

**Einwohnerinformationsveranstaltung
zum Neubau der A 33/B 61 -Zubringer Bielefeld/Ummeln-
in der Aula des Brackweder Gymnasiums,
Beckumer Straße 10, 33647 Bielefeld,
am 28. September 2010, 18.30 bis 21.15 Uhr**

Moderation: Frau Kopp-Herr, Bezirksvorsteherin Stadtbezirk Brackwede

Von der Verwaltung anwesend:

Landesbetrieb Straßenbau NRW, RN OWL

- Herr Meyer, Leiter
- Herr Oldemeyer, stellv. Leiter
- Herr Foth, Projektleiter
- Herr Lange, Projektplaner
- Herr Henze, Projektplaner

Stadt Bielefeld

- Beigeordneter Herr Moss, Dezernat 4
- Herr Schäffer, Bezirksamt Brackwede
- Herr Bartsch, Bezirksamt Brackwede
- Herr Hartmann, Amt für Verkehr

Nach Begrüßung der Anwesenden, der Vertreter des Landesbetriebes Straßenbau NRW, Regionalniederlassung OWL und der Vertreter der Stadt Bielefeld seitens der Bezirksvorsteherin Frau Kopp-Herr wurden durch den Landesbetrieb die bisherigen Verfahrensschritte, die Bedarfsplanung des Bundesverkehrswegeplanes, die aktuellen Planungen und das weitere Verfahren -Verfahrensschritte eines Planfeststellungsverfahrens- für den Zubringer Bielefeld/ Ummeln (nachfolgend als OU Ummeln benannt) erläutert. Hierbei wurde insbesondere auf die Verkehrsuntersuchung –mit den Darstellungen der Entlastungswirkung der Ortsdurchfahrt Ummeln- sowie auf die daraus resultierenden Lärmschutzmaßnahmen eingegangen. Im Anschluss an die Fachvorträge wurden seitens der ca. 80 interessierten Bürgerinnen und Bürger die nachfolgend aufgeführten Anregungen und Bedenken geäußert:

	Anregungen und Bedenken	Stellungnahme der Verwaltungen
1	Welche Geschwindigkeiten sind für die Ortsumgehung vorgesehen?	Die Planungen für die OU Ummeln gehen von einer Kraftfahrstraße aus, so dass für Pkw 100 km/h und für Lkw 80 km/h zu Grunde gelegt worden sind. Diese Geschwindigkeitsannahmen sind auch für alle Berechnungen (z. B. Lärmschutz) herangezogen worden.
2	Für Ummeln wird es in der Summe zu einer Mehrbelastung der Verkehrsmengen kommen und nicht zu einer Entlastung.	Die Verkehrsentlastungen beziehen sich auf die Gütersloher Straße in der Ortslage von Ummeln. Natürlich hat die Ortsumgehung höhere Verkehrsmengen als heute die B 61. Das hängt auch mit der A 33 zusammen, durch die es zu Verkehrsverlagerungen kommen wird. Ein Berechnungsfehler liegt nicht vor. Das übergeordnete Verkehrsnetz im Bielefelder Süden wird insgesamt leistungsfähiger. Ein Teil hiervon ist die Ortsumgehung für Ummeln.

3	<p>Wird die Kasseler Straße in der verlegten Lage neu ausgebaut und wenn ja, wie. Bleibt die Tempo 30 Beschilderung?</p>	<p>Die Kasseler Straße im Bereich zwischen Ummelner Straße und Kralheider Straße soll zukünftig nur noch dem ÖPNV (Bus) dienen. Eine Änderung der Geschwindigkeitsbeschränkung wäre in Zuständigkeit der städtischen Straßenverkehrsbehörde. Es ist seitens der Straßenverkehrsbehörde nicht vorgesehen, den derzeitigen Zustand zu verändern. Letztlich ist das aber auch eine Sache der Politik.</p>
4	<p>Welche Geschwindigkeiten und Verkehrsmengen sind für die Lärmberechnung herangezogen worden? Wie verhält sich der Lärmschutz bei höheren Verkehrsmengen? Wie wird der Lärm der Bahn hierbei berücksichtigt?</p>	<p>Für die lärmtechnischen Berechnungen wie auch für die Abschätzung der Schadstoffe sind die unter Punkt 1 genannten Geschwindigkeiten angenommen worden. Die Verkehrsmengen beziehen sich auf das Prognosejahr 2025, so dass beim Bau der OU Ummeln schon der Schutz für das Jahr 2025 besteht. Darüber hinaus gehende Verkehrszunahmen sind nicht geschützt, allerdings auch sehr spekulativ. Der von der Bahnlinie ausgehende Lärm darf lt. Gesetzgeber bei dieser Lärmberechnung keine Berücksichtigung finden. Es gibt allerdings eine Ausnahme für diese sog. Summenpegelbildung. Hiernach sind diese unterschiedlichen Lärmquellen zu addieren, wenn die Werte des geschützten Straßenverkehrslärms die Grenzwerte von 60 dB(A) nachts und 70 dB(A) tags überschreiten. Da dies hier nicht der Fall ist, darf der Schienenverkehrslärm nicht berücksichtigt werden.</p>
5	<p>Da die Grenzwerte für Lärmschutz an den meisten Gebäuden nur knapp unterschritten werden, besteht nicht die Möglichkeit, durch zusätzliche Maßnahmen -Flüsterasphalt oder Wanderhöhlungen- für einen besseren Schutz zu sorgen?</p>	<p>Der Gesetzgeber gibt vor, dass die Grenzwerte einzuhalten sind. D. h., dass diese knapp zu unterschreiten sind. Eine darüber hinaus gehende Unterschreitung der Grenzwerte ist -auch aus Kostengründen- nicht vorgesehen. In den Berechnungen zum Lärmschutz ist bereits ein sog. Splitt-Mastix-Asphalt eingerechnet. Dieser kann mit einer Reduzierung von 2 dB(A) in Ansatz gebracht werden. Darüber hinaus gehende Maßnahmen sind nicht vorgesehen. Gegenwärtig muss der vorgenannte Asphalt eingebaut werden, was auch für eine Erneuerung der Straßendecke in späterer Zeit gilt. Der Einbau von sog. Flüsterasphalt (offenporiger Asphalt) würde zudem zwangsläufig zu einer Reduzierung der Lärmschutzwände bzw. -wälle führen. Da der sog. Flüsterasphalt gegenüber dem sog. Splitt-Mastix-Asphalt eine geringere Lebensdauer hat, käme es auch in kürzeren Zeitabständen zu Deckenerneuerungsmaßnahmen.</p>

6	<p>Aus den ausgelegten Unterlagen geht hervor, dass der Fahrbahnaufbau nicht Bestandteil der Planfeststellung ist, in den lärmtechnischen Unterlagen der Lärm mindernde Asphalt jedoch festgeschrieben. Wie passt das zusammen?</p>	<p>Beim Fahrbahnaufbau spricht man von dem gesamten Aufbau des sogenannten Oberbaus einer Straße. Hierin enthalten sind Schottertragschicht und diverse bituminös gebundene Trag- und Deckschichten, die den Fahrbahnaufbau ausmachen. Hierin enthalten ist auch die sogenannte Deckschicht, als oberster Fahrbahnbelag. Diese Deckschicht, oder Verschleißschicht wird in ihrer Ausführung in den lärmtechnischen Unterlagen berücksichtigt und entsprechend planfestgestellt. Daher ist der Fahrbahnaufbau nicht mit der Deckschicht (obere ca. 4 cm) zu verwechseln.</p>
7	<p>Die Geschwindigkeiten sind zu gering angesetzt. Die Erfahrung zeigt, dass schneller gefahren wird (z. B. 120 km/h, siehe OWD). Das führt erfahrungsgemäß zu erhöhtem Lärm, was bei der Lärmberechnung aber nicht berücksichtigt wird. Sind nachts zusätzliche Geschwindigkeitsbeschränkungen (ebenfalls wie beim OWD) vorgesehen?</p>	<p>Die Lärmberechnungen berücksichtigen nur die unter Punkt 1 genannten Geschwindigkeiten. Andere Annahmen -als die den Planungen zu Grunde gelegten- sind lt. Gesetzgeber nicht vorzusehen. Geschwindigkeitsüberschreitungen sind Verkehrsverstöße und gehen nicht in die Berechnungen für den Lärmschutz ein. Es liegt auch im Interesse der Stadt Bielefeld eine Lärmminimierung zu erreichen. Wenn es dem Lärmschutz dient, werden zur Gewährleistung auch auf der OU Ummeln analog dem OWD Radarmessungen vorgenommen werden.</p>
8	<p>Der Lärm der Bahn soll auch durch die Lärmschutzmaßnahmen für die OU Ummeln reduziert werden. Die Bahn fährt nur zu bestimmten Zeiten, wo hingegen der Autoverkehr ständig die Wohngebiete verlärm. Kann man sagen, wie hoch die Lärmbelastung heute (nur Bahn) und zukünftig (mit OU Ummeln) ist?</p>	<p>Für Lärmberechnungen wird ein sog. Mittelungspegel zum Ansatz gebracht. Die Lärmspitzen (z. B. Bahn) werden hierbei relativiert, quasi „glatt gebügelt“. Nur so können vergleichbare Aussagen getroffen werden. Bei Straßenbaumaßnahmen dürfen nur die von der Straße ausgehenden Immissionen in Ansatz gebracht werden (Ausnahmen siehe Punkt 4). Es ist festzuhalten, dass dort, wo Lärmschutz für die OU Ummeln vorgesehen ist, auch vor dem Lärm der Bahn geschützt wird. Die Lärmsituation wird nicht verschlechtert, da der Straßenverkehr im Bereich der Lärmschutzanlagen künftig nicht lauter sein wird, als es heute durch die Bahn ist. Zu den heutigen Lärmbelastungen gibt es keine Aussagen. Für 2025 hat der Landesbetrieb die Auswirkungen der Bahnlinie ermittelt. Diese betragen -ohne OU Ummeln mit dem Lärmschutz- für den Bereich Wohngebiet Warendorfer Straße 55 dB(A) und am Bahndamm 67 dB(A).</p>
9	<p>Seitens der Verwaltung wurde für die Siedlung am Dammweg und Auf der Hart Wohngebietscharakter zugesichert, was zu erhöhtem Lärmschutz</p>	<p>Hier wurde seitens Herrn Moss zugesichert, dass noch vor Ablauf der Einwendungsfrist ein Termin mit den Betroffenen und der Verwaltung vereinbart werden soll, in dem</p>

	führen muss. Aus den Unterlagen ist ersichtlich, dass dies nicht für alle Gebäude (z. B. Dammweg 15, 17) zutrifft. Wieso?	diese Problematik aufgegriffen werden soll. Darüber hinaus ist auch die Verwaltung zur Stellungnahme gegenüber der Planung aufgefordert. Sollte die Darstellung in den Plänen Korrekturen bedürfen, zumal sich die Interessen der Bewohner der Siedlung und der Stadt Bielefeld grundsätzlich decken, wird hierzu entsprechend Position bezogen.
10	Bei der lärmtechnischen Untersuchung sind es auch diese Gebäude, die Grenzwertüberschreitungen aufweisen.	Siehe Punkt 9.
11	Welche Auswirkungen haben die prognostizierten Verkehrsverlagerungen auf die Ummelner Straße in Richtung Friedrichsdorf?	Friedrichsdorf ist in der Verkehrsuntersuchung berücksichtigt. Diese Untersuchung zeigt auf, dass auch Friedrichsdorf von dieser OU profitiert.
12	Am Bauende in Richtung Gütersloh wird der Querschnitt der B 61 nicht verändert. Wie soll hier der prognostizierte Verkehr bewältigt werden?	Die Verkehrsuntersuchung prognostiziert hier eine Verkehrsmenge von täglich 24.000 Fahrzeugen. Dies ist nahe der Leistungsfähigkeitsgrenze für zweispurige Straßen. Es gibt Überlegungen durch Optimierungen der Signalanlagen für Abhilfe zu sorgen. Ein Vorstoß des Kreises Gütersloh, diesen Bereich vierspurig auszubauen, fand bisher in der Bundesverkehrswegeplanung keine Berücksichtigung.
13	Die Ummelner Straße, Steinhagener Straße und Umlostraße werden stärker belastet. Wie wird hiermit umgegangen?	Langfristig werden die A 33 und die OU Ummeln den Süden von Bielefeld verkehrlich entlasten. Daher kann man heute nicht mit dem Jahr 2025 vergleichen. Es kann davon ausgegangen werden, dass der Verkehr nach Steinhagen über die A 33 fließen wird.
14	Die Gütersloher Straße hinter dem Ausbauende -Richtung Gütersloh- wird von landwirtschaftlichem Verkehr gekreuzt. Dies muss berücksichtigt werden.	Siehe Punkt 12.
15	Wird der Bahnlärm von den Lärmschutzeinrichtungen für die Straße in die gegenüber liegende Richtung reflektiert?	Diese Möglichkeit besteht. Dies ist auch bei den lärmtechnischen Berechnungen berücksichtigt worden.
16	Der Lärmschutz wird i. d. R. für das Erdgeschoss bemessen. Was passiert, wenn es sich um ein Mehrfamilienhaus handelt, bzw. die Schlafräume sich im Obergeschoss befinden?	Die lärmtechnischen Berechnungen für die OU Ummeln berücksichtigen auch die Obergeschosse. Dies ist aus den Unterlagen auch ersichtlich. Diese Vorgehensweise wird auch durch die aktuellen Rechtsprechungen gestützt.
17	Wann soll die Steinhagener Straße westlich der Gütersloher Straße ausgebaut werden?	Der Ausbau hierzu ist beschlossen. Der Ausbau musste aus finanziellen Gründen verschoben werden. Angestrebt ist 2012.
18	Es gibt eine private Wasserversorgung Kralheide, an der ca. 160 bis 170 Haushalte angeschlossen sind. Wie sehen hier die Schutzmaßnahmen	Die Straßenentwässerung für die OU Ummeln wird gefasst und über Rohrleitungen aus dem betroffenen Gebiet heraus geführt. Somit können hier keine Verunreinigungen

	aus?	stattfinden.
19	Warum wird nicht der bestmögliche Asphalt zur Lärminderung eingesetzt?	Die gesetzlichen Vorgaben sagen aus, dass die Grenzwerte zunächst mit aktiven Lärmschutzmaßnahmen (Wall oder Wand) zu erreichen sind. Es besteht auch die Möglichkeit, dies mit entsprechenden Fahrbahnoberflächen zu erreichen. Beides zusammen wird von Gesetzgeber nicht vorgesehen (siehe auch Punkt 5). Dauerhaft gesehen ist es besser den Lärmschutz durch Wälle bzw. Wände zu realisieren. Auch im Hinblick auf Sichtschutz.
20	Es besteht die Befürchtung, dass nach Fertigstellung der OU Ummeln weitere Gewerbeflächen im Bereich von Ummeln ausgewiesen werden.	Derzeit sieht der Gebietsentwicklungsplan hier keine zusätzlichen Gewerbeansiedlungen vor. Eine Garantie auf Dauer kann hierfür nicht ausgesprochen werden, da Gebietentwicklungen auch immer einen dynamischen Prozess darstellen. Zukünftige Generationen können hier durchaus anders denken.
21	Besteht die Möglichkeit, die Lärmschutzanlagen schon beim Bau zu erhöhen, um so besseren Lärmschutz zu erreichen?	Die Möglichkeit besteht natürlich, aber einen Schutz über das gesetzlich vorgeschriebene sieht der Gesetzgeber nicht vor.
22	Das Südwestfeld wird durch die OU Ummeln zusätzlich verlärmert. Die Hauptwindrichtung Südwest wird nicht berücksichtigt.	Die Eingangsparameter für die Erstellung eines Lärmschutzgutachtens sind natürlich der Verkehr, die gefahrenen Geschwindigkeiten und die Straßenhöhenlage. Darüber hinaus fließen zusätzlich die vorherrschenden Windrichtungen, die Straßengradienten (Steigung oder Gefälle) und die Geländegegebenheiten in die Bemessung mit ein. Ergebnis: Das Südwestfeld ist von der OU Ummeln nicht betroffen.

Herr Meyer betont abschließend, dass der Wunsch nach einem optimalen Lärmschutz berechtigt sei. Evtl. werde im laufenden Verfahren noch etwas verändert/verbessert werden können. Seitens des Landesbetriebes sei aus heutiger Sicht alles entsprechend den gesetzlichen Vorschriften geplant worden.