

A.2	Auswertung der Beteiligungen gemäß §§ 3(2), 4(2) BauGB zum Bebauungsplan Nr. I/St 44 „Ver- kehrssicherheitszentrum Bielefeld“ (1. Offenlegung und Beteiligung der Träger öffentlicher belan- ge) • Stellungnahmen aus der Beteiligung der Öffentlichkeit • Änderungsvorschläge der Verwaltung
------------	---

Auswertung der Beteiligungen gemäß §§ 3(2), 4(2) BauGB zum Bebauungsplan Nr. I/St 44 „Verkehrssicherheitszentrum Bielefeld“

Stellungnahmen von Bürgern

Die nachfolgenden Stellungnahmen sind im Rahmen der Offenlegung im März 2010 bei der Stadt Bielefeld eingegangen. Inhaltlich weisen sie eine hohe Übereinstimmung mit den Äußerungen im Rahmen der frühzeitigen Beteiligung im November 2008 auf. Tenor aller Schreiben ist, dass die Errichtung eines Verkehrssicherheitszentrums an dieser Stelle nicht gewünscht wird.

Stellungnahme lfd. Nr. 1

Anlieger an der Schlinghofstraße 4
Schreiben vom 07.03.2010

Stellungnahme:

Ihre Ausführungen zu meinen Einwänden bzgl. des Verkehrsübungsplatzes halte ich für ungenügend. Keiner meiner Einwände wurde berücksichtigt. Es wurde fast ausschließlich mit Angaben des Betreibers argumentiert. Die Verlässlichkeit dieser Angaben ist durch nichts bewiesen. Es mag auch üblich sein, dass ein Investor die Gutachten bezahlt und in Auftrag gibt, hier habe ich große Bedenken, ob die Gutachten nicht nach dem Motto: "Wer bezahlt, bekommt auch das Gutachten was er benötigt", gehandelt wird. Die Schlinghofstraße ist schon jetzt durch den Durchgangsverkehr viel zu hoch belastet. Das zusätzliche Gewerbegebiet "Am Beckhof" wird noch zu einer höheren Belastung führen. Die an- und abfahrenden Fahrzeuge des Schopketals werden den Rückstau noch vergrößern. Wie übrigens ist denn eine Koordinierung des an- und abfahrenden Verkehrs für den Verkehrsübungsplatz gedacht? Wer weiß denn von den interessierten Fahranfängern (mit Begleitung), dass der Platz schon voll ist? Natürlich kann der an- und abfahrende Verkehr erheblich über Ihren Angaben liegen. Schon aus diesem Grund ist der Lärmaktionsplan abzuwarten. Zweifel wecken in mir auch die 4 Meter hohen Wälle. Ist die Belüftung der Schlinghofstraße dann noch gewährleistet? Oder ersticken wir dann an den Abgasen? Im Artenschutzgutachten wird ein Regenpfeifer Paar benannt, welches auf der Schotterfläche brütet. Die Bauarbeiten dürfen deshalb nicht von April bis Juli durchgeführt werden. Ich vermisste nun in der Konsequenz die Sperrung des Verkehrsübungsplatzes in den darauf folgenden Jahren zu diesen Zeiten. Der Lärm und die Anzahl der Fahrzeuge auf dem Verkehrsübungsplatzes sind doch mit dem Baulärm und -arbeiten vergleichbar. Ansonsten müssten ja nicht die von Ihnen aufgeführten Lärmschutzmaßnahmen im engeren Umfeld durchgeführt werden. Ihre aufgeführte Schutzmaßnahme, dass Fahrzeugführer auf laufende Tiere achten sollen halte ich für einen schlechten Scherz. Wir haben es hier mit Fahranfängern zu tun, die mit Sicherheit auf vieles achten mögen, aber bestimmt nicht auf Vögel die umher laufen. Ich bitte deshalb den Platz jedes Jahr zur Brutzeit, April bis Juli, zu sperren. Zudem oben ausgeführten sende ich Ihnen auch noch einmal meine Einwände vom Dezember 2008. Bestimmte Punkte werde ich, davon ausgehend, dass meine Einwände keine Planungsänderung ergeben werden, durch die Verwaltungsgerichte klären lassen.

Nachfolgender Text wurde als Anhang beigefügt. Inhaltlich ist er identisch mit dem Text unter lfd. Nr. 5 der Anlage A 1. Auf die Stellungnahme der Verwaltung zu diesem Schreiben wird verwiesen.

Sehr geehrte Damen und Herren, Im Rahmen der frühzeitigen Bürgerbeteiligung nehme ich zu dem derzeitigen Stand der Planungen "Neuaufstellung des Bebauungsplanes I/ST 44 Verkehrssicherheitszentrum Bielefeld" sowie zur "6. Änderung des Flächennutzungsplanes Verkehrssicherheitszentrum Bielefeld" wie folgt Stellung: 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 fol-

gende 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 Gefahrschwerpunkt dar. Die Unfallzahlen an dieser Einmündung sind hoch. Nicht ohne Grund ist eine Blitzeanlage 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 Schopketalweg 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 Verkehrsübungs-

platz 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 / Abwägung

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.

Die im Schreiben vorgebrachten Bedenken basieren auf Annahmen, die so in der Vorlage zur Offenlage nicht enthalten sind.

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. Auf dem eigentlichen „Rundkurs“ dürfen nach den Festsetzungen nur 7 Fahrzeuge gleichzeitig fahren. 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 bzw. üben. 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 daher eine Nutzungsfrequenz von 50 – 70 Kraftfahrzeugen über den Tag verteilt realistisch.

Nach Ausbau und Umbau der Einmündung Schopketalweg wird dieser Knoten so ertüchtigt, dass aus verkehrlicher Sicht keine Bedenken bestehen. Dies wurde vom Amt für Verkehr bestätigt.

Es ist nicht zu erwarten, dass auf Grund der Lage und Höhe der vorgesehenen Lärmschutzwälle die befürchteten negativen Auswirkungen auf die Durchlüftung der näheren Umgebung eintreten, da bei überwiegender westlicher Windrichtung in diesen Breiten die Lage der Lärmschutzwälle keine Behinderung darstellt. Zudem liegt die Höhe der geplanten Lärmschutzwälle unterhalb der hier üblichen Wohnbebauung.

Die unter Pkt. 10 der textlichen Festsetzungen genannten Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen zum Schutz des Flussregenpfeifers sind erforderlich, um sicherzustellen, dass vor antreffen eines Paares keine Baumaßnahmen durchgeführt werden.

Der Flussregenpfeifer (*Charadrius dubius*) gehört innerhalb der Ordnung der Wat-, Möwen- und Alkenvögel (*Charadriiformes*) zur Familie der Regenpfeifer.

Der ursprüngliche Lebensraum des Flussregenpfeifers waren die Schotterinseln und flachen Ufer unverbauter Flüsse. Heute kann er fast nur noch vom Menschen geschaffene "Ersatzbiotope" besiedeln, vegetationsfreie Kiesflächen, oder kaum bewachsene Rohböden, in Wassernähe bieten den Vögeln als Pionierbiotope zumindest zeitweilig geeignete Lebensräume. Gelegentlich sind Flussregenpfeifer aber auch an Rieselfeldern, Klärteichen, Überschwemmungsflächen und Großbaustellen anzutreffen.

Die sich daher stetig verändernden Biotope sind unter anderem Grund dafür, dass Flussregenpfeifer auf der Suche nach geeigneten Brutplätzen nach Rückkehr aus den südlich gelegenen Winterquartieren im Mittelmeerraum und Afrika nicht standorttreu sind. Es ist daher davon auszugehen, dass es sich in diesem Fall um ein einmaliges Ereignis handelt, da die Rahmenbedingungen des Umfelds als Bruthabitat nicht optimal sind. Um dem Flussregenpfeifer beim auffinden geeigneter Brutplätze zu helfen, sind Schutz und Renaturierung der natürlichen Fließgewässer mit ihren Kiesbänken zielführender.

Sollte nach Inbetriebnahme des Verkehrssicherheitszentrum Brutaktivitäten des Flussregenpfeifers auf den für Übungszwecke nicht benötigten Flächen im Westen des Gebietes entdeckt werden, so hat der Flussregenpfeifer nach Westen hin einen Fluchraum, da der westliche Pflanzstreifen reduziert wurde.

Im Ergebnis wird die Planung in Abwägung der berührten öffentlichen und privaten Belange einschließlich der Erschließungslösung als angemessen und vertretbar bewertet.

Die Stellungnahme ist zurückzuweisen.

Stellungnahme lfd. Nr. 2

Anlieger an der Paderborner Straße 315

Schreiben vom 12.03.2010

Stellungnahme:

bereits im Zusammenhang mit der frühzeitigen Bürgerbeteiligung hatten wir eine ausführliche Stellungnahme abgegeben.

Unsere Bedenken wurden in keiner Weise berücksichtigt.

Ihre hierzu veröffentlichte Stellungnahme erfasst einen großen Teil unserer Bedenken gar nicht. Soweit eine Stellungnahme überhaupt erfolgt ist, stellt sie ein bloßes Zitat der textlichen Festlegungen des Änderungsentwurfs da.

Um unsere Interessen zu wahren sind wir deshalb gezwungen unsere Bedenken und die Gründe, die gegen die geplante Änderung des Flächennutzungsplanes sprechen noch einmal vertieft vorzubringen.

Wir erklären hiermit ausdrücklich unsere Ablehnung und unseren Widerspruch gegen die 206. Flächennutzungsplan- Änderung sowie die Aufstellung des Bebauungsplanes Nr. I/St 44 „Verkehrssicherheitszentrum Bielefeld“

Begründung:

I.

Als unmittelbar an das von der Änderung betroffene Gebiet angrenzende Eigentümer sind wir direkt von den daraus entstehenden Auswirkungen 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.

Durch eine Realisierung des geplanten Verkehrssicherheitszentrums würde der Charakter des Gebietes dauerhaft nachhaltig verändert.

Die Verlegung der WISA Ende der 1970er Jahre vom Zentrum Sennestadts auf das bis dahin landwirtschaftlich genutzte Gelände in Dalbke wurde ursprünglich damit "entschuldigt", dass die Veranstaltung lediglich 1x im Jahr stattfindet und die von der Nutzung betroffenen Flächen möglichst wenig befestigt werden sollten und keine nachteiligen Auswirkungen für das angrenzende Grundwassereinzugsgebiet sowie die Wald- und Feuchtwiesenflächen entstehen sollten.

Folgerichtig wurde seinerzeit im Flächennutzungsplan auch nicht die Kennzeichnung als landwirtschaftliche Nutzfläche geändert, sondern "lediglich" eine Sondernutzungsfläche "Messe" eingetragen.

Nachdem die WISA nun nach rund 30 Jahren am Standort Dalbke ihr wirtschaftliches Ende gefunden hat, wäre es nur konsequent, der Natur die Flächen wieder zurückzugeben, die sie sich im Übrigen bereits seit etlichen Jahren Stück für Stück wiederholt.

Außer durch die sichtbare selbständige Begrünung / Bewaldung des Geländes wird dies nicht zuletzt auch durch die "Nutzung" des WISA-Geländes als Brutgebiet durch den Flussregenpfeiler deutlich.

An der Nordseite des Geländes schließt ein großflächiges Waldgelände an, das ein wichtiges Reservoir für die Luft, Klima und Wasser in diesem Gebiet ist.

In der textlichen Begründung der Planänderung wird argumentiert, dass die für das Verkehrssicherheitszentrum zu befestigenden Flächen etwa denen bereits für die WISA befestigten Flächen entsprechen würden und das dem entsprechend keine neuen schädlichen Auswirkungen auf das Kleinklima entstehen würden.

Das ist keineswegs so.

1. Werden die zukünftigen Flächen überwiegend bituminiert sein, wohingegen zurzeit lediglich ein Teil der Fläche bituminiert, der weit aus größere Teil aber entweder geschottert oder mit Bäumen, Büschen, Gras bewachsenes Gelände ist.
2. Befinden sich mit Ausnahme des erst in den letzten Jahren unverständlicher Weise neu asphaltierten Parkplatzes, die auf dem ehemaligen Ausstellungsgelände liegenden Bitumenflächen in "Auflösung", d.h. die Natur holt sich diese Fläche durch Bewuchs zurück.

3. Die neuen Bitumenflächen werden sich im Sommer stark aufheizen und so das Kleinklima ungünstig belasten.

Die von dem geplanten Verkehrssicherheitszentrum ausgehenden Gefahren für das Grundwasser sind keineswegs ausreichend ermittelt und schon gar nicht berücksichtigt.

In dem vom Investor in Auftrag gegebenen Hydrogeologischen Gutachten, dass quasi 1:1 in die Begründung der Planänderung übernommen wurde ist nicht klar angegeben, mit welcher Belastung des Oberflächenwassers realistisch zu rechnen ist. Es heißt dort lediglich

"Nach dem RdErl. des MURL vom 18.05.1998 zur Niederschlagswasserbeseitigung gemäß § 51a des Landeswassergesetzes NRW i.V.m. dem RdErl. des MUNLV vom 26.05.2004 „Anforderungen an die Niederschlagswasserentwässerung im Trennverfahren“ ist die Beschaffenheit des im Bereich des Verkehrssicherheitszentrums gefassten Niederschlagswassers in Abhängigkeit von dem Kfz-Verkehr als schwach belastet (= gering verschmutzt) bis stark belastet (= stark verschmutzt) zu klassifizieren."

Hier wurde keinerlei Angabe dazu gemacht, welchen Umfang an Kfz-Verkehr den im Gutachten geäußerten Einschätzungen zugrunde liegt. Es wird nicht klar, ob das von den versiegelten Flächen abfließende Niederschlagswasser nun schwach belastet sein wird und dann verrieselt werden müsste und dürfte oder ob es stark belastet sein wird und damit gesondert gefasst und behandelt werden müsste.

Mit was müssen wir als "Nachbarn" hier denn rechnen?

Wie sind denn vor diesem Hintergrund die Empfehlungen im Gutachten zu verstehen:

Bei der Planung und Bauausführung des Verkehrssicherheitszentrums sind aus hydrogeologischer Sicht insbesondere die nachfolgenden Punkte zu beachten:

- Aufgrund der niedrigen Grundwasserflurabstände ist ein Einbau von RCMaterial zur Bodenverbesserung aller Voraussicht nach nicht genehmigungsfähig.
- Im Rahmen der Erdarbeiten ist die bindige Deckschicht möglichst zu erhalten, um das Risiko einer Beeinträchtigung des tieferen Grundwasserleiters auf ein Minimum zu reduzieren.

Aus diesen beiden Empfehlungen wird doch vor allem deutlich, dass zum einen die Gefahr besteht, dass über den oberen sehr hoch liegenden Grundwasserhorizont - laut Gutachten kann er bis zur Geländeoberfläche reichen, was im Übrigen aus unseren langjährigen Beobachtungen vor Ort entspricht - jegliche Art von ins Erdreich gelangender Schadstoffe sehr schnell zu einer Belastung des oberen Grundwasserleiters und damit letztendlich zu einer nicht sicher abschätzbaren Gefährdung des Grundwassers und der Vegetation in den angrenzenden Gebieten führt.

Und weiter besteht sehr wohl ein Risiko auch für den tiefer liegenden Grundwasserleiter, aus dem sowohl diverse Hausbrunnen u.a. auch die beiden Brunnen auf unseren Grundstücken als auch die in dem angrenzenden Wasserschutzgebiet gelegenen Brunnen der Stadtwerk ihr Wasser gewinnen.

Es ist für uns nicht nachvollziehbar, warum in den vergangenen Jahrzehnten die Stadtwerke Bielefeld alles unternommen habe, um auch nur die geringste bauliche Nutzung im Wasserschutzgebiet wegen des davon ausgehenden Risikos für das Grundwasser zurückgeführt haben und jetzt in unmittelbarer Nachbarschaft eine gewerbliche Nutzung erfolgen soll mit einer erheblichen Versiegelung der Flächen, einer sicheren Verschmutzung des oberen Grundwasserleiters durch das Befahren der Flächen mit Kfzs

und dem Risiko einer Verschmutzung des unteren, der Wassergewinnung dienenden Grundwasserleiters.

Im Bereich des Wasserwerkes wurde entlang der Paderborner Straße vor Jahren eine etwa 50 cm hohe durchgängige Betonbarriere errichtet um nach Möglichkeit jegliches Risiko für die dort befindlichen Grundwasserbrunnen im Falle eines Unfalls auf der Paderborner Straße auszuschließen und hier soll nun ohne Not allein auf Grund des gewerblichen Interesses eines privaten Investors eine neue zusätzliche Gefährdung des Grundwassers hingenommen werden. Das können wir nicht akzeptieren.

Es ist mit dem Interesse der Allgemeinheit nicht in Einklang zu bringen, dass hier ein Privatinvestor ein Sondernutzungsrecht eingeräumt bekommt, ohne dass die dadurch entstehenden Belastungen bekannt bzw. sicher abschätzbar sind.

Es besteht kein öffentliches Interesse das ehemalige WISA-Gelände jetzt einer gewerblichen Nutzung zuzuführen. Denn nichts anderes als eine gewerbliche Nutzung wird das geplante Verkehrssicherheitszentrum am Ende darstellen. Die Gemeinnützigkeit des Verkehrswacht e.V. wird hier benutzt um eine Nutzung des ehemaligen WISA-Geländes zu bewirken, die an anderer Stelle und bei objektiver Betrachtung nur in Industriegebieten mit ihren hohen zulässigen Belastungswerten an Schall- und Staubemissionen zulässig sind, wie dies z.B. bei dem Verkehrsübungsgelände des ADAC in Paderborn-Mönkeohr der Fall ist.

Der Verkehrswacht e.V., der hier als Bauherr und Investor auftritt, gibt auf seiner eigenen Internetseite selbst an, dass er mit der Leitung des Zentrums eine Gesellschaft beauftragen wird.

Wie will ein gemeinnütziger Verein denn den nach eigenen Angaben für die Herrichtung des Geländes erforderlichen 7-stelligen Betrag aufbringen, wenn nicht dadurch, dass durch eine gewerbliche Nutzung die Kosten wieder rein gebracht werden.

Eine Notwendigkeit für einen Verkehrsübungsplatz ist in keiner Weise nachgewiesen worden. Seit 15 Jahren haben die Fahranfänger in Bielefeld das Fahren auch ohne einen solchen Platz gelernt.

Dieser "Übungsplatz" ist nach unserer Meinung aber ohnehin nur vorgeschoben, um den eigentlichen Zweck des Geländes nämlich die Flächen für die geplanten Sicherheitstrainings für Pkw- und Motorradfahrer vor allem aber für Lastkraft- und Busfahrer zu realisieren. Nur über diese Trainings kann die "Investition" nämlich refinanziert werden.

An dieser Stelle ist aber zu beachten, dass von diesen Trainings die größten Beeinträchtigungen für das Umfeld ausgehen und sie zum anderen in direkter Konkurrenz zu anderen von der privaten Wirtschaft angebotenen Schulungs- und Trainingsmaßnahmen stehen. Dies ist nach unserer Auffassung hier deshalb von Bedeutung, weil hier ein 6 ha großes Gelände einem gemeinnützigen Verein zu günstigen Konditionen überlassen wird. Dieser dann aber über eine Gesellschaft eine gewerbliche Nutzung durchführt, die er an anderer Stelle nur durch den Erwerb eines solchen Geländes realisieren könnte.

Dies stellt eine einseitige Bevorzugung eines einzelnen Privatinvestors zu Lasten der Nachbarn, der Allgemeinheit und der übrigen gewerblichen Mitbewerber dar, die nach unserer Auffassung nicht zulässig und auch nicht zu rechtfertigen ist.

II.

Der geplante Betrieb des Verkehrssicherheitszentrums würde zu erheblichen Beeinträchtigungen für uns und das übrige nähere Umfeld führen, weshalb die Planung abzulehnen ist.

Die Nutzung des ehemaligen WISA-Geländes war bisher zum Schutz der Umwelt und der Nachbarn vertraglich auf 11 Veranstaltungen pro Jahr beschränkt. Durch die vergleichsweise geringe Nutzungsdauer (mit Auf- und Abbau ist von etwa 30 Nutzungstagen im Jahr auszugehen) und dem Abstellen vornehmlich von Pkws waren die Beeinträchtigungen "erträglich" und für das Grundwasser wurde dadurch ein vergleichsweise geringes Gefährdungspotential gesehen.

Durch den Betrieb des jetzt geplanten Verkehrssicherheitszentrums erlangen die Beeinträchtigungen und das Gefährdungspotential eine ganz andere Dimension.

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, gewiss aber nicht mit letzter Sicherheit auszuschließen.

Eine potentielle Gefährdung des für die Wasserversorgung der angrenzenden Hausbrunnen aber auch für etwa 1/3 der öffentlichen Wasserversorgung wird hier ohne Not in Kauf genommen.

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 Betriebslag entsprechen. Welche Abgasbelastungen sich dadurch ergeben hängt natürlich davon ab, ob die Fahrzeuge zwischen den einzelnen

Fahrvorgängen und den Fahrtenwechseln abstellt 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 Gleitsrecken immerhin von einer Lärmbelastung von 110 dB(A) ausgegangen, was z.B. der Lärmbelastung durch eine Kreissäge entspricht und das bei jedem einzelnen Fahrvorgang.

Diese eine Belastungsskunde wurde dann auch so in die textliche Begründung des Flächennutzungsplanes ungeprüft übernommen. Auf unsere Nachfrage wurde uns von der Plan verfassenden Behörde mitgeteilt, dass dort keine eigenen Kenntnisse und Vorstellungen dazu vorliegen, mit welchen Lärmemissionen hier tatsächlich realistisch zu rechnen ist.

Weiter wurde in dem Schallschutzgutachten von einer Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h ausgegangen. Nach eigenen Angaben der Verkehrswacht sollen auf dem Gelände aber Fahrtrainings nach den Richtlinien des Verkehrssicherheitsrates erfolgen. Danach sind teilweise aber deutlich höhere Geschwindigkeiten vorgesehen. Weiter sollen danach unter realitätsnahen Bedingungen Brems- und Anhalteweg einschätzung erarbeitet, sowie Bremstechnik, Ausweichübungen und Fliehkräfte "erfahren" werden. Mit welchen "Geräuschen" das verbunden sein wird, kann sich jeder Verkehrsteilnehmer leicht vorstellen.

Die Höhe des messbaren Lärmpegels allein ist noch kein hinreichendes Kriterium für die tatsächliche auch emotionale und psychische Belastung durch die hier anzunehmenden "Geräusche". Hier wird es sich nicht "bloß" um reine Fahrgeräusche eines rollenden Straßenverkehrs handeln, sondern es werden in großem Umfang Geräusche wie quietschende Bremsen erzeugt werden, die "man" ansonsten mit Gefahrensituationen in Verbindung bringt. Sie werden deshalb eine wesentlich größere Beeinträchtigung der Lebensqualität darstellen als gleich laute Fahrgeräusche. Diese besondere Wirkung wird in dem Schallgutachten gar nicht berücksichtigt.

Wir sehen uns nicht nur in diesem Punkt in unseren Rechten als unmittelbar betroffene Nachbarn entschieden verletzt.

Allein schon der Umstand, dass ähnlich geplanten Verkehrsübungsflächen in der Regel weit ab von jeglicher Wohnbebauung liegen wie z.B. der Platz an der Polizeischule in Stukenbrock, der Platz auf dem Truppenübungsplatz in Augustdorf oder der Platz im Industriegebiet Paderborn-Mönkeloh legen die Unvereinbarkeit eines solchen Platzes mit Wohngebieten und Naherholungsgebieten nahe.

Als Grundlagen für das vom Investor in Auftrag gegebenen Lärmgutachten werden dessen eigene Angaben genauso ungeprüft und unhinterfragt übernommen wie sie in die Festlegungen des Bebauungsplanes Eingang genommen haben. Das ist kein hinreichender Schutz für die Rechte der hier betroffenen Dritten. Der lapidare Hinweis darauf, dass der Betrieb des Verkehrssicherheitszentrums untersagt werden könnte, wenn diese Vorgaben später nicht eingehalten werden, ist doch völlig weltfremd und reine Augenwischerei.

Im Vorfeld bei der Planung sind die realistisch zu erwartenden Beeinträchtigungen zu ermitteln und in ihren Auswirkungen abzuschätzen. Erst auf dieser Grundlage kann die Zulässigkeit oder eben auch Nichtzulässigkeit eines Bauvorhabens beurteilt werden. Dieser Planungsgrundsatz wird hier eklatant verletzt.

Darüber hinaus wurde das Wohnhaus auf dem Grundstück Paderborner Str. 313 in dem Schallgutachten gar nicht berücksichtigt, weshalb das Gutachten allein schon aus dem Grund unvollständig und fehlerhaft ist.

Auch 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.

In unserem Schreiben im Rahmen der frühzeitigen Bürgerbeteiligung haben wir noch geschrieben:

"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."

Inzwischen ist wie oben bereits ausgeführt aber deutlich erkennbar, dass hier eine kommerzielle Nutzung beabsichtigt ist, die unter der Fahne eines gemeinnützigen Vereins realisiert werden soll.

Für die übrigen Aktionen der Verkehrswacht wie z.B. den Verkehrsunterricht für Kindergartenkinder und Schüler etc. ist das Verkehrssicherheitszentrum weder in der geplanten Form, noch an der geplanten Stelle sinnvoll.

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 gekarrt 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 un-

möglich würde. Insoweit sehen wir uns durch das geplante VSZ auch in unseren Eigentumsrechten beeinträchtigt.

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.

Zumindest die planende Behörde ist nun wohl zu dem Schluss gekommen, dass der Schopketalweg auf den ersten 150 m als Zufahrt für das geplante Verkehrssicherheitszentrum aufgeweitet werden muss.

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.

Weiter erhöht wird dieses Gefahrenpotential, wenn mit Hilfe der in der Planfestsetzung gestatteten 3 bis zu 10 m hohen Werbeanlagen auf die „Gewerbebetriebe“ auf dem Gelände aufmerksam gemacht werden darf. Ohne diese Anlagen würde das geplante Zentrum von der Paderborner Straße aus gar nicht erkannt werden.

Auf unsere Frage, was mit der für die Nutzung als Verkehrssicherheitszentrum ausgewiesenen Fläche für den Fall wird, dass die Verkehrswacht als Betreiber aus welchen Gründen auch immer nicht mehr zur Verfügung steht, wurde seitens der Verwaltung erklärt, dass die Nutzungsfestlegung auch für den Fall bestehen bliebe. Eine derart langfristige Festlegung macht aber nur dann Sinn und ist nur dann gerechtfertigt, wenn ein dementsprechender Bedarf und eine unabwiesbare Notwendigkeit für die Errichtung einer solchen Anlage an einer Stelle vorliegt, die für eine solche Nutzung bislang auch nicht nur ansatzweise vorgesehen ist. Von einer landwirtschaftlichen Nutzung in einem angrenzenden Wasserschutz- und Naherholungsgebiet zu einem Lärm- und Abgas produzierenden Verkehrsübungszentrum ist für jeden verständigen Bürger ein weiter gedanklicher Weg.

Das ehemalige WISA-Gelände muss und sollte unserer Ansicht nach keiner gewerblichen Nutzung zugeführt werden. Es sollte vielmehr die sich derzeit leise etablierende Nutzung des Geländes als Renaturierungsfläche auf natürlichem Wege unterstützt werden. Hier hätten Schulkinder und andere Interessierte die Hoffnung stiftenden Gelegenheit zu beobachten, wie es der Natur Schritt für Schritt gelingen kann, ehemals befestigte und asphaltierte Flächen zurückzugewinnen und dabei eindrucksvolle Paritäten wie z.B. den seltenen und in seinem Bestand gefährdeten Flussregenpfeiler hervorbringt.

Weiter könnten die vorhandenen Parkplatzflächen außer als Pkw-Abstellflächen für die zahlreichen Wanderer, die den angrenzenden Wald für ihre Erholung nutzen, auch für umweltverträgliche Freizeitaktivitäten wie Inlinefahren u.Ä. dienen.

Zusammenfassend ist festzustellen, dass das ehemalige WISA-Gelände nicht für den Betrieb eines Verkehrssicherheitszentrums geeignet ist. Bei einer Abwägung der ehrlichenweise auch kommerziell geprägten Interessen der Verkehrswacht an der Errichtung eines Verkehrssicherheitszentrums auf diesem Gelände und der Interessenlage der Allgemeinheit und unserer Interessen als unmittelbar betroffene Nachbarn im Besonderen, wiegen unsere Interessen nach unserer Auffassung 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.

Seite 9 von 9

Stellungnahme der Verwaltung / Abwägung

Inhaltlich ist diese Stellungnahme weitgehend identisch mit dem Schreiben vom 05.12.2008 im Rahmen der frühzeitigen Beteiligung der Öffentlichkeit im November 2008. In der Anlage A 1 wurde in der Stellungnahme der Verwaltung ausführlich Stellung genommen.

Der Bereich des Grundstücks Paderborner Straße 315 hat sich durch Aktivitäten des Grundstückseigentümers in den Jahren schrittweise zu einem Mischgebiet mit starkem gewerblichen Charakter entwickelt. Die Grundstücksflächen sind weitgehend versiegelt und werden als Ausstellungsflächen, Stellplatzflächen und durch bauliche Anlagen genutzt. Die gewerbliche Vorprägung bedingt, dass Seitens des Gutachters nach Rücksprache mit dem Bauamt Mischgebietswerte angesetzt wurden.

Aufgrund der vorgebrachten Bedenken bezüglich der schalltechnischen Berechnung wurden vom Gutachter die Vorgaben seitens des Betreibers, was die Fahrzeiten als auch die Geschwindigkeit angeht, erhöht, um sicherzugehen, dass auch bei einer maximalen Auslastung die einzuhaltenden Tagesrichtwerte eingehalten werden. Dieser Nachweis wurde erbracht, aber aus Gründen der Rechtssicherheit wurde Seitens der Verwaltung vorgeschlagen, eine 2. Offenlegung mit dem überarbeiteten Schallschutzgutachten durchzuführen. Die im Gutachten beschriebenen Tagesrichtwerte für die einzelnen Immissionsorte werden rechnerisch eingehalten. So wird den Belangen der betroffenen Nachbarn nach Ruhedürftigkeit im Rahmen der Vorprägung ihrer Wohnsituation Rechnung getragen. Das Gebäude Paderborner Straße 313 ist im schalltechnischen Gutachten als Immissionspunkt 7 berücksichtigt. Der einzuhaltende Tagesrichtwert beträgt für Wohngebäude 55 dB(A). Der Beurteilungspegel liegt bei 54 dB(A). Somit wird der einzuhaltende Tagesrichtwert nicht überschritten.

Aus planerischer Sicht bestehen unter diesen Voraussetzungen keine Bedenken, das Planverfahren zum Abschluss zu bringen. Das Gutachten ist aus städtebaulicher Sicht plausibel, die Annahmen werden im Bebauungsplan entsprechend festgesetzt und können notfalls (bei Überschreitung) zwangsweise durchgesetzt werden.

Die Flächen für das geplante Verkehrssicherheitszentrum liegen außerhalb des weiter nördlich angrenzenden Wasserschutzgebietes. Eine Nutzung der Flächen als Verkehrssicherheitszentrum, wie auch durch die gewerbliche Nutzung auf den Grundstücken Paderborner Straße ist mit der Trinkwassergewinnung im Norden vereinbar.

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 tiefe-

ren Grundwasserleiters sind aufgrund der im Bereich des geplanten Verkehrssicherheitszentrums mindestens 2 m mächtigen bindigen Deckschichten und der Art der möglichen Schadstoffeinträge nicht zu befürchten.

Eine vollständige Versiegelung der Flächen wird nicht stattfinden. Sicher ist allerdings, dass die für den Betrieb eines Sicherheitszentrums notwendigen Verkehrswege angelegt werden, nach den Festsetzungen darf die max. GRZ 0,8 innerhalb des ausgewiesenen Sondergebietes nicht überschritten werden.

Aus den Planunterlagen und der Begründung zur Offenlegung ist erkennbar, dass der Schopketalweg einschließlich der Einmündung auf die Paderborner Straße verkehrstechnisch optimiert werden muss. Auf Grund des zu erwartenden Verkehrsaufkommens mit dem Ziel „Verkehrssicherheitszentrum“ sind nach Auffassung der Fachämter keine weiteren Maßnahmen zur Verkehrslenkung erforderlich. Die Nutzungsfrequenz des Verkehrssicherheitszentrums ist nicht mit den einmaligen Aktionen wie in der Vergangenheit die WISA oder dem jährlich stattfindenden Schützenfest vergleichbar.

Eine Erschließung über die weiter westlich liegende, nur zu Zeiten der WISA geöffnete Zufahrt stellt aus verkehrlicher Sicht keine geeignete Alternative dar, da diese Einmündung zusätzlich zur vorhandenen Einmündung Schopketalweg hinzukommen würde. Der Schopketalweg muss weiterhin in seiner jetzigen Funktion erhalten bleiben, da er Erschließungsfunktion für den nördlich angrenzenden Bereich hat. Ein Ausbau dieser Wegebeziehung zu einer voll funktionsfähigen Zufahrt würde darüber hinaus einen deutlichen Eingriff in Natur und Landschaft darstellen.

Die Festsetzungen im zukünftigen Bebauungsplan Nr. I/St 44 „Verkehrssicherheitszentrum Bielefeld“ sind nicht Betreiber bezogen, sondern sie gelten solange wie der Bebauungsplan rechtskräftig ist. Dies gilt insbesondere für die festgesetzten Nutzungszeiten. Hierbei ist allerdings zu unterscheiden zwischen den allgemeinen Betriebszeiten und den Zeiten in denen auf den einen einzelnen Übungsbereich Aktivitäten durchgeführt werden dürfen. Der Betrieb des Verkehrsübungsplatzes (**PKW-Trainingsplatz**) ist an Werktagen von 15.00 Uhr bis 20.00 Uhr und an Sonn- und Feiertagen von 12.00 Uhr bis 20.00 Uhr mit gleichzeitig maximal 7 Fahrzeugen auf der Trainingsfläche (=Rundkurs) zulässig. Die im Gutachten beschriebenen Tagesrichtwerte für die einzelnen Immissionsorte I 1 bis I 11 dürfen durch den Betrieb des Verkehrssicherheitszentrums nicht überschritten werden.

Die Ausführungen, ob ein öffentliches Erfordernis für die Errichtung eines Verkehrssicherheitszentrums besteht und die Spekulationen über die Art und Weise wie das Verkehrssicherheitszentrum betrieben wird, sind zwar in die Gesamtabwägung mit einzustellen. Es ist aber nicht Sache einer Bauleitplanung, die Wirtschaftlichkeit eines Vorhabens in Zweifel zu stellen und darüber zu entscheiden, ob ein Verfahren zu Ende geführt wird.

Die Verkehrswacht Bielefeld e.V. im Verbund mit der Dachorganisation Deutsche Verkehrswacht übernimmt im Rahmen ihrer Aktivitäten Aufgaben von gesamtgesellschaftlicher Bedeutung. Die Schulung von Verkehrsteilnehmern zum sichern Verhalten im Verkehrsgeschehen kann mit dazu beitragen, dass die Zahl der Unfallopfer im Straßenverkehr zurückgeht. Übungsräume wie das hier geplante Verkehrssicherheitszentrum sind dabei hilfreich. Vor diesem Hintergrund und den Zielen der Verkehrswacht Bielefeld e.V. kann der Bedarf für ein Verkehrssicherheitszentrum im Großraum Bielefeld unterstellt werden.

Im Ergebnis wird die Planung in Abwägung der berührten öffentlichen und privaten Belange einschließlich der Erschließungslösung als angemessen und vertretbar bewertet.

Die Stellungnahme ist zurückzuweisen.

Stellungnahme lfd. Nr. 3

Eingang gleichlautender Schreiben bei der Stadt Bielefeld im Zeitraum zwischen dem 09.03.2010 und dem 16.03.2010, insgesamt 10 Unterzeichner

Stellungnahme:

Kein Trainingsplatz auf der WISA!

Dies ist mein/unser Widerspruch gegen die Änderung des Bebauungsplanes Nr. I/St 44!

Das Lärmgutachten basiert auf falsche Vorgaben des zukünftigen Platzbetreibers.

Hier werden die Behörden und die Anlieger bewusst getäuscht.

Der Lärm kommt!

Sagen Sie „Nein!“

Kein Trainingsplatz auf der WISA

Das WISA-Gelände soll, obwohl es in Ostwestfalen ausreichend Trainingsflächen gibt, zu einem Trainingsgelände und einem Verkehrsübungsplatz umfunktioniert werden.

Das Lärmgutachten wurde mit den Vorgaben des zukünftigen Betreibers gefertigt. Es gibt keine anerkannten Trainings nach Richtlinien des Deutschen Verkehrssicherheitsrats (DVR) bei denen die Geschwindigkeit der trainierenden Fahrzeugführer nicht schneller als 30 km/h ist und die reine Fahrzeit aller Teilnehmer wird garantiert über eine Stunde betragen, denn sonst ist es kein anerkanntes Fahrtraining (Angaben aus dem Lärmgutachten). Selbstverständlich quietschen Reifen auf nassen Fahrbahnen und bei der Kreisfahrt!

Bald werden dort **laute** Motorräder, sportliche Pkws und Schwerlastverkehr trainieren. Sie wissen noch nicht, wie **laut** und **durchdringend** beschleunigte und gebremste Fahrzeuge sein können, aber bald werden Sie es wissen.

Sagen Sie „**Nein**“. Die Stadt Bielefeld und die möglichen Betreiber nehmen keine Rücksicht auf die Anlieger!

Aktivieren Sie ihre Vertreter in den öffentlichen Gremien, denn **das Gutachten wurde aufgrund bewusst falscher Angaben seitens des zukünftigen Betreibers erstellt.**

Weiterhin entstehen erhebliche Kosten für die Allgemeinheit durch die Baumaßnahmen z.B. Straßenerweiterungen und das bei leeren Kassen.

Ich bin gegen die Errichtung des Verkehrsübungs- und Fahrtrainingsplatz auf dem ehemaligen WISA-Gelände und erhebe Widerspruch gegen die Nutzungsänderung der Fläche!

Stellungnahme der Verwaltung / Abwägung

Aufgrund der vorgebrachten Bedenken bezüglich der schalltechnischen Berechnung wurden vom Gutachter die Vorgaben seitens des Betreibers, was die Fahrzeiten als auch die Geschwindigkeit angeht, erhöht, um sicherzugehen, dass auch bei einer maximalen Auslastung die einzuhaltenden Tagesrichtwerte eingehalten werden. Dieser Nachweis wurde erbracht. Die im Gutachten beschriebenen Tagesrichtwerte für die einzelnen Immissionsorte werden rechnerisch eingehalten. So wird den Belangen der betroffenen Nachbarn nach Ruhedürftigkeit im Rahmen der Vorprägung ihrer Wohnsituation Rechnung getragen. Die Neuberechnung hat gezeigt, dass die Kernaussage der textlichen Festsetzung „Die im Gutachten beschriebenen Tagesrichtwerte für die einzelnen Immissionsorte I 1 bis I 11 dürfen durch den Betrieb des Verkehrssicherheitszentrums nicht überschritten werden.“ nach wie vor zutreffend und richtig ist.

Im Ergebnis wird die Planung in Abwägung der berührten öffentlichen und privaten Belange einschließlich der Erschließungslösung als angemessen und vertretbar bewertet.

Die Stellungnahme ist zurückzuweisen.

Stellungnahme lfd. Nr. 4

Anlieger an der Schlinghof Straße 3a und Schlinghof Straße 3
Schreiben vom 10.03.2010 und 11.03.2010

Stellungnahme:

Kein Trainingsplatz auf der WISA!

Dies ist mein/unser Widerspruch gegen die Änderung des Bebauungsplanes Nr. I/St 44!

Das Lärmgutachten basiert auf falsche Vorgaben des zukünftigen Platzbetreibers.

Hier werden die Behörden und die Anlieger bewusst getäuscht.

Zusätzlich verursacht der zu- und abfahrende Verkehr im Bereich der Paderborner Straße /Schlinghofstraße an den sonst etwas ruhigeren Wochenenden eine deutliche Lärmbelästigung (Erfahrungswerte bestehen aus Veranstaltungen in der Vergangenheit), die ohne Lärmschutzmaßnahmen im o.g. Bereich nicht hinnehmbar ist.

Der Lärm kommt!

Sagen Sie „Nein!“

Kein Trainingsplatz auf der WISA

Das WISA-Gelände soll, obwohl es in Ostwestfalen ausreichend Trainingsflächen gibt, zu einem Trainingsgelände und einem Verkehrsübungsplatz umfunktioniert werden.

Das Lärmgutachten wurde mit den Vorgaben des zukünftigen Betreibers gefertigt. Es gibt keine anerkannten Trainings nach Richtlinien des Deutschen Verkehrssicherheitsrats (DVR) bei denen die Geschwindigkeit der trainierenden Fahrzeugführer nicht schneller als 30 km/h ist und die reine Fahrzeit aller Teilnehmer wird garantiert über eine Stunde betragen, denn sonst ist es kein anerkanntes Fahrtraining (Angaben aus dem Lärmgutachten). Selbstverständlich quietschen Reifen auf nassen Fahrbahnen und bei der Kreisfahrt!

Bald werden dort laute Motorräder, sportliche Pkws und Schwerlastverkehr trainieren. Sie wissen noch nicht, wie laut und durchdringend beschleunigte und gebremste Fahrzeuge sein können, aber bald werden Sie es wissen.

Sagen Sie „Nein“. Die Stadt Bielefeld und die möglichen Betreiber nehmen keine Rücksicht auf die Anlieger!

*Aktivieren Sie ihre Vertreter in den öffentlichen Gremien, denn **das Gutachten wurde aufgrund bewusst falscher Angaben seitens des zukünftigen Betreibers erstellt.***

Weiterhin entstehen erhebliche Kosten für die Allgemeinheit durch die Baumaßnahmen z.B. Straßenerweiterungen und das bei leeren Kassen.

Ich bin gegen die Errichtung des Verkehrsübungs- und Fahrtrainingsplatz auf dem ehemaligen WISA-Gelände und erhebe Widerspruch gegen die Nutzungsänderung der Fläche!

Stellungnahme der Verwaltung / Abwägung

Die Stellungnahme ist weitgehend identisch mit der Stellungnahme lfd. Nr. 3. Inhaltlich unterscheidet sie sich nur durch die Ergänzung, dass befürchtet wird, dass der An- und Abfahrende Verkehr vom Verkehrssicherheitszentrum gerade an den Wochenenden zu erhöhten Lärmbelästigungen führt.

Zum Thema Verkehrsbelastung und Erschließung wird auf die Stellungnahme der Verwaltung unter lfd. Nr. 1 verwiesen.

Im Ergebnis wird die Planung in Abwägung der berührten öffentlichen und privaten Belange einschließlich der Erschließungslösung als angemessen und vertretbar bewertet.

Die Stellungnahme ist zurückzuweisen.

Stellungnahme lfd. Nr. 5

Einwohner aus 33813 Oerlinghausen, Kiefernweg 2

Schreiben vom 15.03.2010

Stellungnahme:

Mit Verwunderung habe ich von dem Vorhaben der Stadt Bielefeld gelesen in der Nähe eines Wohngebietes (Dalbker Allee) einen Verkehrssicherheitsplatz zu genehmigen. In anderen Städten z. B. Paderborn ist so ein Vorhaben in einem Industriegebiet nahe der A 33 genehmigt worden. Da es dort keine Anwohner bzw. Wohngebiete gibt, sind die Auswirkungen auf Menschen und Natur kaum gegeben. Auch wird dieser Bereich nicht intensiv bzw. überhaupt nicht als Naherholungsgebiet genutzt. In Bielefeld ist dieses ganz anders. Vom Anfang an wurde durch die Stadt Bielefeld bzw. durch Mitarbeiter der Stadt dieses Vorhaben voran getrieben, ohne die Öffentlichkeit in Kenntnis zu setzen (Genehmigung durch die Bezirksregierung). Für mich stellt es sich so dar, dass handelnde Personen der Stadt, des Betreibers und Unterstützer dieses Gelände ausgesucht haben, um für alle Seiten ein Gutes Geschäft zu machen. Eine Verquickung verschiedener Interessen halte ich für nicht ausgeschlossen. Die Stadt Bielefeld wird ein ungeliebtes Gelände los und der Betreiber bekommt ein Gelände, mit dem er schnell in die Gewinnzone fährt.

Hierbei wird der Schutz der Anwohner sowie der Natur hinten angestellt. Im Umfeld des Geländes liegen Schutzgebiete bzw. geschützte Landschaftsbestandteile, auch wird das Umfeld als Naherholungsgebiet rege genutzt. Schon heute sind die Anwohner bzw. das Umfeld durch die hohe Nutzung der Paderborner Straße zu allen Zeiten an allen Tagen einer sehr hohen Lärmbelastung ausgesetzt. Laut Gutachten bzw. eigenen Angaben der Stadt Bielefeld aus 1999 werden die Orientierungswerte gem. DIN 18005 ganztägig überschritten. Laut Schallimmissionsplan (Datenbezugsjahr 2008) sind die Werte noch höher und werden dadurch wieder ganztägig überschritten. Obwohl diese Daten vorliegen und hierdurch eigentlich eine Reduzierung der Lärmbelastung in diesem Bereich statt finden müsste, fügt die Stadt Bielefeld eine neue und nicht unerhebliche Lärmquelle hinzu. Welche Lärmspitzen bzw. welcher Lärmbelastung durch den Betrieb entstehen bleiben offen. Genauso verhält es sich mit der Belästigung bzw. Schädigung der Anwohner durch die jetzt schon vorhandene Luftbelastung durch Feinstaub / Ruß und Abgase. Hierzu werden keine Werte genannt bzw. sind keine Werte erhoben worden. Da diese Werte aber eine erhebliche Auswirkung auf die Gesundheit der Anwohner hat, ist der Hinweis auf die gute Durchlüftung des Gebietes nicht hilfreich. Durch Erfahrungswerte bzw. angenommenen Fahrzeugmix müsste der Betreiber die Menge des zusätzlichen Schadstoffeintrags in die Luft kennen und auch benennen können. Gerade durch den starken LKW-Verkehr auf der Paderborner Straße und den zusätzlichen LKW-Verkehr auf dem Gelände wird die Luftbelastung ansteigen. Der in dem Gutachten gemachte Rückschluss, dass es ein hohes Verkehrsaufkommen auf der Paderborner Straße ja schon gäbe und hierdurch die zusätzlichen Belastungen durch den Betrieb auf dem Gelände für die Anwohner kaum ins Gewicht falle, ist für mich nicht nachvollziehbar.

*Mehrfach wird in dem Gutachten auf die empfindliche Flora und Fauna in der Umgebung und teilweise auf dem Gelände hingewiesen. Gerade weil diese so empfindlich ist, hat aus meiner Sicht eine Störung zu unterbleiben. Möglicherweise liegt der jetzige Störungsgrad für einige Tier- und Pflanzenarten gerade an der Grenze. Zu einer schützenswerten Vogelart kommt für mich auch der **Schwarzspecht** in Betracht, welcher in dem nahen Waldgebiet vorhanden ist. Des weiteren wurden durch mich in dem Bereich des Geländes **Eidechsen** mehrfach beim Sonnenbaden beobachtet. Beide Arten sind in dem Gutachten nicht erwähnt. Ob der Zeitraum der Kartierung ausreichend war, um die Flora und Fauna ausreichend und gründlich zu untersuchen, muss wohl bezweifelt werden. Im Gutachten selbst ist deshalb ja auch nur von einer hinreichenden Aufnahme des Artenbestandes die Rede.*

Die Gutachten zur Auswirkung des Verkehrssicherheitsplatzes auf die Flora / Fauna / Luft und Lärmbelastung sind in ihren Fragestellungen der Jetsituation nachvollziehbar. Die Bewertungen sind es aber nicht.

Folgende Anregungen bestehen noch:

- keine Nutzung der Übungsflächen durch LKW über 3,5 to am Wochenende insbesondere Sonntags/Feiertags
- deutliche Reduzierung der Nutzungsdauer (12:00 – 20:00h) an Sonn-/Feiertagen
- eine Untersuchung der tatsächlichen Luftverschmutzung im Umfeld , insbesondere im Misch-/Wohngebiet
- eine gründliche Bestandsaufnahme der Flora und Fauna im Umfeld
- Verringerung der jetzigen Lärmbelästigung durch geeignete Maßnahmen (LKW-Fahrverbot, etc.)

Abschließend ist zu sagen, dass eine objektive Abwägung zwischen dem Anliegen des Betreibers gegenüber dem Schutz der Anlieger sowie der Natur in ihrer Gesamtheit aus meiner Sicht nicht statt gefunden hat. Hier sollte von Anfang an ein Projekt verwirklicht und durchgesetzt werden. Dieses ist teilweise in dem Verfahrensablauf sowie der Bewertungen bzw. Durchführungen der Gutachten zu ersehen. Das Vertreter der Stadt vom Umwelt- und Naturschutz sowie Anwohnerschutz nicht viel halten, kann man an geplanten Vorhaben in der Zukunft sehen.

Im Fall des Verkehrssicherheitsplatzes wäre sogar ein anderer Ort viel besser. Wie der Presse zu entnehmen war, kommt das Gewerbegebiet an der A2 in Kooperation mit dem Kreis Herford nicht in Gang. Hier könnte meiner Meinung nach ein Verkehrssicherheitsplatz einen An Schub geben. Dort wären nach meinem Kenntnisstand die Eingriffe in die Natur und die Auswirkungen auf den Menschen weit geringer. Hierüber scheint sich aber noch keiner, nicht einmal die Bezirksvertretung Sennestadt, ernsthafte Gedanken gemacht zu haben. Noch ist es nicht zu spät, denn möglicherweise könnte der Betreiber in Zukunft durch verschärfte Umweltauflagen für das Umfeld in der Nutzung des Geländes eingeschränkt werden.

Stellungnahme der Verwaltung / Abwägung

Eine Nutzung der in der Vergangenheit 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. Die angesprochene Standortalternative im Interkommunalen Gewerbegebiet Bielefeld / Herford / Bad Salzuflen ist bei näherer Betrachtung keine geeigneter Standort, da diese Flächen für höherwertige gewerbliche Nutzungen deutlich besser geeignet sind.

Durch die Einbindung des schalltechnischen Gutachtens in den Festsetzungskanon des zukünftigen Bebauungsplanes ist sichergestellt, dass auch an Sonn- und Feiertagen die einzuhaltenden Tagesrichtwerte vom Betreiber des Verkehrssicherheitszentrums zu beachten sind.

Die artenschutzrechtliche Betrachtung erfolgte im Zeitraum April – Juni 2009 entsprechend der bundes- und landesrechtlichen Vorgaben.

Im Ergebnis wird die Planung in Abwägung der berührten öffentlichen und privaten Belange einschließlich der Erschließungslösung als angemessen und vertretbar bewertet.

Die Stellungnahme ist zurückzuweisen.

Stellungnahme lfd. Nr. 6

Einwohner aus 33813 Oerlinghausen, Baumheide 12

Schreiben vom 02.03.2010

Stellungnahme:

Als Bewohner von Lipperreihe erhebe ich Widerspruch gegen die Änderung des Flächennutzungsplanes. Die bisherigen Aktivitäten auf der WISA – Fläche sind auch in Lipperreihe zu hören, besonders durch den Westwind wird der „Lärm“ an uns weiter getragen.

Bei der Betrachtung des Flächennutzungsplanes im Internet ist mir aufgefallen, dass seitens des zukünftigen Betreibers dem Gutachter zur Erstellung des Lärmgutachtens bewusst falsche Angaben gemacht wurden.

Die Inhalte der Sicherheitstrainings, nach den Richtlinien des DVR, sind mir bekannt. Das Sicherheitstraining findet nicht nur auf Gleitflächen statt, dies ist gemäß den Vorgaben nicht geplant. Ein Fahrzeug verursacht beim Bremsen und auch in der Kreisbahn bei nassem Untergrund viel Lärm, das gilt auch beim Anfahren und beschleunigen. Mit einer Gesamtfahrzeit von einer Stunde, innerhalb eines Tages, ist ein Training für eine Gruppe nicht machbar. In dem Gutachten wird aber immer von nur einer Gruppe, mit einer Stunde Fahrzeit, ausgegangen. Es sind aber seitens der Verkehrswacht schon 2 Gruppen pro Tag, zuzüglich der Übenden im Bereich der Fahranfänger, geplant. Weiterhin entsprechen die Geschwindigkeitsangaben zu den Fahrgeschwindigkeiten der trainierenden Fahrzeuge auch nicht den Vorgaben des DVR:

Es sieht so aus, als sollten hier sehr viele Menschen und Behörden getäuscht werden.

Bitte erhalten Sie uns unsere Ruhe und überprüfen Sie noch einmal die Angaben des zukünftigen Betreibers, um das Lärmgutachten zu hinterfragen.

Wir Bürger in Lipperreihe haben besonders die Ruhe gesucht und gefunden.

Stellungnahme der Verwaltung / Abwägung

Das Grundstück Baumheide 12 in Oerlinghausen liegt ca. 2.300 m Luftlinie vom geplanten Verkehrssicherheitszentrum entfernt. Eine Beeinträchtigung durch den Betrieb des geplanten Verkehrssicherheitszentrums ist auszuschließen, da durch das schalltechnische Gutachten auch in der überarbeiteten Fassung, die einzuhaltenden Tagesrichtwerte bei den deutlich näherliegenden Immissionspunkten nicht überschritten werden. Mit zunehmender Entfernung nimmt die Schallintensität einer Lärmquelle ab und geht über in ein Grundrauschen.

Die in der Vergangenheit durchgeführten Veranstaltungen wie das Schützenfest der Dalbker Schützen sind als sog. einmaliges Ereignis auch weiterhin zulässig.

Im Ergebnis wird die Planung in Abwägung der berührten öffentlichen und privaten Belange einschließlich der Erschließungslösung als angemessen und vertretbar bewertet.

Die Stellungnahme ist zurückzuweisen.

Stellungnahme lfd. Nr. 7

Anwohner, Schlinghofstraße 1

Schreiben vom 12.03.2010

Die Planung weist aus, dass die Verkehrsanbindung über die Paderborner Straße und den Schopketalweg zu dem hier gelegenen Geländezugang führen soll.

Bereits zu WISA-Zeiten und zum jährlichen Schützenfest haben sich, trotz Absperrung des Schopketalweges an der Kreuzung Schlinghofstraße und polizeilicher Dauerpräsenz, Verkehrsbehinderungen und Fahrzeugstaus bis weit in die Paderborner Straße ergeben.

Andere, kurzfristige Veranstaltungen hatten erhebliche Gefährdungen des Verkehrsablaufs im Kreuzungsbereich und auch Unfälle zur Folge.

Wie soll dann ein ganzjähriger Alltagsbetrieb störungsfrei ablaufen?

Mit Dauerposten der Polizei oder als chronischer Unfallort?

Die Paderborner Straße ist nicht mehr Bundesstraße, das Verkehrsaufkommen ist mittlerweile identisch oder größer als früher!

Wenn überhaupt, ist eine Anbindung mit geringerer Gefährdung wohl nur direkt von der Paderborner Straße über die ausgebaute Zufahrt zu den bisherigen Parkflächen möglich.

Unter Pkt. 4.2 der Ausführungen wird erklärt, dass der Betrieb von 08 Uhr bis 20 Uhr ganzjährig von Montag bis Sonntag und auch an Feiertagen erfolgen soll.

Allein diese Ausführung grenzt schon an Unverfrorenheit, dem Flussregenpfeiffer Freiflächen zuzubilligen, aber den direkten Anwohnern mit einem derartigen Betrieb ihr Privatleben gravierend einzuschränken.

Weiter wird der Betriebsablauf mit Kursusdauern von 8 Stunden, darin praktische Fahrzeugbewegung mit 1 Stunde beschrieben und ein Schallschutzgutachten vorgewiesen, das Unbedenklichkeit bestätigen soll.

Des weiteren wird zugrunde gelegt: "Nur bei Pkw/Motorradschulungen sind vereinzelt Geschwindigkeiten bis ca. 50 km/h zu erwarten". Was bitte soll denn auf einem Verkehrsübungsplatz hauptsächlich sonst Fahrsicherheitstrainings mit Geschwindigkeiten von bis zu 30 km/h absolvieren?

Fahrräder, Lastkraftwagen oder Panzer?

Das angeführte Gutachten zeichnet sich aber frei mit dem Schlusssatz: „Unbedenklichkeit ist gegeben, wenn die dem Gutachten zugrundeliegenden Vorgaben eingehalten werden“!

Diese Vorgaben können aber in der Praxis nicht annähernd eingehalten werden!

Der Betreiber hat Mitbewerber am Markt. Er wird ein gleichartiges Angebot erbringen müssen, um am Markt zu bestehen und der Stadt die Miete zahlen zu können.

Die Mitbewerber, wie z.B. ADAC, bieten in derartigen Kursen bei einer Kursusdauer von 8 Stunden einen Theorieanteil von 1,5 Stunden und Trainingszeit von 6 Stunden an. D.h. das Lärmschutzgutachten ist gegenstandslos für den tatsächlichen Betrieb eines solchen Geländes. Damit ist eine wesentliche Voraussetzung für Planung und Genehmigung entfallen.

Ich selber habe mehrfach an derartigen Fahrsicherheitstrainings, Schleuderkursen, Gefahrenabwehr- und Sportfahrerlehrgängen etc. teilgenommen und kann mir über die jeweiligen Betriebsabläufe sehr gut ein Bild machen.

Ich fordere Sie daher auf, sich über die tatsächlichen Betriebsgegebenheiten eines solchen Zentrums realitätsnah zu orientieren und die hier gemachten Einwendungen, insbesondere den Fortfall der Genehmigungsvoraussetzungen, in das verfahren einzubringen, um, je nach Zuständigkeit und Beschlusslage, den Bebauungsplan und die Nutzungsänderung zurückzunehmen.

Stellungnahme der Verwaltung / Abwägung

Zum Thema Verkehrsbelastung und Erschließung wird auf die Stellungnahme der Verwaltung unter lfd. Nr. 1 verwiesen.

Zum Thema Verkehrsgutachten wird auf die Stellungnahme der Verwaltung unter lfd. Nr. 2 verwiesen.

Im Ergebnis wird die Planung in Abwägung der berührten öffentlichen und privaten Belange einschließlich der Erschließungslösung als angemessen und vertretbar bewertet.

Die Stellungnahme ist zurückzuweisen.

Aus planerischer Sicht bestehen unter diesen Voraussetzungen keine Bedenken, das Planverfahren zum Abschluss zu bringen.

Änderungsvorschläge der Verwaltung

Zur Klarstellung und besseren Anwendbarkeit wurden bei den textlichen Festsetzungen geringfügige Ergänzungen und Änderungen vorgenommen. **Sie sind eingeflossen in die Beschlussvorlage zum 2. Entwurf, Drucksachen-Nr. 1062/2009-2014.**

Textliche Festsetzungen

Ausgehend von dem überarbeiteten Gutachten wurden die Festsetzungen unter Pkt. 1.3 wie folgt neu gefasst:

1 Art der baulichen Nutzung

1.3 Sonstiges Sondergebiet

Zweckbestimmung: Verkehrssicherheitszentrum

Zulässig sind:

- *Fahrsimulator-, Rettungssimulator- Standorte*
- *Gleitflächen*
- *Verkehrsübungsplatz*
- *Aquaplaningbahn*
- *Kreisbahn mit Kurvengleitfläche*
- *Off-Road-Bereich mit Natursteigung und –gefälle*
- *Bauliche Anlagen zur Unterbringung von Verwaltungs-, Seminar-, Schulungs-, Sozial- und technischen Räumen*
- *Bauliche Anlagen zur Verkehrsinstruktion, Ausbildungsbegeleitung*
- *ausschließlich Einsatz von Fahrzeugen mit aktiviertem Antiblockiersystem*

Unzulässig:

- *Kein Einsatz von Wasserfontänen zur Hindernissimulation,*
- *Kein Einsatz von Hydraulikplatten (Schlingerplatten),*
- *Betrieb des Verkehrssicherheitsgeländes an Werktagen und an Sonn- und Feiertagen ausschließlich in der Zeit von 08.00 Uhr bis 22.00 Uhr.*
- *Betrieb des Verkehrsübungsplatzes (**PKW-Trainingsplatz**) an Werktagen von 15.00 Uhr bis 20.00 Uhr und an Sonn- und Feiertagen von 12.00 Uhr bis 20.00 Uhr mit gleichzeitig maximal 7 Fahrzeugen auf der Trainingsfläche (=Rundkurs).*

Die im Gutachten beschriebenen Tagesrichtwerte für die einzelnen Immissionsorte I 1 bis I 11 dürfen durch den Betrieb des Verkehrssicherheitszentrums nicht überschritten werden.

Die Festsetzungen unter Pkt. 5.2 und 8.1 wurden wie folgt ergänzt:

Die neu anzulegenden Pflanzflächen sind dauerhaft zu erhalten und bei Verlust der geschlossenen Gehölzpflanzung fachgerecht zu ergänzen.

Unter Pkt. 8.1 wurde die Festsetzung zum Lärmschutzwall wie folgt ergänzt:

Für die Herstellung des Lärmschutzwalles darf nur reines Erdmaterial verwendet werden.

Diese Ergänzung dient der Klarstellung, denn die Forderung für den Lärmschutzwall nur reines Erdmaterial zu verwenden, ergibt sich schon aus der Örtlichkeit. Die Nähe zum nördlich gelegenen Wasserschutzgebiet in dessen Abstrombereich diese Flächen liegen und der zeitweise recht hohe Grundwasserstand erlauben nicht die Verwendung von Materialien zur Herstellung des Lärmschutzwalles, bei denen eine mögliche Gefährdung nicht ausgeschlossen werden kann.

Die textliche Festsetzung 10 Maßnahmen zum Ausgleich wurde nur redaktionell überarbeitet. Die Festsetzungsinhalte wurden nicht verändert.

Der Umweltbericht und die artenschutzrechtliche Betrachtung wurden redaktionell an einigen Stellen geringfügig ergänzt.