Ausbau vom Lohmannshof bis zur Schloßhofstraße eine teure und nutzlose Sackgasse.

Nach unserer Beurteilung ist das Stadtbahnprojekt „Verlängerung der Linie 4 vom Lohmannshof bis zur Schloßhofstraße“

- **als Hochschul-Zubringer nutzlos:**

Die Anbindung des weiter nördlichen Wohngebietes Dürerviertel an die Hochschulen und die Innenstadt ist durch Busverbindungen ausreichend gewährleistet. Die Stadtbahnlinie 4 verbindet Innenstadt und Hauptbahnhof mit den Hochschulen. Die großzügig ausgebaute Haltestelle Wellensiek erlaubt einen kurzen Zugang zu den beiden Hochschulkomplexen. Demgegenüber würde die Streckenverlängerung mit der Haltestelle an der Lange Lage für die Hochschulangehörigen keinen Zeitvorteil bieten und das Hauptproblem der Linie 4 nicht lösen: sie ist schon jetzt in Spitzenzeiten mit Studierenden der Universität überlastet. Daher müssen für die demnächst weiteren Tausenden Studierenden der FH besser zusätzliche Einsatzfahrten von Bus und Bahn vorgesehen – und finanziert – werden.

- **ökologisch zerstörerisch:**

Wie die vorliegenden Fachgutachten – z.B. das vom Landschaftsbeirat der Stadt in Auftrag gegebene Umweltverträglichkeitsgutachten von 2008 – nachweisen, werden durch den Trassenbau zahlreiche Pflanzen- und Tierarten beeinträchtigt und das Landschaftsschutzgebiet Babenhauser Bachtal wird durch die ständige Verlärmung seinen Charakter als Naherholungsgebiet verlieren. Der Trassenbau würde sich auf *“das Schutzgut Landschaft ...durch Technisierung und Überprägung des Landschaftsbildes sowie durch Verlust erlebniswirksamer Landschaftsstrukturen negativ“* auswirken, heißt es im o.g. Gutachten. Entgegen dem Bestreben der Landesregierung würde zudem eine große Fläche fruchtbaren Bodens im Umfang von ca. 3 Fußballfeldern unnötig versiegelt. Die jetzige Trassenführung verlief auf dem vormaligen Hof Wellhöner in wenigen Metern Abstand von einer Gruppe mehr als 100-jähriger Hofeichen und gefährdete deren Bestand.

- **für Anwohner und Kita belastend:**

Trassenbau und Stadtbahnbetrieb rauben den Bürgern Dornbergs ein sehr beliebtes, landschaftlich schönes Naherholungsgebiet. Sie mindern Wohnqualität und Grundstückswert der unmittelbaren Anwohner, besonders der vom Neubaugebiet Hof Hallau und im Dürerviertel. Auch die erst kürzlich eröffnete Kindertagesstätte, die von der Bahn mit nur ca. 30m Abstand umfahren würde, dürfte vor allem im Außenspielbereich dauernden Lärmbelastungen ausgesetzt sein – unmöglich für eine Einrichtung, in der die Kleinsten noch regelmäßig Schlafpausen benötigen. Für Wanderer, Spaziergänger und Radfahrer, die bisher häufig Streuobstwiese und Bachtal passieren, würde der Zugang durch Gleisanlagen, Lärm- und Sichtschutzwand und Zugverkehr versperrt.

- **finanziell unwirtschaftlich:**

Die Verlängerung der Stadtbahnlinie 4 über den Hochschulcampus-Nord entlang der „Langen Lage“ wurde geplant, als der Hochschulbau noch weiter nordwestlich errichtet werden sollte. Zu dieser Zeit wäre eine eigene Haltestelle für die Studierenden und Bediensteten der FH sinnvoll gewesen. Zum jetzigen Standort der Hochschule bietet die Stadtbahnhaltestelle Wellensiek den günstigsten Zugang.

Die Kosten-Nutzen-Analyse für diese Streckenverlängerung in der „Potentialanalyse des Zielnetzes Bielefeld 2030“ (www.zukunftmobielefeld.de/files/potentialanalyse.pdf) wurde erst nach dem Beschluss zum Ausbau eingeholt. Sie basiert zudem auf einer nur vorläufigen Planung für den Trassenverlauf, die im Detail immer noch nicht abgeschlossen ist und die möglicherweise die besonderen geologischen Schwierigkeiten des Geländes - ähnlich wie beim FH-Bau - für die Baukostenberechnung nicht angemessen berücksichtigt. So könnte die Kostenschätzung im o.g. Gutachten mit 7,1 Millionen deutlich zu niedrig angesetzt sein, zumal diese Schätzung bei Baurealisierung 2016/17 schon um Jahre veraltet sein wird.

Ob die Erlöse die Betriebskosten decken, wird im Gutachten mit "entfällt" beantwortet, weil die Maßnahme "beschlossen" und "in Umsetzung" sei. (S.144). An anderer Stelle (S.52/203) heißt es: "Durch die Maßnahme werden etwa 1.700 Einwohner (Prognose 2030) zusätzlich mit der Schiene erschlossen". Der Grenzwert des Nachfragepotentials wird mit 2000 Einwohnern pro Kilometer beziffert. Daraus ergibt sich (Aussage im Orig. hervorgeh.): "**Das Nachfragepotential liegt unter dem Grenzwert. Allerdings werden zukünftig die Studierenden im neuen Hochschulcampus besser erschlossen.**" (S.53/203) Die angenommene Steigerung der Fahrgastzahlen und damit der Einnahmen aufgrund eines Gutachtens von 2007 (!) sind allzu optimistisch. Zwingend erforderlich erscheint uns daher vor der weiteren Planung die Einholung verlässlicher Daten für ein aktuelles Zweitgutachten.

- **im Hinblick auf das leere Stadt-Säckel unverantwortlich:**

Die Kosten für den Bau der Trasse werden in der „Potentialanalyse“ aus dem Jahre 2011 auf S: 47/203 mit 7,13 Millionen Euro beziffert. Ein Eigenanteil der Stadt von etwa 15 Prozent dürfte zur Zeit der Baufertigstellung in 2 Jahren weit über zwei Million Euro betragen. Angesichts des hohen Schuldenstandes der Stadt, der rechtlichen Schuldenbremse, des Ausbleibens von Gewinnabführungen aus kommunalen Betrieben und Beteiligungen (z.B. AKW Grohnde) und der Unsicherheit über die Höhe einer Landesförderung des Projekts angesichts der immensen Kostensteigerung des FH-Neubaus erscheint uns die ungeprüfte Weiterverfolgung dieses Streckenausbaus als unverantwortlich.

Wir fordern daher die zuständigen Kommunalpolitiker auf, die Realisierung des geplanten Trassenbaus aufzuschieben bis aktuelle und valide Informationen über die die Anwohner belastenden, sowie die ökologischen, technischen, wirtschaftlichen und finanziellen Aspekte dieses Projektes vorliegen. Diese sollen in ein nachvollziehbares Gesamturteil eingehen, das über die Weiterverfolgung der Ausbaupläne entscheidet.

Bielefeld im Februar 2015

für Bürgerinitiative Lange Lage e.V. (BILL)

Dr. Thorsten Roggendorf
Reinickendorfer Str. 25
33619 Bielefeld

Anja Zimmerman
Reinickendorfer Str. 21
33619 Bielefeld

für „Stoppt die Linie 4 zur Schloßhofstraße!“

Peter Munsche
Tegeler Weg 2
33619 Bielefeld

Dr. Ulrich Zingeler
Treptower Str. 2
33619 Bielefeld