

**Einwohnerinformationsveranstaltung
zum Bau der Ortsumgehung Friedrichsdorf
in der Aula der Grundschule Windflöte,
An der Windflöte 38, 33659 Bielefeld,
am 04. März 2010, 18.30 bis 21.40 Uhr**

Moderation: Herr Haupt, Bezirksvorsteher Stadtbezirk Senne

Von der Verwaltung anwesend:

Landesbetrieb Straßenbau NRW, RN OWL

- Herr Meyer, Leiter
- Herr Oldemeyer, stellv. Leiter
- Herr Becker, Projektleiter
- Frau Wachsmuth, Projektplanerin

Stadt Bielefeld

- Herr Hartmann, Amt für Verkehr
- Herr Hellermann, Bezirksamt Senne

Als Gast:

Herr Kasper, Büro Kortemeier (Gutachter UVS)

Nach Begrüßung der Anwesenden, der Vertreterin und Vertreter des Landesbetriebes Straßenbau NRW, Regionalniederlassung OWL zu Bielefeld und der Vertreter der Stadt Bielefeld seitens des Bezirksvorsteher Herrn Haupt wurden durch den Landesbetrieb die bisherigen Verfahrensschritte, die aktuellen Planungen und das weitere Verfahren zur Ortsumgehung (OU) Friedrichsdorf erläutert. Hierbei wurde insbesondere auf die Verkehrsuntersuchung –mit den Darstellungen der Entlastungswirkung der OU Friedrichsdorf- eingegangen.

Die Ergebnisse der Verkehrsuntersuchung wurden seitens der Betroffenen stark angezweifelt. Die Entlastungen für Friedrichsdorf werden mit zusätzlichen Belastungen für den Ortsteil Windflöte einhergehen. Darüber hinaus wurde immer wieder die Ortsumgehung in Frage gestellt, da lt. Gutachten die Verkehre im Prognose-Null-Fall (2020) –unter Berücksichtigung der A 33 und der Ortsumgehung Ummeln- im Vergleich zum Analyse-Fall (2008) sogar leicht (i. M. um 10 %) abnehmen werden.

Hier wurde mehrfach gefordert, zunächst die Realisierung der A 33 und der OU Ummeln abzuwarten, um dann erneut eine Verkehrszählung durchzuführen, die die dann vorherrschende Verkehrsverteilung aufzeigt.

Des Weiteren wurde kritisiert, dass keine aktiven Lärmschutzmaßnahmen für diese Bau- maßnahme vorgesehen sind. Die Aussagen des Landesbetriebes, dass aufgrund der Abstände zur Wohnbebauung kein Lärmschutz erforderlich sei, konnte nicht nachvollzogen werden.

Im Tenor waren sich alle Anwesenden einig, dass die Bewohner der Windflöte die Ortsumgehung Friedrichsdorf ablehnen.

Im Anschluss an die Fachvorträge wurden in der offenen Diskussion die –nachfolgend aufgeführten- Fragen gestellt.

	Anregungen und Bedenken	Stellungnahme der Verwaltungen
1	Die genannten Abstände zur Bebauung können nicht stimmen. Einzelhäuser liegen näher an der geplanten Trasse. Daher ist die Aussage, dass kein Lärmschutz erforderlich sei, falsch.	Die genannten Abstände zur Wohnbebauung Windflöte von 70 m zur geänderten Führung der Friedrichsdorfer Straße bzw. 120 m zur Ostumfahrung beziehen sich auf die geschlossene Bebauung.
2	Bei den geringen Abständen zur Einzelbebauung können die Grenzwerte für Lärm und Schadstoffe nicht eingehalten werden, wie wird hiermit umgegangen?	Einzelstehende Häuser und Streubebauungen genießen lt. Gesetzgeber nicht die gleiche Schutzwürdigkeit wie ein zusammenhängendes Wohngebiet. Im weiteren Verfahren wird das noch genauer untersucht. Wenn es hier zur Grenzwertüberschreitungen kommt, kann z. B. durch passive Lärmschutzmaßnahmen Abhilfe geschaffen werden.
3	Wie ist die Anbindung der „alten“ Buschkampstraße im Bereich des Sonnentauweges an die Südumfahrung in diesem Bereich vorgesehen?	Hier ist geplant, die „alte“ Buschkampstraße in Richtung Friedrichsdorf über eine abgeköpfte Erschließungsstraße an den Sonnentauweg anzubinden, um so den Anliegern eine Fahrbeziehung in beide Richtungen zu ermöglichen. Die „alte“ Buschkampstraße dient als reine Anliegerstraße, eine komplette Abtrennung wäre auch möglich.
4	Wird die „alte“ Buschkampstraße durch die Beibehaltung der beidseitigen Anbindung der an den Sonnentauweg sowie an die Ostumfahrung zusätzlich vom Durchgangsverkehr belastet?	In den Planunterlagen ist eine beidseitige Anbindung dargestellt (siehe Nr. 3). In der Verkehrsuntersuchung ist im Planfall 3 (Süd- und Ostumfahrung) eine Abbindung der „alten“ Buschkampstraße unterstellt. Hieraus wird ersichtlich, dass entsprechende Entlastungseffekte eintreten. Eine Abbindung –ob in Friedrichsdorf oder Bielefeld/ Senne- ist somit untersucht und möglich, allerdings mit entsprechenden Umwegen.
5	Durch ein alternatives Verkehrskonzept mit Lkw-Fahrverboten, Tempo 30-Zone usw. könnten die Verkehrsprobleme auch ohne Ortsumgehung angegangen werden. Warum wird dies nicht forciert?	Landesstraßen –wobei es sich bei der Ortsdurchfahrt Friedrichsdorf handelt- dienen dazu, den überörtlichen Verkehr aufzunehmen, hierzu zählt auch der Lkw-Verkehr. Daher sind Einschränkungen nicht sinnvoll. Darüber hinaus besteht für den Landesbetrieb Straßenbau NRW–durch die Aufnahme in die 1. Stufe des Landesstraßenbedarfsplanes- der uneingeschränkte Planungsauftrag für diese Maßnahme. Ein Auftrag für Alternativplanungen kann hieraus nicht abgeleitet werden.
6	Wieso hat es keine Untersuchungen für eine Westumfahrung gegeben? Denn: Mit einer Westumfahrung hätte man keine Probleme in Friedrichsdorf (und Windflöte).	Eine Westumfahrung hätte nicht die gleichen Entlastungseffekte wie es die Südumfahrung hat. Die Verkehre sind hier eher in Nord-Süd-Richtung ausgerichtet. Darüber hinaus wurde eine Westumfahrung in der UVS unter anderem auf Grund des Flächenverbrauchs abgelehnt.

7	<p>Wenn man den Prognose-Null-Fall der Verkehrsuntersuchung mit dem Analyse-Fall vergleicht, wird deutlich, dass keine Verkehrszunahme, sondern eine Verkehrsabnahme um 8 bis 10 % prognostiziert wird. Warum wird noch an der Umgehungsstraße geplant?</p> <p><u>Anmerkung der Verwaltung:</u> Diese Frage wurde in ähnlicher Form immer wieder gestellt, unabhängig ob von den Bürgern aus dem Stadtteil Senne/Windflöte oder den Anwesenden aus Friedrichsdorf. Da die Antworten sinngemäß immer die gleichen sind, wurde darauf verzichtet alles einzeln aufzulisten.</p>	<p>Es ist richtig, dass der Prognose-Null-Fall geringfügig weniger Verkehre im Vergleich mit dem Analyse-Fall für Friedrichsdorf aufweist. Das hängt damit zusammen, dass die Mehrbelastungen der Abfahrt Buschkampstraße/A 33 durch die Ortsumgehung Ummeln kompensiert werden. Hierdurch findet eine Umverteilung der Verkehre schon südlich von Friedrichsdorf statt. Aber die Planfälle machen auch deutlich, dass mit einer Ortsumfahrung in Friedrichsdorf mit Entlastungen von bis zu 70 % zu rechnen ist. Durch die Ortsumgehung werden die Mehrverkehre der Abfahrt an der A 33 gebündelt und um Friedrichsdorf herumgeführt. Hierdurch wird auch das untergeordnete Ortsstraßennetz entlastet.</p>
8	<p>Durch die Ostumfahrung werden die bestehenden Verbindungen zwischen der Siedlung Windflöte und Friedrichsdorf unterbrochen. Hierzu zählen neben Kirche und Friedhof auch die Einkaufsmöglichkeiten. Wie sollen diese Wege zukünftig –ohne Umwege– möglich sein? Durch die Umwegigkeit wird zusätzlicher Verkehr erzeugt.</p> <p><u>Anmerkung der Verwaltung:</u> Diese Problematik wurde mehrfach geschildert.</p>	<p>Die ursprünglichen Planungen sahen eine Geh-/Radwegüberführung der Lippstadter Straße über die Ostumfahrung vor. Dies ist aber aus Gründen des ungünstigen Kreuzungswinkels der Brücke sowie des als gering prognostizierten Verkehrsaufkommens verworfen worden. Darüber hinaus sehen die Planungen vor, dass eine Geh-/ Radwegverbindung zwischen Lippstädter Straße und Buschkampstraße diesen Wegfall kompensiert. Sollte diese Forderung nach Querungsmöglichkeiten durch die Stadt Bielefeld aufrecht erhalten werden, kann es erforderlich sein, dass hierfür Überplanungen erforderlich sein könnten. Die andere bestehende fußläufige Querungsmöglichkeit wird unterbrochen.</p>
9	<p>Warum führt die Ostumfahrung im Bereich Ummelner Straße durch ein ausgewiesenes Naturschutzgebiet?</p>	<p>Überlegungen für die Änderung der Ausweisung haben während der Erarbeitung der UVS stattgefunden. Die Festsetzung zu einem Naturschutzgebiet war erst nach Fertigstellung der UVS, daher ist in den ausgelegten Unterlagen noch die Vorplanungsvariante dargestellt. Für diesen Bereich sind noch Überplanungen des Anschlusses der Ostumfahrung an die Ummelner Straße erforderlich.</p>
10	<p>Die L 788 ist Umleitungsstrecke (U 79) für die A 2 zwischen den Anschlussstellen Bielefeld/Sennestadt und Gütersloh. Wenn diese Ausweisung aufgehoben würde, könnte auch der Verkehr aus Friedrichsdorf herausgehalten werden. Ist das möglich?</p>	<p>Nein. Die Ausweisung als Umleitungsstrecke wird aller Voraussicht nach erhalten bleiben. Die Umleitungsverkehre sollen zukünftig über die Ortsumfahrungen abgeführt werden und belasten somit nicht die Ortslage von Friedrichsdorf.</p>

11	Die Ostumfahrung führt auf die Ummelner Straße und somit weiter bis zur Ortsumgehung Ummeln. Ist hier ein Anschluss an die Ortsumgehung Ummeln vorgesehen und wie sieht dieser bei dem bestehenden Brückenbauwerk aus?	Ja. Die bestehende Unterquerung der Bahnlinie durch die Ummelner Straße bleibt erhalten. Hier ist vorgesehen, die Einengung und die Auf- und Abfahrten zur und von der Ortsumgehung Ummeln durch eine Lichtsignalanlage zu regeln.
12	Es ist seit vielen Jahren eine Radwegverbindung im Zuge der Friedrichsdorfer Straße gefordert, wann wird diese realisiert? <u>Anmerkung der Verwaltung:</u> Diese Forderung wurde mehrfach erhoben.	Die Maßnahme ist in der Prioritätenliste des Regionalrates enthalten. Da hier sehr viele Maßnahmen enthalten sind, die zur Verfügung stehenden Mittel aber begrenzt sind, kann derzeit kein konkreter Zeitpunkt für eine Realisierung genannt werden. Beim Bau der Ostumfahrung soll in jedem Fall der Teilbereich des Radweges zwischen Nellenweg und Buschkampstraße realisiert werden. <u>Anmerkung der Verwaltung:</u> Herr Meyer erklärte mehrfach die Zuständigkeitsfrage und die Tatsache, dass die fehlende Radwegverbindung nicht an der fehlenden Bereitschaft seiner Behörde liegt (Priorisierung beim Regionalrat der Bezirksregierung in Detmold).
13	Die verlegte Geh-/Radwegverbindung zwischen Lippstädter Straße und Buschkampstraße wird niemand nutzen. Stattdessen wird die Ostumfahrung in diesem Bereich direkt gekreuzt werden und zu Unfällen führen.	Dieses Statement wurde nicht kommentiert.
14	Gibt es in der Verkehrsuntersuchung einen Planfall, der die Anschlussstelle A 33 berücksichtigt aber die Ortsumgehung Ummeln nicht enthält?	Nein. Die Verkehrsuntersuchung hat als Prognosehorizont das Jahr 2020. Bis dahin sind die A 33 und die Ortsumgehung Ummeln realisiert. Zwischenzustände sind nicht simuliert.
15	Warum wird nicht zunächst die Verkehrsfreigabe der Anschlussstelle A 33 abgewartet um dann noch mal das Verkehrsaufkommen zu ermitteln?	Die landesweiten Verkehrszählungen finden alle fünf Jahre statt. In diesem Jahr ist es wieder so weit. Darüber hinaus sind keine Verkehrserhebungen vorgesehen.
16	Besteht die Möglichkeit, dass von privater Seite gezählt bzw. ein Gutachter von privater Hand beauftragt wird, eine Zählung durchzuführen und erkennt der Landesbetrieb diese Zählung an?	Nein, eine privat durchgeführte Zählung kann keine planerische Grundlage sein. Natürlich können die Bürger auch ein vereidigtes Verkehrsbüro mit der Zählung beauftragen. Das würde allerdings in logischer Konsequenz zu dem gleichen Ergebnis kommen, wie ein vom Land beauftragter Gutachter.
17	Wie sollen Rettungsdienste zukünftig die Bewohner der abgebundenen Lippstädter Straße erreichen?	Diese Fragen werden erst im Rahmen der Planfeststellung geklärt. Im heutigen Termin geht es zunächst darum, die Planungen erstmals der Bevölkerung vorzustellen. Eine Erreichbarkeit für die Rettungsdienste muss aber immer gewährleistet sein.

18	Lt. Verkehrsgutachten zum Bau der A 33 soll die Buschkampstraße in Zusammenhang mit der Anschlussstelle entlastet werden. Nun soll auf Grund der Mehrbelastung eine Ortsumgehung Friedrichsdorf gebaut werden. Wie ist das zu erklären?	Die Verkehrsbelastungen der Buschkampstraße nehmen nördlich der Anschlussstelle –Richtung Senne- ab, südlich hiervon – Richtung Friedrichsdorf- nimmt die Belastung zu, daher die Begründung für eine Ortsumfahrung. Diese Darstellungen sind im Verkehrsgutachten nachzulesen.
19	Wenn Betroffene nicht bereit sind, bei einer Überplanung ihrer Grundstücke und Gebäude abzutreten, wird dann enteignet?	Das Privateigentum ist ein hoch schützenswertes Gut. Das Enteignungsrecht hat hier ganz klare Vorgaben. Bis zu einer Enteignung ist es ein langer Weg und im Vorfeld sind alle anderen Möglichkeiten auszuschöpfen. Aber in letzter Instanz ist eine Enteignung möglich.
20	Hat die Anzahl der nicht verkaufsbereiten Betroffenen Einfluss auf eine Straßenbaumaßnahme, bzw. kann diese dadurch verhindert werden?	Nein.
21	Der Verkehr von der A 33 in Richtung der Gewerbegebiete in Friedrichsdorf wird weiterhin die Ortsdurchfahrt belasten, da die Ortsumgehungen einen Umweg bedeuten.	Die Aussage stimmt. Die Ortsdurchfahrt soll vom Durchgangsverkehr entlastet werden. Der Quell- und Zielverkehr bleibt natürlich erhalten. Eine Befreiung der Ortsdurchfahrt vom gesamten Verkehr kann es nicht geben.
22	Besteht die Möglichkeit, die Südumfahrung ohne die Ostumfahrung –bzw. umgekehrt- zu realisieren?	Das ist durchaus vorstellbar, beide Umfahrungen sind getrennt voneinander realisierbar. Dieses Verfahren könnte durchaus Ergebnis der weiteren Planungsschritte sein.
23	Die Friedrichsdorfer Straße wird im Bereich Nelkenweg durch die Ostumfahrung so stark belastet, dass es hier unweigerlich zu Unfällen kommt.	Nein. Lt. Verkehrsgutachten wird die Friedrichsdorfer Straße in dem genannten Bereich entlastet.
24	Für die Bewohner der Windflöte haben die dargestellten Umgehungsstraßen für Friedrichsdorf keinerlei Vorteile. Was passiert bei einer Ablehnung durch die Stadt Bielefeld?	Da es sich hierbei um eine Landesstraße handelt, liegt die letzte Entscheidung hierzu beim Land NRW, ob den Bielefelder Interessen nachgegeben wird. Grundsätzlich ist das Land aber an einer einvernehmlichen Lösung interessiert.
25	Welche Geschwindigkeiten sind für die Ortsumgehungen geplant?	Gemäß den gesetzlichen Vorgaben „für die freie Strecke auf Landesstraßen“ gehen die derzeitigen Planungen von einer Geschwindigkeit von 100 km/h aus. In den Bereichen der Knotenpunkte muss diese entsprechend reduziert werden. Die Tempoanordnung und Beschilderung ist Sache der Straßenverkehrsbehörde der Stadt Bielefeld.
26	Gibt es Grenzen für die Befestigung von Freiflächen? Im Raum OWL werden immer mehr Straßen gebaut, die immer mehr Freiräume versiegeln.	Nein. Das Umweltrecht regelt die erforderlichen Ersatzmaßnahmen. Beim Bund gibt es eine Statistik, die Versiegelung und Freiflächen ins Verhältnis setzt.

27	Die Motivation für den Bau einer Ortsumgehung liegt seitens der Stadt Gütersloh allein in der verbesserten Anbindung von neuen Industrie-/ Gewerbegebieten.	Nein. Der Bau hat ausschließlich verkehrliche Gründe. Ambitionen zur Ausweisung zusätzlicher Gewerbefläche in Friedrichsdorf wurden schon in der Informationsveranstaltung in Friedrichsdorf seitens der Stadt Gütersloh verneint.
28	Kann der Verkehr nicht intelligenter geregelt werden als durch den Bau einer Ortsumgehung? In Süddeutschland ist es möglich, z.B. an Autobahnabfahrten die Abfahrt von LKW zu verbieten. Müssen Petitionen an den Landtag gerichtet und Gesetze geändert werden?	Keine Kommentierung, da keine Bielefelder Belange.
29	Stadt, Land, Bund sind hoch verschuldet. Die Entscheidung über den Bau soll politisch auch unter diesem Aspekt nochmals überdacht werden.	Statement, daher keine Kommentierung.

Aus der –in der Zeit vom 26.01.2010 bis zum 26.02.2010- öffentlichen Planauslage und der daran anschließenden –bis zum 12.03.2010- Frist sind die im nachfolgenden aufgeführten Anregungen und Bedenken zu dieser Planung -zur Niederschrift und als schriftlichen Eingabe- seitens der betroffenen Bevölkerung und dem Landesbüro der Naturschutzverbände NRW fristgerecht eingegangen. Diese ca. 180 Einwendungen (hiervon sind ca. 120 Einwendungen bei der Stadt und ca. 60 beim Landesbetrieb Straßenbau angenommen worden) spiegeln zum größten Teil die schon in der Einwohnerinformationsveranstaltung aufgeworfenen Fragen und Befürchtungen wieder und sind thematisch zusammengefasst. Einwendungen aus Gütersloh fanden hier keine Berücksichtigung, da diese durch die Stadtverwaltung Gütersloh abgearbeitet werden.

30	Trassierung führt zu nah an die Wohnbebauung heran. Hierdurch wird der Ortsteil Senne/Windflöte durch A 33 im Norden und den Ortsumfahrungen im Süden und Osten eingekesselt.	Siehe Nr. 1.
31	Historisch gewachsene Vernetzungsstrukturen zwischen Friedrichsdorf und Windelsbleiche werden gekappt und der bevölkerungsreiche und infrastrukturarme Ortsteil wird isoliert.	Siehe Nr. 8.
32	Durch die abgeschnittenen Wegebeziehungen und die dadurch verlängerten Wege wird sich der Verkehr wieder erhöhen.	Siehe Nr. 8.
33	Fußwege werden länger und gefährlicher. Umwege werden nicht akzeptiert.	Siehe Nr. 8.
34	Für Friedrichsdorf wird ein alternatives Verkehrskonzept mit Tempo 30-Zone, verkehrsberuhigende Maßnahmen und Sperrung der Ortsdurchfahrt für den Schwerlastverkehr gefordert.	Siehe Nr. 5.

35	Durch den Bau der Ortsumfahrungen wird der Verkehr zu Ungunsten der Bevölkerung im Ortsteil Windflöte verlagert. Hierdurch ist mit gesundheitsschädlichen Belastungen durch Lärm und Schadstoffe zu rechnen.	Siehe Nr. 2.
36	Durch die Ortsumfahrung werden wichtige Naherholungsgebiete und wertvolle Naturräume zerstört.	Der Verlauf einer Ortsumfahrung ist nicht wahlfrei zu trassieren. Hier sind entsprechende Parameter einzuhalten, die Zwänge im Verlauf einer solchen Linienführung schaffen. Um hier für eine Entlastung des Ortskerns zu sorgen, muss leider auch immer eine relative Nähe zum Ort bestehen, da ansonsten die Akzeptanz für die Umgehungsstraße sinkt. Für die zerstörten Gebiete muss ein Ausgleich geschaffen werden.
37	Durch die Ostumfahrung wird ein vielseitig genutzter Bolzplatz zerstört.	Siehe Nr. 36.
38	Die über 30 Jahre alte Planung ist unangemessen und berücksichtigt die aktuellen wirtschaftlichen und finanziellen Bedingungen sowie den demografischen Wandel nicht ausreichend.	Die Maßnahme befindet sich in der 1. Stufe der Landesstraßenbedarfsplanung. Die Kritikpunkte fließen mit in die Abwägung ein. Das der Planungszeitraum 30 Jahren ist beträgt ist richtig, allerdings wurden die vorliegenden Unterlagen seit 2002 mit aktuellsten Grundlagen neu erstellt.
39	Nach Fertigstellung der A 33 soll zunächst das tatsächliche Verkehrsaufkommen neu gezählt werden, damit dem Verkehrsgutachten aktuelle Zahlen zu Grunde liegen. Hierin ist die landesweite Verkehrszählung 2010 eingeschlossen.	Siehe Nr. 15.
40	Die durchgeführte Lärmabschätzung wird angezweifelt und die Durchführung von Lärmmessung entsprechend einer statistisch nachvollziehbaren Methode gefordert.	Siehe Nr. 2.
41	Es wird die Einschaltung eines Kontrollorgans gefordert, das die Überprüfung des Einsatzes von Steuergeldern zum Bau der Ortsumgehung Friedrichsdorf überprüft.	Die Maßnahme befindet sich im Landesstraßenbedarfsplan. Alle hierin enthaltenen Maßnahmen durchlaufen diverse Prüfmechanismen.
42	Forderung nach einem Radweg zwischen Bielefeld-Senne und Friedrichsdorf. Anlage eines Radweges im Zuge der Ortsumgehung.	Siehe Nr. 12.
43	Belassung der Fußwegeverbindung Lippstädter Straße/An der Windflöte und Verbesserung des Oberflächenbelags.	Siehe Nr. 8.

44	Forderung nach einem Radweg zwischen Friedrichsdorf und Ummeln und zwischen JVA Senne und Ummeln entlang der Karl-Triebold-Straße.	Hat mit dieser Maßnahme nichts zu tun.
45	Die Südumgehung ist schon auf Stadtgebiet von Gütersloh auf die Buschkampstraße zu führen, um so wertvolle Wald- und Ackerflächen zu schonen.	Siehe Nr. 36.
46	Der Anschluss der Südumfahrung an die „alte“ Buschkampstraße sollte nicht über die Einmündung Buschkampstraße/Gasselstraße erfolgen, sondern südlich der Einmündung mit einer planfreien Brückenlösung.	Siehe Nr. 4 und 5. Für einen planfreien Anschluss in diesem Bereich besteht aufgrund der prognostizierten Verkehrsmengen keine Veranlassung. Alternativ ist hier eine Beschränkung „Anlieger frei“ denkbar.
47	Durch die Ostumfahrung werden alle bestehenden rad- und fußläufigen Verbindungen zwischen Windflöte und Friedrichsdorf getrennt. Hierdurch werden Wege zur Kirche, zum Einkaufen, Sportverein nur noch mit dem Auto möglich, wodurch Friedrichsdorf zusätzlich belastet wird. Daher Ablehnung zur Ostumfahrung.	Siehe Nr. 8.
48	Sollte die Ostumfahrung gebaut werden, ist ein Anschluss der Lippstädter Straße erforderlich, um so die Zuwegung für Rettungsfahrzeuge zu sichern.	Hierdurch würde mehr Verkehr in Richtung Siedlung Windflöte geführt, wodurch die Ostumfahrung ihren Sinn als Ortsumgehung verlieren würde. Die Zuwegung für Rettungsfahrzeuge ist gegeben.
49	Die Lippstädter Straße dient als Wegeverbindung zwischen Windflöte und Friedrichsdorf. Diese Verbindung muss erhalten bleiben. Hier sollte anstelle einer Brücke, eine Unterführung – aufgrund der kürzeren Rampen- vorgesehen werden.	Siehe Nr. 8. Hierbei ist anzumerken, dass Unterführungen aus Gründen der sozialen Kontrolle, der Sicherheit und des erhöhten Unterhaltungsaufwandes abzulehnen sind. Des Weiteren stehen ein hoher Grundwasserstand einer kostengünstigen Lösung entgegen.
50	Die Ostumfahrung führt zu nah an der bestehenden Wohnbebauung vorbei. Hierdurch kommt es zu Belastungen mit Lärm und Schadstoffen. Darüber hinaus zuschneidet diese Straße wertvolle Naturräume.	Siehe Nr. 1 und 2.
51	Da der westliche Abschnitt (zwischen Friedrichsdorfer Straße und Ummelner Straße) nur eine Verkehrsbelastung von 1.800 Kfz/d aufweist, ist der Bau dieses Abschnittes stark in Frage zu stellen und wird abgelehnt.	Siehe Nr. 9. Im Rahmend der weiteren Planungen muss der Streckenabschnitt zwischen Friedrichsdorfer Straße und Ummelner Straße noch mal einer genaueren Prüfung unterzogen werden.

Bis auf elf schriftliche Eingaben –die jedoch ohne Kommentar waren- lehnen alle anderen Einwendungen den Bau der Ortsumgehung Friedrichsdorf ab und fordern den Stopp der Planung. Dies wird neben den o. g. Gründen auch mit der Verschwendung von Steuergeldern begründet. Darüber hinaus sind Einwendungen gegen die Planung von der Landwirtschaftskammer Nordrhein-Westfalen –Bezirksstelle für Agrarstruktur Ostwestfalen-Lippe- und des Westfälisch-Lippischen Landwirtschaftsverbandes e. V. –Kreisverband Bielefeld- gegen die Planung erhoben worden. Diese Einwendungen sind hier nicht eingeflossen, da es sich hierbei um Träger öffentlicher Belange handelt, die separat zur Stellungnahme aufgefordert sind.