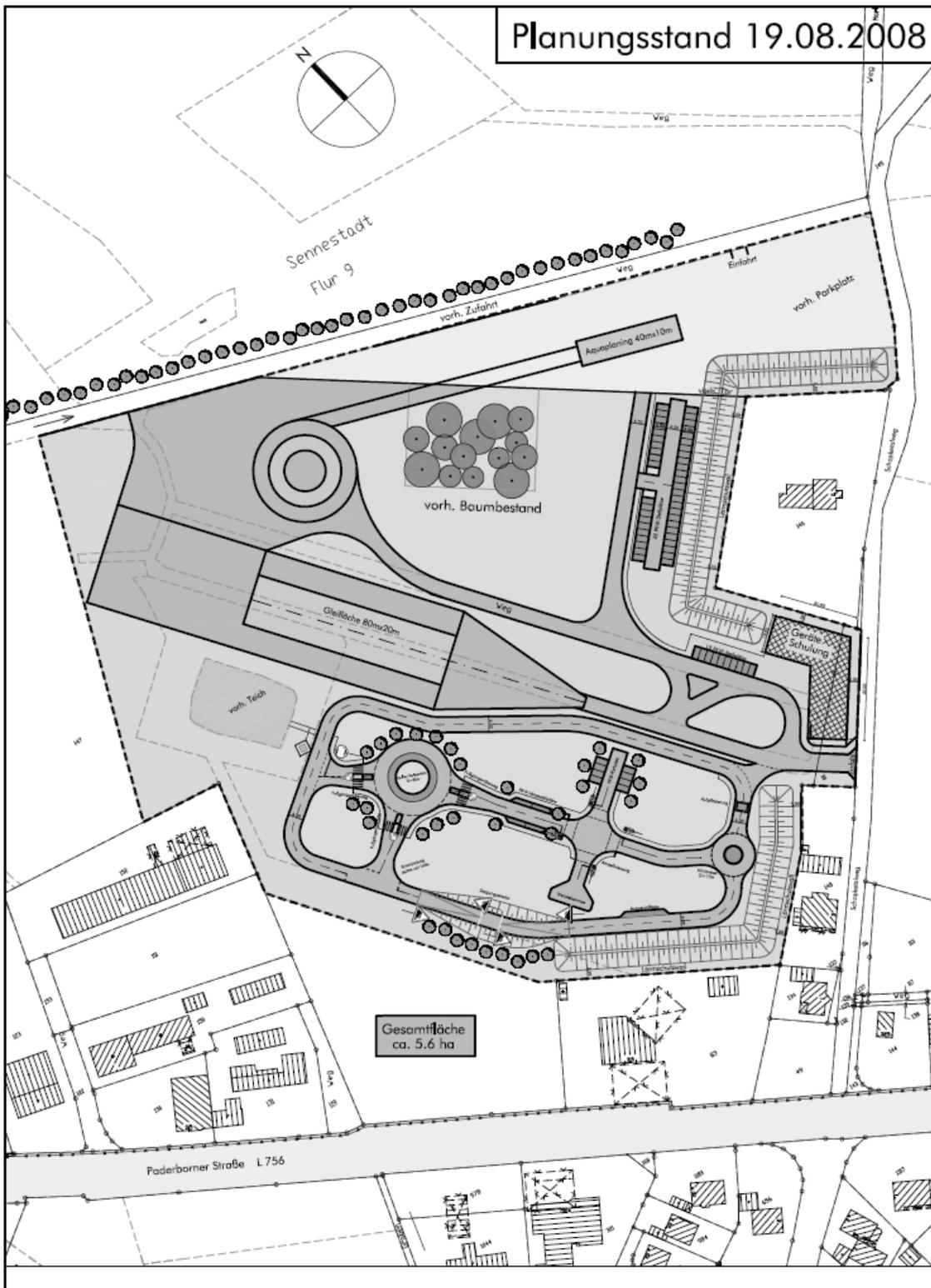


A.1	<p>Auswertung der frühzeitigen Beteiligungsschritte gemäß §§ 3(1), 4(1) BauGB sowie der Beteiligung nach § 4(2) BauGB zum Bebauungsplan Nr. I/St 44 „Verkehrssicherheitszentrum Bielefeld“</p> <ul style="list-style-type: none">• Plan Stand frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit• Äußerungen aus der frühzeitigen Beteiligung der Öffentlichkeit• Änderungsvorschläge der Verwaltung
------------	---

Auswertung der frühzeitigen Beteiligungsschritte gemäß §§ 3(1), 4(1) BauGB zum Bebauungsplan Nr. I/St 44 „Verkehrssicherheitszentrum Bielefeld“

Gestaltungsplan

M. im Original 1 : 1000



Äußerungen aus der frühzeitigen Beteiligung der Öffentlichkeit nach § 3(1) BauGB

Die frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 3(1) BauGB wurde ortsüblich Bekannt gemacht. Die Planunterlagen konnten vom 17.11. bis einschl. 21.11.2009 eingesehen werden. Der Unterrichts- und Erörterungstermin fand im Rahmen einer Versammlung am 24.11.2008 im Bürgertreff im Sennestadthaus, Lindemann-Platz 3, 33689 Bielefeld statt. Außerdem bestand die Gelegenheit zur Abgabe von Stellungnahmen zu Protokoll oder schriftlich an Bauamt oder Bezirksamt.

Stellungnahme lfd. Nr. 1

Unterrichtungs- und Erörterungstermin gemäß § 3 (1) BauGB vom 24.11.2008

In der Versammlung wurden die Allgemeinen Ziele und Zwecke der Planung erläutert. Aussagen zu den einzelnen Punkten, die erörtert wurden, insbesondere Erschließung, Lärm Nutzungszeiten und -häufigkeit können dem als Anlage beigefügten Protokoll entnommen werden.

Die Fragen der Bürgerinnen und Bürger konnten überwiegend bereits in der Versammlung beantwortet werden.

Nachfolgend werden die schriftlichen Stellungnahmen behandelt. Da diese inhaltlich weitgehend mit den Fragen der Erörterungsveranstaltung identisch sind, kann auf eine weitere inhaltliche Erörterung der o.g. Versammlung verzichtet werden.

Stellungnahme lfd. Nr. 2

Eigentümer des Grundstücks Schlinghofstraße 1, 09.06.2008

Stellungnahme:

„Der NW vom 06.08.2008 habe ich entnommen, dass die Bezirksvertretung Sennestadt die Neuaufstellung des Bebauungsplanes und die Nutzungsänderung des Wisageländes erreichen möchte, um die Einrichtung eines Verkehrssicherheitszentrum betreiben zu können. Solch ein Zentrum bringt vielfache Belastungen für die Nachbarn eines solchen Geländes mit sich. Insbesondere ist dies eine Lärm- und Staubbeklastung.

Als Eigentümer des Grundstückes Schlinghof Straße 1 bin ich zwar persönlich nicht betroffen. Durch eine Ansiedlung eines solchen Zentrums würden die Belastungen meiner Mieter (3 Parteien), die ohnehin durch die Paderborner Straße schon unerträglich groß ist, noch erheblich vergrößert. Dies hat auch Ihr Mitarbeiter schon eingeräumt aber gleichzeitig eingeschränkt, dass es sich bei dem Gebiet südlich der Paderborner Straße nicht um ein reines Baugebiet handelt. De fakto ist es aber ein reines Wohngebiet.

Grundsätzlich habe ich nichts gegen die Errichtung eines Verkehrssicherheitszentrums, allerdings muss sichergestellt werden, dass wirksame Lärmschutzmaßnahmen vorgenommen werden. Diese müssen bauliche und auch nutzungsrelevante Maßnahmen enthalten. Gleichzeitig müssen die Bewohner der Schlinghofstraße und der angrenzenden Straße vor den Lärm- und Staubbeklastungen der Paderborner Straße (die im übrigen keine Bundesstraße mehr ist) geschützt werden.

Ich werde keine Entscheidung hinnehmen, die die Belange der betroffenen Anlieger nicht berücksichtigt.“

Stellungnahme der Verwaltung / Berücksichtigung in der Planung:

Das Grundstück Schlinghofstraße 1 liegt nicht im Geltungsbereich eines Bebauungsplanes. Auf Grund seiner Lage ist es dem bebauten Innenbereich zu zuordnen und auf der Grundla-

ge des § 34 BauGB zu beurteilen. Die Umgebung ist durch eine Wohnbebauung geprägt und kann daher entsprechend den Gebietstypen der Baunutzungsverordnung als Allgemeines Wohngebiet eingestuft werden. Im Rahmen der Bauleitplanverfahren zur Aufstellung des Bebauungsplanes Nr. I/St 44 „Verkehrssicherheitszentrum Bielefeld“ wurde in einem schalltechnische Gutachten untersucht, welche Lärmbelastungen für die angrenzende Wohnbebauung zu erwarten sind. Die Immissionsprognose basiert auf den Angaben des zukünftigen Betreibers des geplanten Verkehrssicherheitszentrums auf dem ehemaligen Gelände der WISA am Schopketalweg. Die Nutzung dieser Flächen ist unbedenklich, wenn die dem Gutachten zugrundeliegenden Vorgaben im Betriebszustand eingehalten werden. Da das Grundstück Schlinghofstraße 1 in größerer Entfernung zum geplanten Verkehrssicherheitszentrum liegt als die direkt angrenzenden Wohngebäude am Schopketalweg, für die das Gutachten nachweist, dass die vom geplanten Verkehrssicherheitszentrum ausgehenden Schallimmissionen keinen Konflikt darstellen, kann davon ausgegangen werden, dass auch hier keine Belästigungen durch den Betrieb zu erwarten sind. Die Lärmvorbelastung durch die Paderborner Straße ist als Bestand nicht Gegenstand der o.g. Immissionsprognose, da durch das geplante Verkehrssicherheitszentrum und dem zu erwartenden Verkehrsaufkommen bei Inbetriebnahme dieser Konflikt nicht ausgelöst und nicht weiter verschärft wird.

Stellungnahme lfd. Nr. 3

Eingang gleichlautender Schreiben bei der Stadt Bielefeld im Zeitraum zwischen dem 09.06.2008 u. 23.06.2008, insgesamt 97 Unterzeichner

Stellungnahme:

„Bald kommt der Lärm

Sagen Sie „Nein!“, Kein Trainingsplatz auf der WISA

Der Wert der Häuser und der Wohngegend wird nach unten fallen.

Genießen Sie noch die ruhigen Wochenenden, bald wird es damit vorbei sein! Denn Sie werden den ganzen Tag aufheulende Motoren und quietschende Reifen hören. Nicht mehr nur ab und zu den Lärm der WISA oder des Schützenfestes. Das WISA – Gelände soll, obwohl es in Ostwestfalen ausreichend Trainingsflächen gibt, zu einem Trainingsgelände und einem Verkehrsübungsplatz umfunktioniert werden. Bald werden dort laute Motorräder, sportliche PKWs und Schwerlastverkehr trainieren. Sie wissen noch nicht wie laut und durchdringende beschleunigte und gebremste Fahrzeuge sein können, aber bald werden Sie es wissen. In OWL gibt es jetzt, im Verhältnis zur Einwohnerzahl, die größte Trainingsplatzdichte, dieser Platz ist nicht erforderlich.

Sagen Sie „Nein“. Die Stadt Bielefeld und der mögliche Betreiber nehmen keine Rücksicht auf die Anlieger! Ein Trainingsgelände in der Nähe von Wohnsiedlungen kann nicht richtig sein! Sie haben das Recht auf Ruhe, wenigstens an den Wochenenden! Teilen Sie ihre Ablehnung dem Oberbürgermeister der Stadt Bielefeld mit. Wehren Sie sich, gründen Sie eine Bürgerinitiative gegen den Trainingsplatz. Aktivieren Sie ihre Vertreter in öffentlichen Gremien. Ihre Umwelt und Ihre Kinder werden es Ihnen danken!“

Stellungnahme der Verwaltung / Berücksichtigung in der Planung:

Die Verwaltung hat auf alle eingegangenen Protestschreiben geantwortet und über den weiteren Verlauf der Bauleitplanverfahren informiert. Das Flugblatt und die darin gemachten Aussagen wurden vor der Erarbeitung der Allgemeinen Ziele und Zwecke der Planung verfasst. In der Beschlussvorlage zur Einleitung der frühzeitigen Beteiligung der Öffentlichkeit vom 30.09.2008 wurde das Vorhaben „Verkehrssicherheitszentrum Bielefeld“ dargestellt. In der öffentlichen Informationsveranstaltung am 24.11.2008 wurde vom Betreiber des Verkehrssicherheitszentrums, der Verkehrswacht Bielefeld e.V. das Betreiberkonzept ausführlich erläutert.

Im weiteren Planverfahren werden alle öffentlichen und privaten Belange in die Planung eingestellt und gerecht abgewogen werden.

Stellungnahme lfd. Nr. 4

Anlieger an der Schlinghof Straße 3a,
Schreiben vom 05.12.2008

Stellungnahme:

„durch die jetzt schon hohe Lärmbelastung während der Woche Tag + Nacht, ist es für die Anwohner der oberen Schlinghofstr./PB- Str. nicht annehmbar, dass zusätzl. am Wochenende tagsüber u. bis in die Abendstd. hinein, an- u. abfahrender Verkehr über d. Kreuzungsbe- reich Schopketalweg/PB-Str. d. „letzten ruhigen Minuten“ raubt. Um den bereits bekannten Unfallschwerpunkt i.d. Bereich nicht weiter zu forcieren, wäre die bereits bestehende Zufahrt über PB-Str. 307 sicherlich sinnvoller. Es ist nicht akzeptabel, nach den jetzigen Plänen das o.g. Projekt ohne wirkungsvollen Lärmschutz für die Schlinghofstr./PB-Str. zu betreiben. Mit der dringenden Bitte die o. g. Problematik nochmals zu überdenken, behalten wir uns rechtliche Schritte vor.“

Stellungnahme der Verwaltung / Berücksichtigung in der Planung:

Die Größe des geplanten Verkehrssicherheitszentrums definiert die Vorgaben für die Auslastung im Übungsbetrieb. Nach Aussage des Betreibers, der Verkehrswacht Bielefeld e.V., können hier gleichzeitig zwei Trainingseinheiten mit ca. je 12 Teilnehmern durchgeführt werden. Diese Trainingseinheiten dauern in der Regel 8 Stunden, d.h. pro Tag können zwei Gruppen hier üben. Hinzukommen dann noch die Nutzer des Verkehrsübungsparcours. Dieser Parcours hat eine Größe, die es erlaubt, dass ca. 15 Fahrzeuge gleichzeitig fahren bzw. üben können. Die sich so ergebenden Zahlen zum an- und abfahrenden Verkehr bewegen sich in einer Größenordnung von vielleicht 50 – 70 Fahrzeugen pro Tag bei max. Auslastung. Die Verkehrsbelastungszahlen für die Paderborner Straße liegen lt. einer Zählung aus dem Jahre 1999 bei einem DTV – Wert 12.178 Kfz/24h. Die Prognose für das Jahr 2020 geht von einem DTV – Wert von 14.979 Kfz/24h aus. Als Vergleich hier nur die Verkehrszahlen aus dem Jahre 1975. In diesem Jahr wurden bei einer Zählung 23.865 Kfz/24h gezählt. Nach Fertigstellung der A 33 bis zur A 2 ist die Verkehrsmenge deutlich zurückgegangen. Die mit Inbetriebnahme des Verkehrssicherheitszentrums erwarteten zusätzlichen 70 Kraftfahrzeuge während der Tagzeit (6.00 – 22.00 Uhr) führen nicht zu signifikanten Änderungen der errechneten dB(A) Werte und können daher vernachlässigt werden.

Die geplanten Aktivitäten auf dem ehemaligen WISA – Gelände waren Gegenstand für ein Lärmschutzgutachten. In diesem schalltechnischen Gutachten wurde untersucht, welche Lärmbelastungen für die angrenzende Wohnbebauung zu erwarten sind. Die Immissionsprognose basiert auf den Angaben des zukünftigen Betreibers des geplanten Verkehrssicherheitszentrums auf dem ehemaligen Gelände der WISA am Schopketalweg. Die Nutzung dieser Flächen ist unbedenklich, wenn die dem Gutachten zugrundeliegenden Vorgaben im Betriebszustand eingehalten werden.

Das Grundstück Schlinghofstraße 3a liegt nicht im Geltungsbereich eines Bebauungsplanes. Auf Grund seiner Lage ist es dem bebauten Innenbereich zu zuordnen und auf der Grundlage des § 34 BauGB zu beurteilen. Die Umgebung ist durch eine Wohnbebauung geprägt und kann daher entsprechend den Gebietstypen der Baunutzungsverordnung als Allgemeines Wohngebiet eingestuft werden. Da das Grundstück Schlinghofstraße 3a in größerer Entfernung zum geplanten Verkehrssicherheitszentrum liegt als die direkt angrenzenden Wohngebäude am Schopketalweg, für die das Gutachten nachweist, dass die vom geplanten Verkehrssicherheitszentrum ausgehenden Schallimmissionen keinen Konflikt darstellen, kann davon ausgegangen werden, dass auch hier keine Belästigungen durch den Betrieb zu erwarten sind. Die Lärmvorbelastung durch die Paderborner Straße ist als Bestand nicht

Gegenstand der o.g. Immissionsprognose, da durch das geplante Verkehrssicherheitszentrum und dem zu erwartenden Verkehrsaufkommen bei Inbetriebnahme dieser Konflikt nicht ausgelöst und nicht weiter verschärft wird.

Stellungnahme lfd. Nr. 5

Anlieger an der Schlinghof Straße,
Schreiben vom 04.12.2008

Stellungnahme:

„Ich bin Anwohner der Schlinghofstraße 4, die direkt gegenüber dem Plangebiet auf der anderen Seite der Paderborner Straße liegt und gemeinsam mit dem Schopketalweg einen Kreuzungsbereich mit der Paderborner Straße darstellt. Nach dem derzeitigen Stand der Planungen sind aus meiner Sicht folgende Belange nicht ausreichend in den Abwägungsprozess eingeflossen:

1. Ausweislich der bislang vorliegenden Planungsunterlagen sind die Belange der Bewohner der Wohngebiete jenseits der Paderborner Straße aus meiner Sicht noch nicht berücksichtigt worden. Allein die Immissionsprognose des Ingenieurbüros Keinhorst geht im Ansatz auf diese Gebiete ein. Hier ist darauf hinzuweisen, dass die Werte nicht auf tatsächlichen Messungen, sondern auf Schätzungen beruhen. Im Anhörungstermin wurde mitgeteilt, dass die Gebiete an der Schlinghofstraße ohnehin bereits dem Verkehrslärm der ehemaligen B 68 (Paderborner Straße) ausgesetzt sind und dass dort 15.000 Autos pro Tag fahren würden. Hierbei ist nicht mit in die Beurteilung eingeflossen, dass am Wochenende die Verkehrsdichte auf der B 68 wesentlich geringer ist und das Gebiet des WISA-Geländes bisher am Wochenende nicht genutzt wurde. Jetzt ist aber eine Nutzung in der Zeit von 06.00 Uhr bis 22.00 Uhr angeblich lärmtechnisch möglich. Die Auswirkungen des Lärmpegels am Wochenende, wenn die Paderborner Straße wesentlich weniger befahren wird, wurden nicht überprüft. Weder das zitierte Gutachten, noch die Planungsunterlagen gehen auf diesen Punkt ansatzweise ein.

2. An keiner Stelle wird in den bisherigen Begründungen und Erörterungen darauf eingegangen, dass das bisherige WISA-Gelände zwei Mal im Jahr genutzt worden ist und im Übrigen eine Fläche war, von der keinerlei Immissionen ausgingen. Jetzt ist allerdings eine Nutzung mit bis zu 200 bis 250 Fahrzeugen täglich, und zwar auch an Sonn- und Feiertagen vorgesehen.

In dem vorläufigen Umweltbericht heißt es unter dem Punkt 2.3. "Auswirkungen auf den Menschen und seine Gesundheit sind durch entstehende Schallimmissionen zu erwarten. Zur Einhaltung der erforderlichen Richtwerte, insbesondere für die angrenzenden Wohnhäuser, sind lärmmindernde Maßnahmen erforderlich. Laut schalltechnischem Gutachten gehört dazu der Verzicht auf einen Nachtbetrieb der Anlage sowie die Anlage von zwei Erdwällen im östlichen Bereich des Geländes. Bei Einhaltung dieser Auflagen ist der Betrieb der Anlage schalltechnisch unbedenklich." Ich bin der Auffassung, dass diese Aussage so nicht haltbar ist. Dies vor allem vor dem Hintergrund, dass der Platz nun intensiv genutzt werden soll, während er vorher an nahezu allen Tagen im Jahr eine Brachfläche war, von der keinerlei Emissionen ausgingen.

3. In der Darstellung der "allgemeinen Ziele und Zweck zum Bebauungsplan Nr. I/ST 44 Verkehrssicherheitszentrum Bielefeld" heißt es unter Punkt 5.2.4 "Die Anbindung des geplanten Verkehrsübungsplatzes an öffentliche Verkehrsflächen ist gegeben. Die Zufahrt auf das Gelände erfolgt über den Schopketalweg." Offensichtlich wurden andere Planungen und Alternativen nicht in die Abwägung einbezogen. Die Einmündung Schopketalweg mit der Kreuzung zur Schlinghofstraße und zur Paderborner Straße stellt einen Gefahrenschwerpunkt dar. Die Unfallzahlen an dieser Einmündung sind hoch. Nicht ohne Grund ist eine Blitzanlage an dieser Stelle installiert. Die Haltestelle des Schulbusses wurde genau aus diesem Grunde in die Schlinghofstraße verlegt. Zusätzlich gefährlich ist, dass der An- und Abverkehr der beiden ansässigen Tankstellen zu einer Verschärfung der ohnehin schon schwierigen Verkehrssituation beiträgt. Zu beachten ist, dass der Verkehr in den Schopke-

talweg bislang so gut wie nicht vorhanden war, nun aber täglich 200 bis 250 Fahrzeuge den Verkehrsübungsplatz nutzen sollen und dadurch erheblicher Mehrverkehr entsteht. Schon jetzt staut sich der Verkehr aus der Schlinghofstraße bei der Auffahrt auf die Paderborner Straße mindestens 150 bis 200 m in die Schlinghofstraße hinein. Diese "Autoschlange" geht ständig vor meinem Haus vorbei und beeinträchtigt mich und die übrigen Anwohner durch Lärm- und Abgasimmission. Dieses Problem wird sich noch verschärfen. Nicht berücksichtigt in der Abwägung wurde offensichtlich die Möglichkeit, über die ehemalige Zuwegung, die auch auf den entsprechenden Planskizzen eingezeichnet ist, die Erschließung des Verkehrsübungsplatzes zu gestalten. Diese Planungsalternative wäre deutlich weniger belastend, da an der Stelle, wo die Zuwegung auf die Paderborner Straße trifft, kaum Wohnnutzung vorhanden ist (ein Wohnhaus). Ich fordere Sie daher auf, diese Planungsalternative in den Abwägungsprozess mit einzubeziehen.

4. In den allgemeinen Zielen und Zwecken zum Bebauungsplan Nr. I/ST 44 Verkehrssicherheitszentrum Bielefeld findet sich unter dem Punkt 3.3 die Feststellung "...das Plangebiet liegt im südlichen Bereich des Naturparks Teutoburger Wald. Ca. 150 m im Norden befindet sich eine Brunnenkette der Stadtwerke Bielefeld zur Gewinnung von Trinkwasser. Die Flächen des zukünftigen Verkehrsübungsplatzes befinden sich im Abstrombereich dieser Brunnen." Diese Aussage ist durch nichts belegt. Wer stellt sicher, dass das Oberflächenwasser vom Verkehrsübungsplatz tatsächlich nicht Einfluss auf die Trinkwassergewinnung nimmt? Hier ist eine ergänzende Untersuchung erforderlich.

5. Unter Punkt 5.2.1. (Belange des Boden-, Grundwasser- und Gewässerschutzes) findet sich die lapidare Aussage: "Das südlich an der Paderborner Straße gelegene Biotop mit einem namenlosen Kleingewässer wird durch den zukünftigen Bebauungsplan und die Nutzung als Verkehrsübungsplatz nicht beeinträchtigt." Ferner wird aber festgestellt, dass durch die Nutzung des Platzes durchaus das anfallende Niederschlagswasser als zum Teil stark verschmutzt einzustufen ist. Aus den bisherigen Planungen geht nicht ausreichend hervor, wie die Abwässer sachgerecht und umweltgerecht beseitigt werden sollen. Schließlich ist damit zu rechnen, dass auf einem Verkehrsübungsplatz Öl und Benzin austreten. U. a. findet sich unter Punkt 5.2.4. die Aussage: "Das anfallende Schmutzwasser kann wie bisher auch in die vorhandene Kanalisation eingeleitet werden." Aufgrund der vorstehenden Sachverhalte kann diese Aussage ja wohl schwerlich haltbar sein. Ich bitte hier um eine entsprechende Überprüfung.

6. Im vorläufigen Umweltbericht heißt es unter dem Punkt "Biologische Vielfalt": "Hinsichtlich der biologischen Vielfalt sind keine erheblichen Beeinträchtigungen zu erwarten, da die vorhandene Biotopstruktur weitgehend übernommen und entwickelt wird." Unter dem Punkt "Wasser" heißt es weiter: "Es ist jedoch angedacht, dass die temporäre Fahrbahnbewässerung aus dem vorhandenen Teich zu speisen. Im weiteren Planungsverlauf ist zu prüfen, ob sich dadurch Beeinträchtigungen ergeben können." Ich halte es nicht für hinnehmbar, dass die Auswirkungen auf Natur und Umwelt bislang so wenig untersucht worden sind. Diese Darstellung geht davon aus, dass weder die heimische Tierwelt noch die bestehenden Biotope durch die Planungen großartig betroffen sind. Hierbei ist wiederum zu beachten, dass das bisherige WISA -Gelände maximal 30 Tage pro Jahr bislang benutzt worden ist. Jetzt soll das Gelände an 365 Tagen im Jahr jeweils 13 Stunden durch ca. 200 bis vielleicht sogar 250 Fahrzeuge genutzt werden. Die Auswirkungen auf die Umwelt sind im bisherigen Planungsverlauf nicht ausreichend in die Abwägung eingeflossen.

7. Ferner bin ich der Auffassung, dass der Lärmaktionsplan abgewartet werden soll, damit nicht Tatsachen geschaffen werden, die durch EU-Richtlinien keinen Bestand hätten. Hier ist insbesondere die Vermeidung von zusätzlichem Kfz-Verkehr zu nennen. Ich hoffe, ich konnte aufzeigen, dass im bisherigen Planungsprozess noch viele Dinge ungeklärt sind, die unabdingbar in einen ordentlichen Abwägungsprozess mit einfließen müssen und der weiteren Untersuchung bedürfen. Ich bitte hiermit nachdrücklich, dies zu tun."

Stellungnahme der Verwaltung / Berücksichtigung in der Planung:

Das Grundstück Schlinghofstraße 4 liegt im Geltungsbereich des Bebauungsplanes Nr. I/St 22 „Wohngebiet Dalbker Allee“ rechtsverbindlich seit dem 04.04.1996. Zum Zeitpunkt der Planaufstellung war die Bebauung schon vorhanden. Der Bebauungsplan setzt für diesen Bereich ein Allgemeines Wohngebiet fest. Besondere Festsetzungen zum Schutz vor schädlichen Umwelteinflüssen nach § 9(1) 24 BauGB sind für diesen Bereich des Bebauungsplanes Nr. I/St 22 „Wohngebiet Dalbker Allee“ zum Zeitpunkt der Planaufstellung nicht für erforderlich erachtet worden.

zu 1. und 2.

Die Größe des geplanten Verkehrssicherheitszentrums definiert die Vorgaben für die Auslastung im Übungsbetrieb. Nach Aussage des Betreibers, der Verkehrswacht Bielefeld e.V., können hier gleichzeitig zwei Trainingseinheiten mit ca. je 12 Teilnehmern durchgeführt werden. Diese Trainingseinheiten dauern in der Regel 8 Stunden, d.h. pro Tag können zwei Gruppen hier üben. Hinzukommen dann noch die Nutzer des Verkehrsübungsparcours. Dieser Parcours hat eine Größe, die es erlaubt, dass ca. 15 Fahrzeuge gleichzeitig fahren bzw. üben können. Die sich so ergebenden Zahlen zum an- und abfahrenden Verkehr bewegen sich in einer Größenordnung von vielleicht 50 – 70 Fahrzeugen pro Tag bei max. Auslastung. Die Verkehrsbelastungszahlen für die Paderborner Straße liegen lt. einer Zählung aus dem Jahre 1999 bei einem DTV – Wert 12.178 Kfz/24h. Die Prognose für das Jahr 2020 geht von einem DTV – Wert von 14.979 Kfz/24h aus. Als Vergleich hier nur die Verkehrszahlen aus dem Jahre 1975. In diesem Jahr wurden bei einer Zählung 23.865 Kfz/24h gezählt. Nach Fertigstellung der A 33 bis zur A 2 ist die Verkehrsmenge deutlich zurückgegangen. Die mit Inbetriebnahme des Verkehrssicherheitszentrums erwarteten zusätzlichen 70 Kraftfahrzeuge während der Tagzeit (6.00 – 22.00 Uhr) führen nicht zu signifikanten Änderungen der errechneten dB(A) Werte und können daher vernachlässigt werden.

Die im Schreiben vorhergesagten 200 – 250 Kraftfahrzeuge bei Inbetriebnahme des Verkehrssicherheitszentrums sind unrealistisch, da im Trainingsbetrieb nur von 24 Kfz auszugehen ist (= 2 Gruppen a 12 Teilnehmer) und auf dem eigentlichen PKW - Übungsparcours nur 10 - 15 Fahrzeuge gleichzeitig fahren können. Bei einer Betriebszeit für den Trainingsparcours von 15.00 – 20.00 Uhr an Werktagen und an Sonn- und Feiertagen von 12.00 – 20.00 Uhr könnten bei einem stündlichen Wechsel der max. 15 Fahrzeuge pro Tag max. 105 Fahrzeuge auf dem Übungsparcours durchgeschleust werden. An Sonn- und Feiertagen wären dies dann 150 Fahrzeuge. Eine derartige Auslastung wäre innerhalb dieser Zeitfenster logistisch auf den Flächen nicht möglich und würde alle anderen Nutzungen blockieren. Wie weiter oben ausgeführt, erscheint eine Nutzungsfrequenz von 50 – 70 Kraftfahrzeugen über den Tag verteilt realistisch.

zu 3.

Die Anbindung des geplanten Verkehrsübungsplatzes an öffentliche Verkehrsflächen ist gegeben und erfolgt über den Schopketalweg. Der Schopketalweg ist in seinem jetzigen Ausbaustandard nicht in der Lage den zusätzlichen Verkehr zum geplanten Verkehrssicherheitszentrum aufzunehmen. Auf ca. 150 m Länge (bis zur Einfahrt auf das Gelände des geplanten Verkehrssicherheitszentrums) soll daher die Fahrbahn auf 5,00m verbreitert werden. Auf der Ostseite ist ein 1,00 m breiter Bankettstreifen vorgesehen. Der westliche Fahrbahnrand wird durch einen 2,00 m breiten Grünstreifen - sog. Straßenbegeleitgrün – von der vorh. Bebauung abgerückt.

Die erforderlichen Veränderungen am derzeitigen Ausbau des Schopketalweges bedingen auch eine Optimierung des Einmündungsbereiches auf die Paderborner Straße. Weitergehende Maßnahmen werden aus Sicht einer gesicherten Erschließung und eines funktionierenden Verkehrsflusses als nicht erforderlich angesehen.

zu 4.

Derzeit wird das Niederschlagswasser des Bebauungsplangebietes über zwei private Einleitungsstellen in nahe gelegene Gewässer eingeleitet. Die im Nordosten vorhandene Parkplatzfläche wird in westlicher Richtung in das Nebengewässer 47.05 zum Sprungbach abgeleitet. Der Zufluss zum Gewässer erfolgt gedrosselt über ein Regenrückhaltebecken. Das Niederschlagswasser der übrigen Flächen des Einzugsgebietes fließt einem südlich des Bebauungsplangebietes gelegenen Rückhalteraum an der Paderborner Straße zu. Die gedrosselte Einleitung erfolgt in das Nebengewässer 49.02 zum Menkebach.

Durch die im Bebauungsplan vorgesehenen Nutzungen ergeben sich keine grundsätzlichen Veränderungen an der Beseitigung des Niederschlagswassers. Grundsätzlich kann gering verschmutztes Niederschlagswasser in Abhängigkeit vom Kfz-Verkehr z.B. durch eine großflächige Versickerung über die belebte Bodenzone oder über die Regenwasserkanalisation einem Gewässer zugeführt werden. Stark verschmutztes Niederschlagswasser muss dagegen grundsätzlich gesammelt, abgeleitet und behandelt werden.

Lt. hydrogeologischer Stellungnahme vom 05.08.2008 ist eine umweltrelevante Beeinträchtigung des oberen Grundwasserleiters für den Fall einer ordnungsgemäßen Fassung und Beseitigung des im Bereich der geplanten Verkehrsflächen anfallenden Niederschlagswassers weitgehend ausgeschlossen. Beeinträchtigungen des wasserwirtschaftlich relevanten tieferen Grundwasserleiters sind aufgrund der im Bereich des geplanten Verkehrssicherheitszentrums mindestens 2 m mächtigen bindigen Deckschichten und der Art der möglichen Schadstoffeinträge nicht zu befürchten.

zu 5.

Das Plangebiet ist derzeit über die im Schopketalweg vorhandene Kanalisation an das Schmutzwassernetz des Ortsteils Dalbke angebunden und fließt der Gemeinschaftskläranlage Verl-Sende zu.

Im Bebauungsplangebiet befindet sich parallel zum Schopketalweg ein öffentlicher Schmutzwasserkanal, an den eine von Norden kommende SW-Druckrohrleitung angeschlossen ist.

Das anfallende Schmutzwasser kann wie bisher auch in die vorhandene Kanalisation eingeleitet werden.

zu 6.

Die Aussage im Umweltbericht, dass keine erheblichen Beeinträchtigungen durch die geplante Nutzung eines Verkehrssicherheitszentrums zu erwarten sind, entspricht dem Verfahrensstand und hat sich im weiteren Verlauf des Bauleitplanverfahrens bestätigt. Im weiteren Verfahren wurde der Umweltbericht entsprechend überarbeitet. An der grundsätzlichen Aussage kann auch nach Auswertung der weiteren Untersuchungen festgehalten werden. Siehe hierzu den Umweltbericht unter Anlage D der Beschlussvorlage.

zu 7.

Wie oben ausgeführt, führt die durch das geplante Verkehrssicherheitszentrum erwartete Nutzungsfrequenz nicht zu einer signifikanten Änderung der errechneten dB(A) Werte. Eine Berücksichtigung im sog. Lärmaktionsplan ist daher nicht erforderlich.

Stellungnahme lfd. Nr. 6

einem Anlieger an der Paderborner Straße 315,
Schreiben vom 05.12.2008

Stellungnahme:

Sehr geehrte Damen und Herren,

die beabsichtigte Errichtung eines Verkehrssicherheitszentrums Bielefeld (VSZ Bielefeld) auf dem derzeitigen WISA-Gelände lehnen wir ab.

Wir sind Eigentümer der Grundstücke Paderborner Str. 315 und 313, die unmittelbar an die Flächen angrenzen, deren Nutzungs- und Bebauungsgrundlagen im Rahmen der o.g. Änderung des Flächennutzungsplanes und der Aufstellung des o.g. Bebauungsplanes für das VSZ geändert werden sollen. Bei einer Realisierung des VSZ wären wir also unmittelbar betroffen.

Gegen eine Errichtung des VSZ an dieser Stelle sprechen sowohl übergeordnete, die Allgemeinheit betreffende Punkte, als auch sehr wahrscheinliche Beeinträchtigungen und Schäden, die ganz konkret unsere Grundstücke und damit auch uns betreffen.

Nach unserer Meinung ist das VSZ an dieser Stelle nicht mit den Zielen des Stadtentwicklungsplanes und des Flächennutzungsplanes in Einklang zu bringen. Es würde die Umwelt belasten durch zusätzlichen Lärm und Abgase sowie die Verschmutzung von Oberflächenwasser und es stellt eine potentielle Gefahr für das Grundwasser dar.

Zurzeit sind die von der beabsichtigten Änderung betroffenen Flächen im Flächennutzungsplan als „landwirtschaftliche Nutzfläche“ mit Sondernutzung „Messe“ ausgewiesen. Zwar ist im Laufe der letzten Jahrzehnte die landwirtschaftliche Nutzung auf den angrenzenden Flächen immer mehr zurückgegangen und auf einzelnen Grundstücken, die unmittelbar an der Paderborner Straßen liegen, ist im Wesentlichen im Rahmen des Bestandes eine kleingewerbliche Mischnutzung entstanden, doch das betrifft ausschließlich die straßennahen Grundstücke.

Im „Hinterland“ fand eine ganz andere Entwicklung statt. Auf Betreiben der Stadtwerke wurden sämtliche nördlich des Plangeländes liegende Gebäude abgerissen, sobald die jeweiligen Miet- bzw. Pachtverträge ausgelaufen waren. Stets mit dem Hinweis, dass man zum Schutz der in nur 150 m zum Plangebiet liegenden Wassergewinnungsanlagen, jegliche Nutzung vermeiden will, die die Wassergewinnung gefährden könnte.

Bislang hieß es immer, dass die Nutzung des ehemaligen WISA-Geländes für die vertraglich zugelassenen 11 Veranstaltungen, nur deshalb akzeptabel war, weil durch die vergleichsweise geringe Nutzungsdauer (mit Auf- und Abbau ist von etwa 30 Nutzungstagen im Jahr auszugehen) und dem Abstellen vornehmlich von Pkws ein lediglich geringes Gefährdungspotential für das Grundwasser gesehen wurde.

Durch den Betrieb eines Verkehrssicherheitszentrums ist dieses Gefährdungspotential ganz anders einzuschätzen.

Nach dem Willen der potentiellen Betreiber soll das VSZ an 365 Tagen im Jahr von 08:00 bis 22:00 Uhr betrieben werden. Das Gefahrenpotential erhöht sich damit allein schon auf Grund der Nutzungsdauer um ein 12-faches. Zudem werden Busse und Lkws die Flächen befahren, die schon auf Grund Ihrer Kraftstofftanks und Betriebsölmengen ein größeres Gefahrenpotential darstellen. Ob bei den geplanten Verkehrssicherheitsübungen jegliche Unfallgefahren z.B. auch ein Umkippen von Bussen oder Lkws ausgeschlossen ist, ist von uns nicht abschätzbar, wäre im Zuge des Planungsverfahrens aber zu prüfen.

Das hydrologische Gutachten empfiehlt jedenfalls, von einer Grundwassernutzung auf dem Gelände des VSZ abzusehen, um eine Gefährdung des unteren Grundwasserleiters möglichst auszuschließen.

Unsere Grundstücke werden über Hausbrunnen versorgt, die an diesen unteren Grundwasserleiter angeschlossen sind. Sollte es zu einer Verunreinigung des Grundwasserleiters kommen, würde eine Hauswasserversorgung unmöglich sein. In einem solchen Falle würden allerdings die Auswirkungen auf die Wassergewinnung durch die Stadtwerke für die öffentliche Wasserversorgung schwerer wiegen.

Die durch das VSZ zu erwartende Lärmbelastung wird durch das im Auftrag der Verkehrswacht erstellte Gutachten unseres Erachtens nicht zutreffend ermittelt. Zurzeit werden unsere Grundstücke und die darauf befindlichen Wohnungen (auf dem Grundstück Paderborner Str. 315 insgesamt 15 Wohnungen sowie ein Wohnhaus auf dem Grundstück Paderborner Str. 313) „nur“ von dem Lärm belastet, der von der Paderborner Straße ausgeht. Diese Lärmbelastung entsteht im Wesentlichen durch den Berufsverkehr. Sie ist also in den Morgenstunden und am späten Nachmittag bis Abend am größten. An den Wochenenden und in den Ferienzeiten ist die Belastung spürbar geringer.

Gerade für die Zeiten, in denen die Lärmbelastung durch die Paderborner Straße abnimmt, wurde in dem von der Verkehrswacht in Auftrag gegebenen Schallgutachten, in dem die vermuteten Emissionen des VSZ „berechnet“ wurden, aber eine erhöhte Belastung ermittelt. Dabei wurde noch nicht einmal berücksichtigt, dass sich gerade für die nördlich der Paderborner Straße gelegenen Grundstücke, durch das VSZ eine Mehrfachbelastung aus der Straßenverkehr und dem Betrieb des VSZ ergeben würde.

Nach der Zielsetzung des zurzeit in Aufstellung befindlichen Lärmaktionsplanes sollen aber gerade Mehrfachbelastungen nach Möglichkeit vermieden werden. Das Ergebnis des Lärmaktionsplanes sollte ohnehin zunächst abgewartet werden, um dies beim Planungsprozess mit zu berücksichtigen.

Das Schallgutachten des Büros Kleinhorst basiert allein auf den Vorgaben der Verkehrswacht, des potentiellen Betreibers. Auf unsere Nachfrage bei der öffentlichen Vorstellung am 24.11.2008 im Bürgerzentrum Sennestadt, wurde erläutert, dass die darin angesetzte „1 Nutzungsstunde“ pro Übungstag für den Lkw-Betrieb sich aus der Addition von über die gesamte tägliche Betriebszeit stattfindende einzelne kurze Fahrvorgänge ergeben würde. Es war da von Fahrvorgängen von etwa 5 Sekunden Dauer die Rede. Das würde dann 720 Übungsvorgängen pro Betriebstag entsprechen. Welche Abgasbelastungen sich dadurch ergeben hängt natürlich davon ab, ob die Fahrzeuge zwischen den einzelnen Fahrvorgängen und den Fahrerwechseln abgestellt und wieder angemacht werden oder durchlaufen. In jedem Fall ist die Belastung erheblich. Soweit das Gutachten diesseits richtig verstanden wurde, wird bei den Lkw-Einsätzen auf den Gleitstrecken immerhin von einer Lärmbelastung von 110 dB(A) ausgegangen, was z.B. der Lärmbelastung durch eine Kreissäge entspricht und das bei jedem einzelnen Fahrvorgang.

Ob diese Annahmen / Vorgaben des potentiellen Betreibers überhaupt zutreffend sind, wird hier zunächst einmal bezweifelt. Im Gutachten selbst waren die Annahmen und Vorgaben jedenfalls nicht einmal detailliert aufgeführt. Es ist also zurzeit gar nicht erkennbar, was uns als „Nachbarn“ da ggf. tatsächlich zugemutet werden soll. Die Einholung eines Gutachtens durch einen unabhängigen Sachverständigen, der auch die Grundlagen des Gutachtens eigenständig ermittelt ist hier unabdingbar.

Allein schon auf Grund der gewünschten Betriebszeiten ist das VSZ mit der vorhandenen Nutzung auf den benachbarten Grundstücken nicht in Einklang zu bringen. Wegen der uneingeschränkten Nutzung auch an den Wochenenden gehen die Nutzungszeiten selbst über die üblichen Betriebszeiten von Gewerbegrundstücken weit hinaus.

Wenn das Verkehrssicherheitszentrum rein kommerziell betrieben würde, würde wohl jedem sofort einleuchten, dass bei diesen Betriebszeiten eine Ansiedlung nur in einem dementsprechend ausgewiesenen Gewerbegebiet möglich wäre, keinesfalls aber an der jetzt geplanten Stelle, die unmittelbar an den Naturpark südlicher Teutoburger Wald angrenzt.

Über die unbestritten zum Teil guten Aktionen der Verkehrswacht wie Verkehrsunterricht für Kindergartenkinder und Schüler etc. soll u.E. hier nun suggeriert werden, dass das VSZ dem Wohl der Allgemeinheit dient und dementsprechend schon irgendwie verträglich ist.

Das trifft nach unserer Auffassung so aber nicht zu.

Zunächst einmal ist schon die Lage am äußeren Rand von Bielefeld für eine Nutzung als Verkehrsunterrichtsplatz ungeeignet und unsinnig. Es ist auf Grund des Zeitbedarfs und der durch den Transport entstehenden Kosten schlicht nicht vorstellbar, dass Kindergartenkinder und Schüler quer durch die Stadt gekant werden, um an dem geplanten Standort in der sicheren Bewegung im Straßenverkehr unterrichtet zu werden. Die Stadt Bielefeld wird hier wohl auch nicht zur Kostentragung bereit sein. Weshalb diese Nutzung gegen Null gehen dürfte.

Ähnlich unsinnig ist die Lage für ein Verkehrsübungsgelände. Auch dafür ist die Randlage extrem ungünstig. Es entstehen, wenn der Platz dafür überhaupt angenommen wird, zusätzliche Verkehrsströme wiederum quer durch die Stadt. Ob für ein Verkehrsübungsgelände überhaupt ein ausreichender Bedarf da ist, ist unseres Wissens nach weder untersucht noch nachgewiesen worden. Bei einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 25 km/h kann der Platz ohnehin nur für erste Fahrübungen und ggf. noch Parkübungen dienen. Fahrpraxis kann darauf nicht erworben werden. Insoweit vermuten wir eine Nutzung von maximal 1 – 2 Stunden für potentielle Interessenten. Dieser vergleichsweise geringe Nutzen steht unseres Erachtens in keinem vertretbaren Verhältnis zu den Beeinträchtigungen für die Umwelt und die angrenzenden Grundstücke.

Zu dem geplanten Übungsgelände für das Sicherheitstraining von Pkws, Bussen, Lkws und Motorrädern ist festzustellen, dass die Verkehrswacht nach eigenem Bekunden hiermit Teilnehmer aus einem Umkreis von rund 150 km anziehen will. Was mit dementsprechendem An- und Abreiseverkehr verbunden wäre.

Auch wenn die Verkehrswacht immer wieder betont, dass sie den Schulungsakzent auf eine sichere Verkehrsweise legt, so ist doch gerade diese Nutzung für das Sicherheitstraining von Berufskraftfahrern und Motorradfahrern die finanzielle Grundlage für das gesamte Zentrum. Damit steht und fällt das Zentrum.

Gleichzeitig würde gerade diese Nutzung für uns als Nachbarn die größte Belastung an Lärm, Abgasen, Gefährdung des Grundwassers, Beeinträchtigung der Wohnqualität und Wertminderung der Grundstücke darstellen. Die Wohnqualität auf unseren Grundstücken würde so stark beeinträchtigt, dass eine Vermietbarkeit nur noch zu reduziertem Mietzins möglich, ein Verkauf der bewohnten Gebäudeteile quasi unmöglich würde. Insoweit sehen wir uns durch das geplante VSZ auch in unseren Eigentumsrechten beeinträchtigt.

Ob die Verkehrswacht sich tatsächlich an den hehren Zielen messen lässt, die in den Informationsflyern herausgestrichen werden, darf zumindest bezweifelt werden.

Die Arroganz, mit der von den Vertretern der Verkehrswacht bei der öffentlichen Anhörung am 24.11.2008 unsere Frage, ob ein Betrieb des VSZ nicht auch mit eingeschränkten Betriebszeiten beispielsweise einer Mittagsruhe von 12 – 15 Uhr an Sonn- und Feiertagen und einem betriebsfreien Sonntag je Monat denkbar sei, mit dem Hinweis auf „Ihr Recht auf Freiheit der Lehre“ beantwortet wurde, lässt da nicht nur Zweifel aufkommen, sondern zeigt ganz klar, dass hier rücksichtslos die eigenen Interessen verfolgt werden.

Noch schlimmer ist es unserer Meinung nach zu bewerten, wenn ein Verein, der sich die Verkehrssicherheit auf die Fahnen schreibt, vollkommen ignoriert, dass die Zufahrt zu dem geplanten VSZ über die unfallträchtige Kreuzung Paderborner Straße – Schopketalweg erfolgt und seine Vertreter bei einem Hinweis hierauf lediglich antworten, dass sie das nichts angehe.

Als das WISA-Gelände seinerzeit erschlossen wurde, wurden die am Schopketalweg gelegenen Grundstücke an der Kreuzung erworben, in der Absicht, dort eine Ampel geregelte, aufgeweitete Einmündung herzustellen und dadurch eine sicheres Linksabbiegen zu ermöglichen. Das ist bis heute nicht geschehen.

Eine gesonderte Linksabbiegerspur ist dort auf der Paderborner Straße nicht vorhanden. Wegen der hohen zulässigen Geschwindigkeit (70 km/h) und der Enge der Kreuzung kommt es dort schon jetzt immer wieder zu Unfällen. Durch die zögerliche Fahrweise von „Besucher / Nutzern“ des VSZ, die die Einmündung zum VSZ suchen, steigt das Unfallrisiko an der Stelle noch mehr an.

In dem hydrologischen Gutachten wird von einer schwach bis starken Verunreinigung des Oberflächenwassers durch den Betrieb des VSZ ausgegangen. Bei einer starken Belastung wäre eine Fassung und Behandlung des Oberflächenwassers erforderlich. Ob die dadurch ggf. entstehenden Kosten durch den Betreiber aufzubringen sind oder ggf. doch der Allgemeinheit aufgelastet werden, ist u. E. zunächst einmal zu klären.

Hier ist eine dauerhafte Änderung des Flächennutzungsplanes und des Bebauungsplanes beabsichtigt für die Nutzung durch einen privatrechtlichen Verein, der unseres Wissens nach eine regionalbegrenzte Organisationsstruktur hat und sowohl ehrenamtliche als auch hauptberufliche Mitarbeiter hat.

Was passiert mit dem Gelände, wenn - aus welchen Gründen auch immer – die Verkehrswacht einmal nicht mehr zum Betrieb des VSZs in der Lage sein sollte.

Dann sind mit der Änderung des Flächennutzungsplanes und des Bebauungsplanes Fakten geschaffen, mit denen letztendlich auch der Betrieb eines vollständig kommerziell geführten Verkehrssicherheitszentrums zulässig und damit möglich wäre. Das wäre eine Entwicklung, die noch weniger hinnehmbar wäre, als die jetzt geplante.

Zusammenfassend ist festzustellen, dass das ehemalige WISA-Gelände nicht für den Betrieb eines Verkehrssicherheitszentrums geeignet ist. Bei einer Abwägung der Interessen der Verkehrswacht an der Errichtung eines Verkehrssicherheitszentrums auf diesem Gelände und unserer Interessen als unmittelbar betroffene Nachbarn, wiegen unsere Interessen schwerer.

Eine Notwendigkeit oder auch nur ein schützenswertes öffentliches Interesse an der Errichtung eines Verkehrssicherheitszentrums an diesem Standort ist nicht gegeben. Letztendlich handelt es sich bei der Verkehrswacht auch „nur um einen privaten“ Verein, dessen Interessen keinen übergeordneten Vorrang genießen.

Stellungnahme der Verwaltung / Berücksichtigung in der Planung:

Die im Schreiben vorgebrachten Anregungen lassen sich den folgenden Überschriften zu ordnen.

1. Grundsätzliche Ausführungen zum Standort, Lage des Verkehrssicherheitszentrums am Stadtrand
2. Grundwasser
3. Lärm / Nutzung durch die Verkehrswacht
4. Erschließung Verkehr
5. Betreiberwechsel

Die Grundstücke Paderborner Straße 313 und 315 liegen nicht in einem Bereich für den ein Bebauungsplan existiert. Durch Nutzungsänderungen und Erweiterungen ist aus einer in der Vergangenheit dem Außenbereich zu zuordnenden Fläche für die Grundstücke entlang der Paderborner Straße schrittweise ein sog. unbeplanter Innerbereich entstanden. Ausgehend von den genehmigten Nutzungen ist dieser Bereich entsprechend der Vorgaben gemäß § 34 BauGB in Verbindung mit der Baunutzungsverordnung als Mischgebiet mit Tendenz zum Gewerbegebiet einzustufen. Das Grundstück Paderborner Straße 313 ist allerdings aufgrund seiner Lage eindeutig dem Außenbereich zuzuordnen.

Zu 1.

Bei der Suche nach Grundstücken für flächenintensive Nutzungen, wie hier für ein Verkehrssicherheitszentrum, ist die Auswahl möglicher Standorte eingeschränkt. In einer Region wie Bielefeld ist die Verfügbarkeit von Grundstücken u.a. ausschlaggebend, ob nach positiver Abwägung für einen Standort die erforderlichen Bauleitplanverfahren zur Erlangung des Baurechtes eingeleitet werden.

Eine Nutzung der bislang als Ausstellungsfläche für die WISA genutzten Flächen am Schopketalweg in Bielefeld Sennestadt durch ein Verkehrssicherheitszentrum, betrieben von der Verkehrswacht Bielefeld e.V. ist aus planerischer Sicht mit den grundsätzlichen Zielen der Stadtentwicklung vereinbar.

Zu 2.

Grundwassernutzungen sind in einem gesonderten Verfahren bei der Unteren Wasserbehörde zu beantragen. Aktuell liegen keine Kenntnisse über eine beabsichtigte Grundwassernutzung vor.

Lt. hydrogeologischer Stellungnahme vom 05.08.2008 ist eine umweltrelevante Beeinträchtigung des oberen Grundwasserleiters für den Fall einer ordnungsgemäßen Fassung und Beseitigung des im Bereich der geplanten Verkehrsflächen anfallenden Niederschlagswassers weitgehend ausgeschlossen. Beeinträchtigungen des wasserwirtschaftlich relevanten tieferen Grundwasserleiters sind aufgrund der im Bereich des geplanten Verkehrssicherheitszentrums mindestens 2 m mächtigen bindigen Deckschichten und der Art der möglichen Schadstoffeinträge nicht zu befürchten.

Zu 3.

Die Größe des geplanten Verkehrssicherheitszentrums definiert die Vorgaben für die Auslastung im Übungsbetrieb. Nach Aussage des Betreibers, der Verkehrswacht Bielefeld e.V., können hier gleichzeitig zwei Trainingseinheiten mit ca. je 12 Teilnehmern durchgeführt werden. Diese Trainingseinheiten dauern in der Regel 8 Stunden, d.h. pro Tag können zwei Gruppen hier üben. Hinzukommen dann noch die Nutzer des Verkehrsübungsparcours. Dieser Parcours hat eine Größe, die es erlaubt, dass ca. 15 Fahrzeuge gleichzeitig fahren bzw. üben können. Die sich so ergebenden Zahlen zum an- und abfahrenden Verkehr bewegen sich in einer Größenordnung von vielleicht 50 – 70 Fahrzeugen pro Tag bei max. Auslastung. Die Verkehrsbelastungszahlen für die Paderborner Straße liegen lt. einer Zählung aus dem Jahre 1999 bei einem DTV – Wert 12.178 Kfz/24h. Die Prognose für das Jahr 2020 geht von einem DTV – Wert von 14.979 Kfz/24h aus. Als Vergleich hier nur die Verkehrszahlen aus dem Jahre 1975. In diesem Jahr wurden bei einer Zählung 23.865 Kfz/24h gezählt. Nach Fertigstellung der A 33 bis zur A 2 ist die Verkehrsmenge deutlich zurückgegangen. Die mit Inbetriebnahme des Verkehrssicherheitszentrums erwarteten zusätzlichen 70 Kraftfahrzeuge während der Tagzeit (6.00 – 22.00 Uhr) führen nicht zu signifikanten Änderungen der errechneten dB(A) Werte und können daher vernachlässigt werden.

Im Trainingsbetrieb ist realistisch von 24 Kfz auszugehen (= 2 Gruppen a 12 Teilnehmer) und auf dem eigentlichen PKW - Übungsparcours können nur 10 - 15 Fahrzeuge gleichzeitig fahren. Bei einer Betriebszeit für den Trainingsparcour von 15.00 – 20.00 Uhr an Werktagen und an Sonn- und Feiertagen von 12.00 – 20.00 Uhr könnten bei einem stündlichen Wechsel der max. 15 Fahrzeuge pro Tag max. 105 Fahrzeuge auf dem Übungsparcours durchgeschleust werden. An Sonn- und Feiertagen wären dies dann 150 Fahrzeuge. Eine derartige Auslastung wäre innerhalb dieser Zeitfenster logistisch auf den Flächen nicht möglich und würde alle anderen Nutzungen blockieren. Wie weiter oben ausgeführt, erscheint eine Nutzungsfrequenz von 50 – 70 Kraftfahrzeugen über den Tag verteilt realistisch.

In der Schallimmissionsprognose werden an den Immissionsorten 7 – 9 (Paderborner Straße 313 u. 315) die einzuhaltenden Tagesrichtwerte nicht überschritten.

Zu 4.

Die Anbindung des geplanten Verkehrsübungsplatzes an öffentliche Verkehrsflächen ist gegeben und erfolgt über den Schopketalweg. Der Schopketalweg ist in seinem jetzigen Ausbaustandard nicht in der Lage den zusätzlichen Verkehr zum geplanten Verkehrssicherheitszentrum aufzunehmen. Auf ca. 150 m Länge (bis zur Einfahrt auf das Gelände des geplanten Verkehrssicherheitszentrums) soll daher die Fahrbahn auf 5,00m verbreitert werden. Auf der Ostseite ist ein 1,00 m breiter Bankettstreifen vorgesehen. Der westliche Fahrbahnrand wird durch einen 2,00 m breiten Grünstreifen - sog. Straßenbegeleitgrün – von der vorh. Bebauung abgerückt.

Die erforderlichen Veränderungen am derzeitigen Ausbau des Schopketalweges bedingen auch eine Optimierung des Einmündungsbereiches auf die Paderborner Straße. Weiterge-

hende Maßnahmen werden aus Sicht einer gesicherten Erschließung und eines funktionierenden Verkehrsflusses als nicht erforderlich angesehen.
Die Grundstück Paderborner Straße 313 und 315 werden durch diese geplanten Maßnahmen nicht beeinträchtigt.

Zu 5.

Die Festsetzungen des zukünftigen Bebauungsplanes Nr. I/St 44 „Verkehrssicherheitszentrum Bielefeld“ gelten auch für den Fall eines Betreiberwechsels.

Vermerk

über den Unterrichts- und Erörterungstermin im Rahmen der frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligung zur Aufstellung des B-Planes Nr. I/St 44 "Verkehrssicherheitszentrum Bielefeld" und zur 206. Änderung des FNP am 24.11.2008 im Bürgertreff im Sennestadthaus, Lindemann-Platz 3

Beginn: 18.02 Uhr
 Ende: 19.17 Uhr

Teilnehmer:

Frau Klemens, Bezirksvorsteherin BV Sennestadt
 Herr Keinhorst, Ingenieurbüro Keinhorst Bielefeld
 Herr Güttler, Verkehrswacht Bielefeld e. V.
 Herr Bettermann, Verkehrswacht Bielefeld e. V.
 Herr Schäffer, 163
 Herr Fidler, 600
 Herr Pfeiffer, 600
 ca. 24 interessierte Bürgerinnen und Bürger

Frau Klemens eröffnet den Unterrichts- und Erörterungstermin, sie stellt die anwesenden Vertreter der Verkehrswacht, Herrn Keinhorst sowie die Vertreter der Verwaltung vor.

Herr Fidler erläutert Zweck und Ablauf der frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligung und weist auf die Möglichkeit hin, bis zum Freitag, 05.12.2008, sich schriftlich bzw. zur Niederschrift zu der Planung zu äußern. Er erläutert kurz die Grundzüge und den Ablauf der Bauleitplanung und erklärt den Unterschied zwischen der frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligung und der späteren Offenlage. Zum derzeitigen Verfahrensstand werden die Äußerungen nur gesammelt, die Einwände werden nicht weiter informiert. Es ist Sache der Bürger sich über das weitere Bauleitplanverfahren zu informieren. Er verweist hierzu auf die Einsichtnahme im Rahmen der Offenlage.

Herr Fidler legt dar, dass der Flächennutzungsplan in einem parallelen Verfahren geändert wird. Von der Darstellung Messegelände soll die Fläche in Verkehrssicherheitszentrum geändert werden. Der Landschaftsschutz wirft im vorliegenden Planungsfall keine besonderen Probleme auf, weil es sich um eine Fläche handelt, die weitgehend versiegelt ist. Um die von dem geplanten Verkehrssicherheitszentrum ausgehenden Schallimmissionen einschätzen zu können, wurde ein Schallgutachten erstellt. Im Ergebnis kommt das Gutachten zu der Aussage, dass durch das Verkehrssicherheitszentrum keine Verschlechterung der bereits lärmvorbelasteten Bereiche zu erwarten ist. Die im Plan eingezeichneten Lärmschutzwälle mit einer Höhe von 4,00 m sind nach den Berechnungen nicht zwingend erforderlich, sollen aber als Vorsorgemaßnahme zum Schutz der angrenzenden Wohnbebauung am Schopketalweg angelegt werden.

Herr Güttler beschreibt die Tätigkeit des gemeinnützigen Vereins Verkehrswacht Bielefeld. Aufgabe ist die Unfallprävention. Finanziert wird der Verein durch Spenden, Mitgliedsbeiträge und vom Gericht vorgesehene Bußgelder. Der Verein wendet sich an alle Verkehrsteilnehmer vom Kindergartenkind bis zu den Senioren. Das Verkehrssicherheitstraining ist ein Programmpunkt.

Zurzeit werden die Kurse noch auf dem Gelände der Polizeischule in Schloß Holte-Stukenbrock durchgeführt. Im Jahre 2007 wurden hier ca. 100 Trainingskurse durchgeführt.

Da die die Polizeischule verstärkten Eigenbedarf angekündigt hat, ist absehbar, dass die Verkehrswacht dort das Verkehrssicherheitstraining einstellen muss. Vor diesem Hintergrund wurde zusammen mit der Stadt nach einem Ersatzgelände gesucht. Nach Auslaufen des Pachtvertrages im Jahre 2009 stehen die Flächen am Schopketalweg zur Verfügung.

Herr Güttler erläutert die verschiedenen Nutzungen auf dem Gelände; die Jugendverkehrsschule im unteren Bereich sowie die Flächen für das Verkehrssicherheitstraining für Pkw, Lkw, Kleinlaster und Motorräder. Herr Fidler zeigt am aushängenden Plan die verschiedenen Nutzungsbereiche. Herr Güttler fährt fort, dass ein Gebäude für die Unterbringung von Geräten erstellt werden soll und weist auf die Unterschiede zu den von Automobilclubs angebotenen Trainings hin. Bei der Verkehrswacht liegt der Schwerpunkt in der Prävention und weniger im Bereich der Gefahrenbewältigung. Motorsportveranstaltungen gehören nicht zum Programm der Verkehrswacht. Der vorhandene Baumbestand und der Teich sollen erhalten bleiben und in die zukünftige gärtnerische Gestaltung des Geländes mit eingebunden werden.

Bezüglich der Betriebszeiten erklärt Herr Güttler, dass das Verkehrssicherheitszentrum in der Zeit von 9.00 bis 22.00 Uhr durchgängig an allen Tagen, d.h. auch an Samstagen und Sonntagen, geöffnet haben soll. Die Teilnehmer kommen i.d.R. mit ihren Fahrzeugen, bei den Sicherheitstrainings für Berufskraftfahrer werden die benötigten Lastkraftwagen u. U. bereitgestellt.

Zu der Planung werden die nachstehenden Fragen und Anregungen vorgebracht:

- Es wird danach gefragt, ob ein oder mehrere Lkws das Gelände befahren werden. Herr Bettermann erklärt, dass das vom Verkehrssicherheitsrat entwickelte Training einen großen Theorieanteil vorsieht. Bei den 1 - 2-tägigen Veranstaltungen macht die Theorie ungefähr die Hälfte der Zeit aus. Das Fahren erfolgt in der Regel, um Brems- und Fliegkräfte zu veranschaulichen, hierfür reicht auf Gleitflächen ein Tempo von 20 - 40 km/h. Höhere Geschwindigkeiten sind nicht erforderlich. Nicht jeder Teilnehmer wird einen Lkw mitbringen, es kann von 1 - 2 Lastkraftwagen ausgegangen werden.
- Es wird nach der Anzahl der Fahrzeuge pro Tag sowie am Wochenende gefragt. Herr Fidler antwortet, dass hierzu die Betriebsbeschreibung, die Grundlage für die Schallschutzberechnung ist, herangezogen werden soll. Hiernach soll bei Lkw-Trainings maximal 2 Lkw auf dem Platz vorhanden sein und pro Pkw-Training maximal 12 Pkw, davon fährt in der Regel nur die Hälfte der Fahrzeuge. Bezüglich der Betriebszeiten führt Herr Fidler aus, dass diese von 09.00 - 22.00 Uhr von montags bis sonntags festgelegt sind. Das Gutachten sieht auch Nutzungen am Samstag und Sonntag vor. Herr Bettermann ergänzt, dass sonntags ein Lkw-Fahrverbot besteht und Trainings nicht bei Dunkelheit durchgeführt werden können. Auf Nachfrage erläutert Herr Bettermann, dass bei 2 Trainingskursen max. 24 Fahrzeuge gleichzeitig anwesend sind, jedoch nicht alle gleichzeitig in Bewegung sein können.
- Es wird danach gefragt, ob für die Nutzung des Verkehrsübungsplatzes vorher eine Anmeldung erforderlich sein wird. Herr Güttler antwortet, dass auf dem Verkehrsübungsplatz nur eine begrenzte Anzahl Fahrzeuge gleichzeitig fahren kann. Der Übungsbereich ist mit rund 15 Fahrzeugen ausgelastet. Die Zahl dieser Fahrzeuge ist zusätzlich zu den Fahrzeugen für die Trainings zu berücksichtigen. Herr Hädrich (Projektkoordinator für das Verkehrssicherheitszentrum) stellt klar, dass die Lärmschutzwälle nur rein vorsorglich geplant seien. Aus Gründen der Lärmbelastung seien diese nicht erforderlich. Auf den Gleitflächen sei kein Quietschen der Fahrzeuge zu erwarten. Bremsenprüfstände würden auf dem Gelände nicht betrieben. Herr Hädrich rät, sich vergleichbare Verkehrsübungsplätze anzusehen. Die Maßnahmen werden seinen Ausführungen nach insgesamt zu einer Aufwertung des Geländes führen.

- Es wird festgestellt, dass das Plangebiet gegenüber der ursprünglichen Planung verkleinert wurde. Weiterhin wird gefragt, ob das Schallschutzgutachten einsehbar ist und welche Annahmen es voraussetzt und wie diese – auch in Zukunft sowie bei zunehmender Nachfrage – eingehalten werden. Für den Winter werden keine Probleme erwartet. Die Paderborner Straße ist zwar hoch belastet, aber in den Abendstunden und am Wochenende deutlich leiser. Es wird eine zusätzliche Verlärmung in diesen freizeitrelevanten Zeiten befürchtet. Daher wird vorgeschlagen, an einem Wochenende pro Monat keine Veranstaltungen durchzuführen.

Herr Keinhorst erläutert das Schallgutachten und die verschiedenen Nutzungsbereiche des Planes. Er weist auf die niedrigen Geschwindigkeiten hin. Die Schallimmissionen sind so gering, dass die Grenzwerte auch ohne Wall eingehalten werden. Problematischer ist die Tankstelle. Das Verkehrssicherheitszentrum unterschreitet die maßgeblichen Richtwerte um 6 dB. Eine Annahme ist dabei der Betrieb zur Tagzeit. Der Pkw-Parkplatz auf dem Gelände ist gegenüber dem Übungsbereich relevanter, aber er löst an dieser Stelle keinen Konflikt aus. In seinem Gutachten wurden Fahrzeiten von ca. 60 Minuten reine Fahrzeit pro Übungstag und Lehrgang in der Tagzeit (06.00 - 22.00 Uhr), der Zufahrtsverkehr mit 2 Lkw sowie die an- und abfahrenden Personenkraftwagen berücksichtigt. Er erläutert, dass auch am Sonntag ein Motorradtraining erfolgen kann. Hierbei sind allerdings Kavaliertests nicht in die Berechnung eingeflossen. Herr Fidler ergänzt, dass die vorhandenen Gutachten im Internet einsehbar sind.
- Es wird danach gefragt, ob die Lärmwerte der B 68 an Samstagen und Sonntagen gemessen wurden.

Herr Keinhorst entgegnet, dass man dieses tun könne, er führt weiter aus, dass die reine Messung des Lärms eine gutachterlich falsche Herangehensweise wäre. Die Bundesstraße ist vorhanden und die Verkehrsimmissionen sind höher als die des Übungsplatzes. Herr Fidler beschreibt, dass die Verfahren auf rechnerischen Werten beruhen. Basiswerte werden herangezogen, um entsprechende Maßnahmen des Schallschutzes zu entwickeln. Für das Wohngebiet Dalbker Allee wurden die notwendigen Schallschutzmaßnahmen zum Schutz vor dem Verkehrslärm auf der Paderborner Straße im Bebauungsplan geregelt. Daraufhin wird von einem Bürger der Lärmwert der Paderborner Straße eingefordert. Herr Keinhorst macht deutlich, dass es noch auf der anderen Straßenseite, d. h. auf dem Bereich des zukünftigen Verkehrsübungsplatzes, leiser sei. Man dürfe die verschiedenen Lärmquellen nicht mischen, sondern müsse diese einzeln betrachten und als Verkehrs- und Gewerbelärm auch separat bewerten. Auf die Frage, was bei einer Lärmüberschreitung des Verkehrsübungsplatzes geschehe, erläutert Herr Keinhorst, dass dann ein Rechtsanspruch bestehe, nachzumessen. Sofern die Grenzwerte überschritten seien, seien entweder diese einzuhalten oder die Nutzung zu untersagen.

Herr Hädrich erklärt am Beispiel des Wiesenbades, dass die Vergleichswerte recht hoch gegriffen seien und mit einem Sicherheitszuschlag versehen. Er macht deutlich, dass er auch als Vertreter der Bürgerstiftung kein Interesse daran hat, eine Investitionsruine zu schaffen. Herr Keinhorst ergänzt, dass der Lärmschutzwall in großen Teilen überflüssig sei. Herr Bettermann führt an, dass an dieser Stelle kein Geld "in den Sand gesetzt" werden soll und legt dar, dass die Fahrzeuge immer leiser würden. Herr Fidler macht deutlich, dass bei der bestehenden Belastung auf der Paderborner Straße in diesem Bereich (rd. 15.000 Fahrzeuge für 24 Stunden wurden für den Bebauungsplan Dalbker Allee für das Jahr 2020 angenommen) auch 500 zusätzliche Fahrzeuge nicht zu erhöhten Lärmwerten führen. Bei der Nutzung des Geländes für das Verkehrssicherheitszentrum handelt es sich bei der Lärmschutzanlage um reine Vorsichtsmaßnahmen. An den nächstgelegenen Gebäuden werden die Orientierungswerte für den Schallschutz im Städtebau eingehalten.

- Es wird nach einem Lärmschutz für die im Südwesten gelegenen Gebäude gefragt. Herr Fidler beschreibt, dass die gewerblich geprägte bzw. als Außenbereich anzusehende Fläche als Vorgabe für die schalltechnische Untersuchung Berücksichtigung gefunden hat. Auf Nachfrage erläutert Herr Fidler die Darstellung des Flächennutzungsplanes für den in Rede stehenden und außerhalb der geplanten Geltungsbereiche der Bauleitplanverfahren gelegenen Flächen. Hierzu wird von der Fragestellerin angemerkt, dass die Beurteilung der Verwaltung nach ihrer Einschätzung willkürlich erfolge.
- Herr Güttler erläutert die Schwierigkeiten, die Fahrzeiten während der einzelnen Trainings vorab festzulegen. Hierzu wird angeregt, am Sonntagmittag kein Fahrtraining durchzuführen. Herr Güttler legt dar, dass die Teilnehmer eine Mittagspause abhängig vom Kursverlauf einlegen. Herr Güttler erläutert auf Nachfrage bezüglich trainingsfreier Abende, dass die Trainingskurse bedarfsabhängig durchgeführt werden und nicht an jedem Tag im Jahr abgehalten werden. Herr Keinhorst beschreibt, dass der Gesetzgeber Zeiten mit erhöhter Ruhebedürfnissen besonders berücksichtigt, das wurde im Gutachten entsprechend eingearbeitet. Frau Klemens weist auf die Möglichkeit hin, schriftlich Stellungnahmen zu den Lärmproblematiken abzugeben.
- Es werden Probleme auf der Paderborner Straße an der Kreuzung zum Schopketalweg / Schlinghofstraße befürchtet. Herr Fidler führt aus, dass das Problem derzeit durch die Fachbehörden geprüft wird. Herr Hädrich merkt an, dass die zusätzliche Belastung durch die Fahrzeuge zu vernachlässigen sei. Auf Nachfrage erklärt Herr Fidler, dass die alte Zufahrt, die jeweils zur Zeit der WISA geöffnet wurde, nicht im Geltungsbereich des zukünftigen Bebauungsplanes liegt, für die Erschließung des Verkehrssicherheitszentrums nicht herangezogen werden soll.
- Es wird vorgeschlagen, den derzeit gesperrten Parkplatz zu öffnen, damit Wanderer ihre Fahrzeuge dort abstellen können und dann nicht mehr wild am Straßenrand parken müssen. Es wird angeregt, im Norden des geplanten Verkehrssicherheitszentrums einen Wanderparkplatz anzulegen.
- Es wird angeregt, die Gleitfläche weiter nach Norden zu verlegen, um einen größeren Abstand zur Wohnbebauung zu erhalten.

Nachdem keine weiteren Frage und Anregungen vorgebracht werden, verweist Frau Klemens auf die Möglichkeit, sich schriftlich zu der Planung zu äußern und Herr Fidler weist auf die öffentliche Auslage des Entwurfes hin und bietet hierzu bei Bedarf ein Gespräch an. Frau Klemens beendet den Termin und verabschiedet die Anwesenden.

Änderungsvorschläge der Verwaltung

Die frühzeitige Beteiligung der Behörden gemäß § 4(1) BauGB wurde vom **10.11.2008 bis 22.12.2008**, die Beteiligung nach § 4(2) BauGB wurde vom **08.07.2009 bis 20.08.2009** durchgeführt. Die eingegangenen Stellungnahmen wurden ausgewertet und entsprechend in die Planung eingearbeitet.

Hieraus haben sich keine verbliebenen planerischen Konflikte oder andere, in der Abwägung ggf. noch problematische Fragestellungen ergeben.

206. Änderung des Flächennutzungsplanes

Die Zielsetzung, nicht nur den vorhandenen Gehölzbestand an der Paderborner Straße (geschütztes Biotop BK-4017-592) sondern auch den nördlich anschließenden Bereich (Teich mit umgebender Bepflanzung) dauerhaft zu erhalten erfordert auch hier die Darstellung einer Grünfläche mit der Zweckbestimmung „Naturbelassenes Grün“. Der Umfang der im Rahmen der 206. Flächennutzungsplan-Änderung dargestellten Sonderbaufläche mit der Zweckbestimmung „Verkehrssicherheitszentrum“ verringert sich damit gegenüber dem Vorentwurf von 6,9 auf 6,0 ha während der Umfang der dargestellten Grünfläche (Naturbelassenes Grün) entsprechend von 0,7 auf 1,6 ha zunimmt.

Die Änderungsvorschläge der Verwaltung sind in den 1.Entwurf der Bauleitpläne eingeflossen.