

Stadt Bielefeld • D4 • D- 33597 Bielefeld

■ Bezirksregierung Detmold
32754 Detmold

Pit Clausen
Oberbürgermeister

Altes Rathaus
Niederwall 25

1. Etage / Zimmer 107

Datum und Zeichen Ihres Schreibens
17.02.2011; 25.4-34-02-1/08

Bitte bei der Antwort angeben
Mein Zeichen

Bielefeld, den 03.08.2011

Büro Frau Bertermann
Telefon (05 21) 51 – 2003
Telefax (05 21) 51 – 3380
Internet <http://www.bielefeld.de>

■ **Planfeststellungsverfahren für den Neubau der L 712n, IV. BA zwischen der B 61 und der L 778 in den Gemarkungen Brake, Milse und Altenhagen der Stadt Bielefeld und den Gemarkungen Elverdissen und Diebrock der Stadt Herford**
hier: Deckblattverfahren

Sehr geehrte Damen und Herren,

nach wie vor begrüßt die Stadt Bielefeld die Absicht des Landes zum Bau des IV. Bauabschnittes der L 712n, da hierdurch der Ortsteil Milse vom Durchgangsverkehr entlastet wird. Allerdings ist nach Durchsicht der geänderten Unterlagen festzustellen, dass die seinerzeit geäußerten Anregungen und Bedenken zu diesem Planfeststellungsverfahren nur zum Teil Berücksichtigung gefunden haben. Der Landschaftsbeirat der Stadt Bielefeld hat seine ablehnende Haltung zu diesem Bauvorhaben in seiner Sitzung am 05.04.2011 noch mal bestätigt (Anlage 1). Die Stadt Bielefeld nimmt zu o. g. Verfahren wie folgt positiv Stellung:

Belange der allgemeine Verkehrsplanung

Aus verkehrsplanerischer Sicht wird es begrüßt, dass durch die Fortschreibung des Prognosehorizontes (2025 statt 2020) der Verkehrsuntersuchung (VU) eine Reduzierung der Spuren im Knotenpunkt B 61/L 712n/Grafenheider Straße erreicht werden konnte. Bei Durchsicht der aktuellen Verkehrsuntersuchung sind allerdings Bedenken zu einigen Parametern -in Zusammenhang mit der Berechnung der Leistungsfähigkeit nach dem HBS-Verfahren- aufgetaucht. Hierbei handelt es sich um die angenommene Geschwindigkeit in den Knotenpunktsästen (50 km/h anstatt 70 km/h) und die als zu gering angesetzten Knotenpunktsumlauf- und Zwischenzeiten. Diese Bedenken konnten durch das Gutachterbüro in Form einer angepassten Berechnung ausgeräumt werden, so dass die Verkehrsuntersuchung nunmehr plausibel erscheint.

Belange des ÖPNV

Die Aspekte des öffentlichen Nahverkehrs (ÖPNV) sind bei den Planungen nicht ausreichend berücksichtigt. Im Verlauf der Herforder Straße befindet sich derzeit im Bereich der Brücke über den Johannisbach je Fahrtrichtung eine Bushaltestelle. Diese dienen der Erschließung des Wohngebietes östlich der Herforder Straße



Lieferanschrift

Stadt Bielefeld
Neues Rathaus
Niederwall 23
33602 Bielefeld

Sprechzeiten

Montag - Freitag 08.00 - 12.00 Uhr
Donnerstag 08.00 - 12.00 Uhr
14.30 - 18.00 Uhr

im Übrigen nach Vereinbarung

Konten der Stadtkasse Bielefeld

Sparkasse Bielefeld Kto.-Nr. 26
(BLZ 480 501 61)
IBAN: DE09 4805 0161 0000 0000 26
BIC: SPBIDE33XXX
und bei weiteren
Bielefelder Geldinstituten
Postbank Hannover Kto.-Nr. 20-307
(BLZ 250 100 30)

durch die Buslinie 51 in einem 30- bzw. 60-Minuten-Takt. Mit dem Fahrplanwechsel im Juni 2011 wird eine weitere Buslinie im 30-Minuten-Takt hinzukommen. Durch die Planungen im neuen Knotenpunkt B 61/L 712n/Grafenheider Straße und die damit verbundene Verlegung des Johannisbaches kann die heutige Haltestellenposition nicht beibehalten werden. Im Hinblick auf eine –auch zukünftig- sicher zu stellende Anbindung des o. g. Wohngebietes an den ÖPNV sind Bushaltestellen in beide Fahrtrichtungen –einschließlich einer gesicherten Zuwegung- im Bereich der Mehlstraße nach wie vor erforderlich. Die Planungen sind hier entsprechend zu ergänzen.

Belange des Radverkehrs

Eine Route des Radverkehrsnetzes NRW (RVN NRW) führt als Verbindung der Stadtzentren Bielefeld und Herford im Bereich der Mehlstraße, kreuzt die B 61 und verläuft im Anschluss hieran parallel zur B 61 auf der Northwestseite der B 61 in Richtung Herford. Durch den neu entstehenden Knotenpunkt B 61/ L 712n/ Grafenheider Straße wird diese ursprünglich schnelle Radwegeverbindung durch eine deutliche Zunahme an Fahrzeit -auf Grund der Vielzahl an wartepflichtigen Querungen- verschlechtert.

In diesem Zusammenhang möchte ich darauf hinweisen, dass die Stadt Bielefeld derzeit eine Untersuchung für Korridore zur Anlage von Radschnellwegen vorbereitet. Bei diesen Radschnellwegen handelt es sich um geradlinige, möglichst kreuzungsfrei geführte Radverkehrsanlagen in ausreichender Breite und guter Oberflächenbeschaffenheit. Besonders wichtig sind dabei stets die attraktive Anbindung der Quell- und Zielorte (Ortszentren) und die Kreuzungsfreiheit bei der Querung von Verkehrswegen (keine Wartezeiten). Mögliche Trassen von Radschnellwegen verlaufen in der Regel parallel zu Bahntrassen, Hauptverkehrsstraßen und Wasserwegen. Mit Radschnellwegen sollen die Fahrzeiten der Radfahrer verkürzt werden, so dass das Rad fahren für Pendler auf einer mittleren Distanz (bis zu 15 km) eine Alternative zur Kfz-Nutzung darstellt.

Die Verbindung Bielefeld – Herford stellt eine solche o. g. zu untersuchende Verbindung dar. Denkbare Korridore für einen Radschnellweg Bielefeld – Herford sind die Johannisbach-, die Lutter- und die Aaaue sowie die B 61 (Herforder Straße). Bei möglichen Trassenführungen ist eine attraktive (räumlich und zeitlich kurze) Anbindung des Braker Ortskerns an den Radschnellweg zu beachten.

Aus dem v. g. ergibt sich, dass der in der Planung vorgesehene Knotenpunkt B 61/ L 712n/ Grafenheider Straße eine Barriere für den Radverkehr darstellt und sich die Situation nach dem Ausbau gegenüber der heutigen Situation nochmals verschlechtern würde. Den Ansprüchen an Radschnellwegen wird die Planung damit nicht gerecht. Um nicht zu einem späteren Zeitpunkt nach Ausbau des Knotenpunktes aufwendige bauliche Maßnahmen zur Realisierung einer Radschnellwegverbindung Bielefeld – Herford vornehmen zu müssen, wird die Berücksichtigung der Anforderung an Radschnellwege für diese Verbindung gefordert. Dies entspricht auch den Zielen des Bundes sowie des Landes NRW zur Förderung des Radverkehrs.

In der Unterlage 5, Blatt Nr. 1, Einmündung B61 (Herforder Straße) / Mehlstraße sieht die Planung die Anbindungen des auf der Südostseite der B61 (Herforder Straße) verlaufenden Rad-/Gehwegs an die in der Mehlstraße beidseitig vorhandenen Gehwege vor. Diese Anbindungen sind aus Fußgänger- und Radfahrersicht als unsicher abzulehnen. Stattdessen sind für den Radverkehr beidseitige Rampen in einer Breite von jeweils 2,00 m als Übergang von der Fahrbahn auf den Rad-/ Gehweg analog zu Bild 13 der ERA vorzusehen. Der Gehweg ist hinter den Rampen in seiner derzeitigen Breite an den vorhandenen Gehweg anzubinden. Zur Umsetzung der Rampen könnte die Verkehrsfläche der Mehlstraße in Richtung Nordosten aufgeweitet werden. Der Abstand der abgesetzten Radfahrer-Fußgängerfurt über die Mehlstraße vom Fahrbahnrand der B61 (Herforder Straße) ist zu groß und entspricht nicht den Empfehlungen der entsprechenden Regelwerke (RASt 06, Entwurf RAL, ERA 2010). Diese sehen eine möglichst nahe Führung des Radverkehrs an der Hauptfahrbahn vor, um den Sichtkontakt zwischen Radfahrern und abbiegenden Kfz zu gewährleisten. Die Radfahrer- und Fußgängerfurt ist dementsprechend an den Fahrbahnrand der B61 zu verschieben. Die Planung sieht nördlich der Mehlstraße eine Mittelinsel in der B61 (Herforder Straße) zur Querung der B61 (Herfor-

der Straße) vor. Die in der Planung ausgewiesene Breite der Mittelinsel von 2,00 m ist als zu gering anzusehen. Die RAST sieht für Radfahrer und Rollstuhlfahrer eine Breite der Mittelinsel von 2,50 m bis 3,00 m vor. Aufgrund der Bedeutung der Querung für den Radverkehr (RVN NRW) wird eine Breite der Mittelinsel von 3,00 m gefordert.

In der Unterlage 5, Blatt-Nr. 4 / 5, Abbindung Feldwege bei ca. Station 1+380 und bei ca. Station 1+530 stellen die Feld- und Wanderwege (hier: Stiftsweg) aus Naherholungssicht wichtige Verbindungen aus den südlich der L712n gelegenen Wohngebieten in den Natur- und Landschaftsraum nördlich der L712n dar. Eine Abbindung wird -wie bereits in der Stellungnahme vom 26.05.2008 dargelegt- abgelehnt. Die von den Feldwegen in Richtung Osten bis an die Milser Straße geführten Fuß- und Graswege nördlich und südlich der L712 sind wichtige kleinräumige Wege für die Naherholung. Sie sind dementsprechend für den Fuß- und Radverkehr in einer Breite von jeweils 2,50 m in Asphalt zu befestigen. Der Weg auf der Nordseite der L 712n ist bis an den Feldweg bei ca. Station 1+530 zu verlängern und an diesen anzubinden. (Siehe auch Belange der Grünplanung)

Belange der Kanalisation

In Zusammenhang mit der Kanalisation wird nochmals darauf verwiesen, dass bereits im Jahr 2004 seitens des Umweltbetriebes der Stadt Bielefeld zu den Plänen Stellung bezogen wurde. Die seinerzeit geäußerten Anregungen und Bedenken haben in den Planfeststellungsunterlagen keine Berücksichtigung gefunden und sind im Jahr 2008 in der gesamtstädtischen Stellungnahme zum o. g. Planfeststellungsverfahren wiederholt worden. Mit Bedauern stelle ich fest, dass die Anmerkungen des Umweltbetriebes in dem Deckblatt 1 wiederum keine Berücksichtigung gefunden haben. Somit bleibt meine Stellungnahme vom 26.05.2008, bezogen auf die kanaltechnischen Anregungen und Bedenken in vollem Umfang aufrecht erhalten.

Belange der Grünplanung

In der Stellungnahme vom 30.05.2008 wurden Bedenken bezüglich der Zerschneidung der Wegesysteme und der Abbindung der Wohngebiete von der freien Landschaft dargestellt, die zu einer erheblichen Beeinträchtigung der Naherholungsmöglichkeiten der dort lebenden Wohnbevölkerung führen. Zur Gewährleistung der Naherholung wurde es als zwingend erforderlich angesehen, dass der „Stiftsweg“ über die Straße geführt und damit erhalten wird.

In den nun vorliegenden, überarbeiteten Planunterlagen wird der „Stiftsweg“ auf Bielefelder Stadtgebiet nicht über die geplante L712n geführt, sondern nur an die Milser Straße angebunden. Auf Herforder Stadtgebiet endet der geplante Grasweg jedoch ohne Anschluss vor einem Laichgewässer. Dies hat zur Folge, dass der gekennzeichnete Hauptwanderweg (rund um Herford) als Rundweg nicht mehr genutzt werden kann.

Auf Grund dieser Sachlage ist es zwingend erforderlich den Hauptwanderweg über die L712n zu führen. Die geplante Verlegung des Hauptwanderweges ist lückenhaft, stellt einen Umweg dar, ist gestalterisch unbefriedigend und gewährleistet darüber hinaus nicht die zügige Erreichbarkeit der für die Milser Bevölkerung wichtigen Naherholungsräume.

Belange des Lärmschutzes, Luftreinhaltung und Stadtklima

Lärmschutz

Unsere bisherige Stellungnahme hat aufgezeigt, dass die Planung eine deutliche zusätzliche Lärmbelastung und damit erheblichen Umgebungslärm sowie neue Lärmbetroffenheit verursacht. Wie wir im bisherigen Verfahren schon verdeutlicht haben, ist durch geeignete Maßnahmen sicher zu stellen, dass zusätzlicher erheblicher Umgebungslärm > 55 dB(A) tags und > 45 dB(A) nachts vermieden wird. Ein Anstieg der Lärmbetroffenheit ist dadurch vorsorglich auszuschließen. Der Verlust ruhiger Gebiete ist zu verhindern. Die Lärmschutznachbesserung stellt dies nicht vollständig sicher. Eine effiziente und verhältnismäßige Lärmpegelminderung von

mind. 4 dB(A) durch den Einsatz Lärm mindernder Fahrbahnbeläge wird nicht ausgeschöpft.

Belange der unteren Wasserbehörde (Grundwasser, Altlasten)

Altlasten

Wie schon mehrfach erwähnt befinden sich die Altablagerungen mit der Bezeichnung B 196 sowie B 197 im Plangebiet. Nach derzeitigem Kenntnisstand soll es sich um Ablagerungen von Boden mit Anteilen an Bauschutt handeln. Eine Gefährdungsabschätzung liegt noch nicht vor. Da auf beiden Flächen bauliche Maßnahmen vorgesehen sind, ist eine gutachterliche Untersuchung hinsichtlich einer Gefährdungsabschätzung sowie einer abfallrechtlichen Entsorgung erforderlich. In den Planfeststellungsunterlagen sind hierzu keine Angaben vorhanden.

Der Untersuchungsumfang sollte vom Gutachter vorab mit dem Umweltamt abgestimmt werden.

Die in diesem Streckenabschnitt abzubrechenden Gebäude sind unter Angabe von Art und Nutzung aufzulisten. Die Liste ist dem Umweltamt (360.32) der Stadt Bielefeld vorzulegen. Der Abbruchvorgang ist so durchzuführen, dass die verschiedenen Baustoffe beim Abbruch voneinander getrennt gehalten und verwertet bzw. fachgerecht beseitigt werden. Die entsprechenden Abfallbilanzen der zu entsorgenden Materialien sind dem Umweltamt vorzulegen. Sollten neben den üblichen Abfallstoffen auch Problem-/Sonderabfälle anfallen, so sind diese in Absprache mit dem Umweltamt der Stadt Bielefeld zu entsorgen.

Grundwasser

1. Bauliche Eingriffe in das Grundwasser sind so zu gestalten, dass diese Eingriffe möglichst gering bleiben. Tröge sind wasserdicht herzustellen. Drainagen im Bereich der normalen Trasse und an Bauwerken sind möglichst zu vermeiden. Es sind konkrete Angaben bezüglich des Eingriffes in das Grundwasser (beispielsweise Düker, Drainagen, Trog) durch einen Fachgutachter vorzulegen, aus denen auch die Mengen des während der Baumaßnahmen und nach Fertigstellung permanent anfallenden, abzuleitenden/ umzuleitenden Grundwassers sowie dessen Verbleib (z. B. Versickerung) hervorgehen.
2. Im Nahbereich des geplanten Trassenverlaufes befinden sich an der Grafenheider Straße 3 und Herforder Straße 558 zwei Brunnen. Die konkreten Lagen sind hier nicht bekannt. Beschädigungen dieser Brunnen durch die Baumaßnahmen sind zu vermeiden. Sollten die Brunnen überbaut werden müssen, sind diese in Absprache mit den Eigentümern und dem Umweltamt Bielefeld auf Kosten des Antragstellers durch eine Fachfirma zurückzubauen.
3. Sollte der Einsatz von Boden und Recycling (RCL)-Material vorgesehen sein, ist dieses entsprechend konkret unter Verwendung der vom Umweltamt der Stadt Bielefeld verwendeten Formblätter und unter Beachtung der RC-Richtlinien des Landes NRW sowie LAGA 20 darzustellen.
4. Spätestens mit Beginn der Bauarbeiten ist - einvernehmlich mit dem Umweltamt der Stadt Bielefeld - ein Sicherheitskonzept hinsichtlich der Ausführung der Bauarbeiten aufzustellen. Hierbei sind insbesondere Sicherungsmaßnahmen zum Grundwasserschutz bei Einrichtung von Baustellenzufahrten, Lager- und Betankungsplätzen Maßnahmen nach Unfällen mit wassergefährdenden Stoffen sowie die Verwendung von technisch einwandfreien Baugeräten, festzulegen.
5. Sollten Maßnahmen mit einer Wasserhaltung wie z.B. für den Bau von Rückhaltebecken erforderlich werden, so sind diese bereits in der Planfeststellung im Detail festzulegen. In Abhängigkeit von diesen Maßnahmen sind auch die entsprechend erforderlichen Beweissicherungsmaßnahmen für das Grundwasser, ggf. auch für die Vegetation bereits in der Planfeststellung detailliert festzulegen. Aus den Unterlagen sind entsprechende Maßnahmen so nicht erkennbar.

Hinweis: Beim Bau der A 33 sind gerade vergleichbare Maßnahmen erst im Nachhinein vereinbart worden. Dies hat unter Zeitdruck zu einem erhöhten Abstimmungsbedarf und zu nicht immer optimalen fachlichen Verhältnissen geführt.

Belange der unteren Landschaftsbehörde

Das Vorhaben ist wegen des bestehenden Landschaftsschutzes unzulässig. Die Voraussetzungen für die Erteilung einer Befreiung liegen vor. Eines formellen Bescheides bedarf es aufgrund der hier vorliegenden Konzentrationswirkung nicht.

Gleichzeitig stellt das Vorhaben einen Eingriff in Natur und Landschaft im Sinne des Landschaftsgesetzes (LG) dar. Die dadurch bedingten Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft können voraussichtlich in erforderlichem Maße unter Berücksichtigung folgender Nebenbestimmungen vermieden bzw. ausgeglichen werden.

Nebenbestimmungen aufgrund der Eingriffsregelung und der Befreiung nach dem Landschaftsgesetz und dem Bundesnaturschutzgesetz:

1. Der Landschaftspflegerische Begleitplan, Deckblatt 1, für den Neubau der L712n, IV. Bauabschnitt zwischen der B 61 und der L 778, bearbeitet vom Planungsbüro Ingenieurplan, Otto-Lilienthal-Straße 13, 49134 Wallenhorst, vom 15.11.10, ist Bestandteil der Planfeststellung.
2. Das Untersuchungsgebiet hat für die Fledermausfauna eine sehr hohe Bedeutung. Insbesondere die Johannisbachumflut stellt eine wichtige Flugstraße für Fledermäuse dar. Die erhebliche Verbreiterung der B 61 im Kreuzungsbereich und das aus Sicht einer artenschutzrechtlichen Vermeidungsmaßnahme zu gering dimensionierte Brückenbauwerk mit einer Höhe von 1,20 m über der Berme führen zu einer erheblichen Barrierewirkung. Daher ist die Brücke im Bereich der B 61 über die Johannisbachumflut größer zu bemessen.
3. Der betroffene Landschaftsbereich zwischen der Aa und der B 61 hat eine herausragende Bedeutung für den Biotop- und Artenschutz. Seine Vernetzung mit der freien Landschaft wird durch die L 712n erheblich eingeschränkt. Im Sinne des Gebotes der Eingriffsvermeidung bzw. -verminderung sollte die Brücke über die Aa verlängert bzw. die L 712n über eine längere Strecke aufgeständert werden. Damit wird das Dammbauwerk zwischen der Aa und der B 61 reduziert und die Barrierewirkung der L 712n in der Aue der Aa umfangreicher gemindert.
4. Der Durchlass im Bereich des Milser Baches ist von der Breite zu gering bemessen, hier sind Bermen von mindestens 100 cm Breite je Seite zu schaffen, um die Barrierewirkung der L 712n nennenswert zu verringern.
5. Durch die L 712n wird eine wichtige Amphibienwanderstrecke unterbrochen. Aufgrund der Einschnittslage der geplanten Straße und der örtlichen Topographie ist es nicht möglich, eine ausreichende Zahl weiterer Amphibiendurchlässe in diesem Bereich zu errichten. Die geplanten Ersatzlaichgewässer südlich der L 712n und das Ersatzlaichgewässer in Form eines Grabens nördlich der L 712n sind als Kompensationsmaßnahme nicht geeignet. Südlich und nördlich der L712n ist jeweils ein neues Artenschutzgewässer in der Größe von ca. 5000 m² mit flachen Ufern (1:4) und wechselnden Tiefen bis zu 1,50 m anzulegen.
6. Im Rahmen der Ersatzmaßnahme E01 wird ein Biotopkomplex im Bereich des Milser Baches geschaffen. Bei diesen Maßnahmen wird der grundsätzliche Mangel, dass der Milser Bach durch den Teich fließt, ausgeklammert. Eine Aufwertung aus gesamtökologischer Sicht ist erst gegeben, wenn der Bach um den Teich herumgelegt wird und die ökologische Durchgängigkeit des Milser Baches wieder hergestellt ist. Hierdurch können auch funktionale Beeinträchtigungen des Milser Baches ausgeglichen werden. Die Maßnahmenplanung ist um diesen Aspekt zu erweitern.
7. Für die im landschaftspflegerischen Begleitplan festgelegten Maßnahmen zur Minderung und zur Kompensation der Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft sind in Abstimmung mit der Unteren Landschaftsbehörde landschaftspflegerische Ausführungs- und Pflegepläne rechtzeitig zu erstellen, um insbesondere den genauen Zeitpunkt und Standort der vor Baubeginn durchzuführenden Kompensationsmaßnahmen festzulegen. Bei einem Teil der Maßnahmen ist ein zeitlicher Vorlauf notwendig ist, um die Funktionsfähigkeit zu Beginn des Eingriffes zu erreichen. Insofern sind mindestens 1 Jahr vor der Beeinträchtigung der Lebensräume der Amphibien die Ersatzlaichgewässer fertig zu stellen und 2 Jahre vor der Beseitigung der Fortpflanzungs- und Ruhestätten die Fledermauskästen sowie die Nistkästen für Feldsperling und der Turmfalkenkästen anzubringen. Ebenso sind die entsprechenden Amphibienleiteinrichtungen vor der Beeinträchtigung funktionsfähig herzustellen.

8. Für die geplanten Leiteinrichtungen für Fledermäuse ist nach der frühzeitigen Erstellung verbindlich ein Risikomanagement vorzusehen. Die in diesem Rahmen erfolgenden Funktionskontrollen müssen vor dem Beginn der Beeinträchtigung positiv ausfallen, d.h. die Maßnahmen von den Fledermäusen angenommen werden.

9. Aufgrund der relativ großen Entfernung der Kompensationsmaßnahme E_{cef}06 ist die Funktionalität als vorgezogene Ausgleichsmaßnahme für die Feldlerche nicht gesichert. Diese Funktionalität kann besser auf der in der aktuellen Planung nicht mehr enthaltenen aber wesentlich näher gelegenen Fläche der Ersatzmaßnahme E09 erreicht werden.

10. Als vorgezogene Ausgleichsmaßnahme für die Beeinträchtigung der Fledermäuse ist das Anbringen von 52 Fledermauskästen (A_{cef}02) geplant. Eine Sicherstellung der Funktionalität kann nur erfolgen, wenn der Ort der Aufhängung entsprechend den Bedürfnissen der einzelnen Arten gewählt wird. Da die Unterlagen keine Angaben zu dem Ort enthalten, kann diese CEF-Maßnahme nur unter Vorbehalt akzeptiert werden. Ein weiterer Mangel sind die fehlenden Aussagen zur Prognosesicherheit und zu einem gegebenenfalls notwendigen Risikomanagement. Dies gilt sinngemäß auch für die CEF-Maßnahmen (Anbringen von Nistkästen) für die Arten Feldsperling und Turmfalke.

11. Die Kompensationsmaßnahmen sind so auszuführen, dass sie die ihnen zugeordneten Funktionen auf Dauer erfüllen können. Der Landesbetrieb Straßen, Straßenbau NRW, hat für eine dauerhafte Sicherung und Unterhaltung der Kompensationsmaßnahmen Sorge zu tragen.

12. Bei Maßnahmen auf in Privateigentum verbleibenden Flächen ist sicherzustellen, dass entsprechende dingliche Rechte in das Grundbuch eingetragen werden.

Begründung zu den Nebenbestimmungen

Das Vorhaben führt zu Beeinträchtigungen der Leistungsfähigkeit des Naturhaushaltes und des Landschaftsbildes.

Es wird auf den landschaftspflegerischen Begleitplan verwiesen.

Rechtsgrundlagen

a) Der Eingriff ergibt sich aus § 4 Abs. 1 Nr. 4 LG / § 14 Abs. 1 BNatSchG.

b) Die Nebenbestimmungen stützen sich auf § 15 BNatSchG in Verbindung mit § 17 Abs. 1 BNatSchG und § 1 BNatSchG.

c.) Die Sachentscheidung beruht auf § 67 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG in Verbindung mit Ziffer 2.2 und Ziffer 2.2A Buchstabe a) des Landschaftsplans Bielefeld-Ost.

Genauere Bezeichnung und Fundstellen der gesetzlichen Vorschriften

- Gesetz über Naturschutz und Landschaftspflege (Bundesnaturschutzgesetz - **BNatSchG**) vom 29.07.2009 (BGBl. I 2009 S. 2542)
- Gesetz zur Sicherung des Naturhaushalts und zur Entwicklung der Landschaft (Landschaftsgesetz - **LG**) in der Fassung der Bekanntmachung vom 21.07.2000 (GV. NRW. 2000 S. 568), zuletzt geändert durch Gesetz vom 16.03.2010 (GV. NRW. 2010 S. 185)
- Landschaftsplan Bielefeld-Ost der Stadt Bielefeld vom 02.06.1995, in Kraft getreten am 03.06.1995, zuletzt geändert durch 2. Nachtragssatzung vom 08.07.2005 (Änd. in Kraft getreten am 16.07.2005)

Mit freundlichen Grüßen

Clausen
Oberbürgermeister

Auszug aus der noch nicht unterschriebenen und noch nicht genehmigten Niederschrift der Sitzung des Landschaftsbeirates vom 05.04.11 mit der Stellungnahme der AG vom 23.3.11 bzw. 05.04.11.

LANDSCHAFTSBEIRAT

Auszug
aus der noch nicht unterzeichneten Niederschrift
der Sitzung vom 05.04.2011

**Zu Punkt 4
(öffentlich)**

Planfeststellung für den Neubau der L712n, IV. Bauabschnitt zwischen der B 61 und der L778

Beschlussgrundlage:
Drucksache: 2287/2009-2014

Beschluss:
Der Landschaftsbeirat stimmt der als Tischvorlage verteilten Stellungnahme seiner Arbeitsgruppe zu.

- einstimmig beschlossen -

Stellungnahme der Arbeitsgruppe des Landschaftsbeirates zur Planfeststellung für den Neubau der L712n, IV. Bauabschnitt zwischen der B 61 und der L778 als Tischvorlage zu TOP 4, Drucks.-Nr. 2287/2009-2014:

Trotz Reduzierung stellt die geplante Maßnahme immer noch einen sehr schweren und nicht ausgleichbaren Eingriff in Natur und Landschaft dar: Das Landschaftsbild (Flussauen, offene Kulturlandschaft) wird erheblich beeinträchtigt, besonders geschützte Tierarten werden ihres Lebensraumes beraubt und zum Teil gefährdet und großräumige Barrieren werden geschaffen. Die angebotenen Ausgleichsflächen sind unzureichend, zum Teil ungeeignet und zu weit entfernt. Daher lehnt der Landschaftsbeirat diese Straßenplanung ab.

Im Einzelnen:

Besonders für Fledermäuse gehen wichtige Wohn-, Brut- und Jagdräume wie z.B. alte Obstwiesen ohne rechtzeitigen Ersatz (CEF) verloren. Auch stellt die B 61 über der Johannisbachumflut eine zu große Barriere dar (Brückenbauwerk nur 1,20m hoch), oberhalb der Straße fliegende Individuen drohen mit Kraftfahrzeugen zu kollidieren.

Die Amphibienschutzmaßnahmen sind unzureichend: die drei Amphibientunnel unter der L 712n liegen alle dicht beieinander am Milser Bach, die übrigen Strecken sind unüberwindlich. Die Ersatzlaichgewässer östlich des Milser Baches sind zu klein; das westlich gelegene ungeeignet, da offenbar nur ein Graben vorgesehen ist.

Der Durchlass unter der Brücke über die Aa ist zu gering bemessen, um die Klimafunktion der Fluss- aue zu gewährleisten.

Die hohen Schallschutzwände auf den Straßen in Dammlage werden das Landschaftsbild nachteilig verändern.