Bielefeld

Stadt Bielefeld

Pit Clausen
Oberbürgermeister

Altes Rathaus
Niederwall 25

1. Etage / Zimmer 107

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

Stadt Bielefeld• D4 •D- 33597 Bielefeld

Bezirksregierung Detmold
32754 Detmold

Datum und Zeichen Ihres Schreibens	Bitte bei der Antwort angeben Mein Zeichen	Bielefeld, den
12.05.2011; 25.4-35-00-1/11		03.08.2011

Planfeststellung für die Verlängerung der Stadtbahnlinie 2 der Stadt Bielefeld von der bisherigen Endhaltestelle Milse an der Milser Straße (westlich der Einmündung de Elverdisser Straße) Richtung Milse-Ost bis zur geplanten Endhaltestelle nördlich des östlichen Endes des Buschbachweges
hier: Anhörungsverfahren

Sehr geehrte Damen und Herren,

die Stadt Bielefeld begrüßt ausdrücklich die Absicht der moBiel GmbH Bielefeld die Stadtbahnlinie 2 in Richtung Milse-Ost zu verlängern. Hierdurch kann das gute ÖPNV-Angebot für einen weiteren Teil der Bielefelder Bevölkerung im Stadtteil Milse deutlich verbessert werden. Die Stadt Bielefeld nimmt zu o. g. Verfahren wie folgt positiv Stellung:

Belange der allgemeinen Verkehrsplanung

Aus verkehrsplanerischer Sicht wird für den Bahnübergang aus Gründen der Verkehrssicherheit und der Leistungsfähigkeit über die Milser Straße die Vollsignalisierung des Knotenpunktes und der Ausbau mit einer Rechtsabbiegespur von der Elverdisser Straße in die westliche Milser Straße sowie einer Linksabbiegspur für die gegenläufige Fahrbeziehung gefordert. Die Vollsignalisierung soll dem Büf-NE-Standard entsprechen. Sie ist mit einem Modul zum Schalten einer Feuerwehr-Fahrstraße zu versehen und an den Verkehrsrechner der Stadt Bielefeld mit Vorgabe der Schnittstelle durch die Stadt Bielefeld anzuschließen. Seitens der Stadt wird weiterhin gefordert den Nachweis der Verkehrsqualität (Wartezeiten, Rückstaulängen) an diesem Knoten zu erbringen, dabei ist zumindest die Verkehrsqualitätsstufe D nachzuweisen. Sofern dies aufgrund der besonderen Knotenpunktsgeometrie mit klassischen Methoden nicht möglich ist, müsste eine Simulation zur Beurteilung der Leistungsfähigkeit durchgeführt werden. Dazu ist es unbedingte Voraussetzung, dass eine nachvollziehbare Berechnung der Schrankenschließzeit ermittelt wird, es eine verlässliche Aussage zu den Taktzeiten gibt (gibt es über den 10-Min.-Takt hinaus Verstärkerfahrten) sowie Aussagen zur Fahrplanlage vorliegen (kann eine Schrankenschließung beide Fahrtrichtungen der Stadtbahn bedienen). Auch wenn mittelfristig bei Realisierung der L 712n eine verkehrliche Entlastung dieses Bereichs zu erwartet sein wird, ist der Nachweis mit den bestehenden Verkehrsbelastungen durchzuführen.

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: SPBIDE3BXXX
und bei weiteren
Bielefelder Geldinstituten
Postbank Hannover Kto.-Nr. 20-307
(BLZ 250 100 30)

Die Forderungen werden wie folgt begründet:

Bedenken hinsichtlich der Verkehrsicherheit: Paralleler Fußverkehr kann dazu führen, dass Rechtsabbieger in die Elverdisser Straße wartepflichtig sind und damit das Räumen des Bahnübergangs bei Schrankenschließung nicht möglich ist. Bei Schrankenschließung und Rückstau auf der westlichen Milser Straße ist es nicht auszuschließen, dass Linksabbieger in die Elverdisser Straße an der Schlange vorbeifahren. Sie können jedoch den Start des Gegenverkehr bei Schrankenöffnung nicht erkennen. Der Standort der nördlichen Haltelinie im Kurvenbereich sollte i. V. mit der Festlegung des Signalstandortes für den Kfz-Verkehr hinsichtlich der Erkennbarkeit überprüft werden. Hierbei ist im Sinne der Eindeutigkeit (§21(1) BOStrab) eine Verwechselung mit der Vorfahrtsregelung an der Einmündung auszuschließen. Bedenken ergeben sich auch hinsichtlich der Einsatzzeiten der Feuerwehr und Rettungsfahrzeuge (siehe auch Belange des Rettungswesens/Brandschutzes). Bedenken hinsichtlich der Leistungsfähigkeit des Verkehrsknotenpunktes: Die Sperrung der Milser Straße führt zu Rückstauereignissen, deren Auswirkungen zu untersuchen und zu minimieren sind. Die Milser Straße ist hier derzeit (Zählung aus 2009) mit rund DTV 5.400 Kfz/24h (Südast) bzw. DTV 11.300 Kfz/24h (Ostast) belastet, die Elverdisser Straße mit rund DTV 8.000 Kfz/24h. In der morgendlichen Spitzenstunde ist der Strom von der Elverdisser Straße in die westliche Milser Straße mit 550 Kfz stark ausgeprägt. In der nachmittäglichen Spitzenstunde ist der Strom von der westlichen Milser Straße in die Elverdisser Straße mit rund 430 Kfz/h ebenfalls stark ausgeprägt. Beide Ströme werden – auch wenn Sie von der Straßensperrung selbst nicht unmittelbar betroffen sind - jeweils von aufgrund Stadtbahn wartenden Fahrzeugen blockiert. Ein wartender Linkseinbieger aus der Elverdisser Straße blockiert den morgendlichen Hauptstrom, der ansonsten frei abfließen könnte. Ein wartendes Fahrzeug auf der Milser Straße hält den nachmittäglichen Hauptstrom von der westlichen Milser Straße in die Elverdisser Straße auf.

Darüber hinaus sollten aus verkehrsplanerischer Sicht nach Durchsicht der schalltechnischen Untersuchung folgende Punkte berücksichtigt werden:

- Durch die Überschreitung der Grenzwerte der 16. BImSchV wird ein rechtlicher Anspruch auf Vorsorgemaßnahmen festgestellt der, wenn es technisch möglich ist, in erster Linie eine Trassenverschiebung vorsieht bzw. einen Hinweis gibt, dass Immissionen bei der Trassenuntersuchung in der UVS mit berücksichtigt wurden. Ist das nicht möglich, sind aktive Schallschutzmaßnahmen zu untersuchen. Erst wenn diese aus technischen Gründen außer Betracht fallen oder nicht im Verhältnis zum angestrebten Schutzeffekt stehen, sind passive Lärmschutzmaßnahmen vorzusehen. Eine entsprechende Bewertung fehlt.

- Es wird gefordert, dass die Abwägungen nachvollziehbar dargelegt werden.

- Die Grenzwerte für Kindergärten und Schulen für den Nachtbereich sind m. E. unbedeutend. Es gibt dort keine Schlafräume.

- Bei den Eingangsdaten ist kein Kurvenquietschen aufgeführt. In der Darstellung der Rasterlärmkarten ist auch keine Erhöhung der Lärmwerte durch Kurvenquietschen erkennbar. Das Kurvenquietschen sollte in einem Planfeststellungsverfahren berücksichtigt werden.

- Der Einfluss der Lärmwerte in den Rasterlärmkarten durch die unterschiedlichen Fahrbahnarten und den Einfluss der Brücken sind nicht erkennbar, das müsste es aber sein.

- Die Außenwohnbereiche wurden nicht beurteilt, dies ist jedoch erforderlich.

Belange der städtischen Ingenieurbauwerke

Bestehende oder zukünftige städtische Bauwerke sind von der Maßnahme nicht betroffen. Allerdings wird im Bauwerksverzeichnis für die Bauwerke 4 und 5 in der

Spalte „bisheriger/zukünftiger Eigentümer oder Unterhaltungspflichtiger“ die Stadt Bielefeld – Umweltamt als Eigentümer angegeben.
Dies ist folgendermaßen zu ändern:
Bauwerk 4: zukünftiger Eigentümer – Landesbetrieb Straßenbau NRW
Bauwerk 5: zukünftiger Eigentümer – moBiel GmbH

Belange der Beleuchtung

Im Rahmen der Verlängerung der Stadtbahnlinie 2 werden Arbeiten an der bestehenden Kabelanlage erforderlich. Ein Berührungspunkt mit der öffentlichen Straßenbeleuchtung ergibt sich entlang der Milser Straße (L 779), der heutigen Endstation der Linie 2 und der Elverdisser Straße (K 4) auf einer Länge von etwa 160 m. Dort befindet sich das Kabel für die Beleuchtung auf der Straßenseite, an der auch die neue Trasse der Stadtbahn verlaufen soll. Ein zweiter Berührungspunkt in Zusammenhang mit der Straßenbeleuchtung liegt im Querungsbereich der Stadtbahnverlängerung mit der Elverdisser Straße. Darüber hinaus ist die Beleuchtung entlang des Buschbachweges örtlich an die neuen Gegebenheiten anzupassen. Die Kosten hierfür belaufen sich nach derzeitigem Kenntnisstand auf ca. 25.000,00 € und sind durch den Vorhabensträger zu tragen.

Belange der gesamträumlichen Planung

Aus Sicht der Gesamträumlichen Planung wird die geplante Verlängerung der Stadtbahnlinie 2 der Stadt Bielefeld von der bisherigen Endhaltestelle Milse an der Milser Straße Richtung Milse-Ost bis zur geplanten Endhaltestelle nördlich des östlichen Endes des Buschbachweges ausdrücklich begrüßt. Es wird angeregt, dass parallel zur Stadtbahnlinie ein Fuß- und Radweg von der geplanten Endhaltestelle an der Mecklenburger Straße/Ecke Buschbachweg (bzw. in Verlängerung des Buschbachweges) bis zum Verbindungsweg zwischen Elverdisser und Milser Straße, der (jedenfalls im ausgebauten Zustand, heute ist er nur ein unbefestigter Feldweg) eine wichtige Wegebeziehung in Richtung Zentrale Mitte darstellt, gebaut wird. Diese Maßnahme sehen wir als notwendig an, um die Wohngebiete im östlichen Milse, insbesondere das Wohngebiet Moenkamp, auf kurzem Weg (Wegstrecke= ca. 0,7 km) an die Zentrale Mitte an der Milser Straße anzubinden. Dorthin können die Anwohner bisher lediglich über den Fuß- und Radweg entlang der Elverdisser Straße gelangen und müssen damit einen erheblichen Umweg (Wegstrecke= ca. 1,4 km) in Kauf nehmen. Sinnvoll wäre weiterhin eine Verlängerung dieser parallel zur Stadtbahnlinie geführten neuen Fuß- und Radwegeverbindung über den Verbindungsweg hinaus bis zur Milser Straße zur Grundschule. So könnten die Schulkinder aus dem östlichen Milse abseits der stark befahrenen Milser Straße sicher zur Grundschule zu gelangen.

Belange des Rettungswesens/Brandschutzes

An dem geplanten Vorhaben zur Verlängerung der Stadtbahnlinie 2 in Richtung Milse Ost bestehen aus brandschutztechnischer Sicht keine grundsätzlichen Bedenken. Allerdings kann der in den vorgelegten Unterlagen geplanten Kreuzung der Stadtbahn mit der Milser Straße (L779) nicht zugestimmt werden.

Bei der Verlängerung der Stadtbahn ist die Querung mit der Milser Straße mit einer Vollschrankenanlage vorgesehen. Im Stadtbahnbetrieb bedeutet dieses, dass die Schranken während der Betriebszeiten der Stadtbahn, ausgehend von einem 10 Minuten Takt in jede Richtung, im Schnitt alle 5 Minuten für ca. 40 Sekunden bis 50 Sekunden geschlossen sind.
Bei der Milser Straße handelt es sich um eine Hauptverbindungsstraße für Fahrzeuge der Feuerwehr und des Rettungsdienstes ausgehend von der Feuerwache Nord in Richtung Moenkamp. Bei geschlossenen Schranken würden sich die Einsatzzeiten der Feuerwehr- und Rettungsfahrzeuge erheblich verlängern, sodass u. U. die vorgegebenen Schutzziele nicht eingehalten werden können.

Belange der Kanalisation

Im Bereich der Stadtbahnverlängerung liegen Entwässerungsleitungen des UWB.
Die nachstehenden Punkte sind bei der weiteren Planung zu beachten.

1. Im Bereich der Stationierung ca. km 27,5 bis km 27,8 liegt die geplante Stadtbahntrasse auf dem vorhandenen Schmutzwassersammler Buschbach. Dieser Sammler transportiert den Drosselabfluss des Kanalstauraumes Mecklenburger Straße sowie den Schmutzwasserabfluss der Siedlungen Moenkamp und Römerstraße zum Klärwerk Brake. Dieser SW-Sammler darf nicht überbaut werden. Der Sammler ist auf Kosten des Verursachers nach Süden zu verlegen. Er liegt dann in der im Plan dargestellten Leitungstrasse der Stadtwerke Bielefeld für die ebenfalls zu verlegende Hauptwasserleitung. Eine Abstimmung der Planungen zwischen Stadtwerken und UWB ist erforderlich. Im Bereich des Parkplatzes der BGW (Parz. 1126) ist die Durchleitung grundbuchlich zu sichern. Die Querung des SW-Sammlers mit der Stadtbahntrasse im Bereich der Stat. ca. km 27,5 ist ebenfalls abstimmungsbedürftig.

2. Der Anschluss des Schmutzwasserkanals aus der Siedlung Römerstraße muss in südliche Richtung Verlängert werden. Er kreuzt dann die Stadtbahntrasse. Der Kreuzungsbereich ist in der weiteren Planung mit dem UWB abzustimmen.

3. Der vorh. RWK aus dem Moenkamp und dem Buschbachweg kreuzt die Stadtbahntrasse in der Stat. ca. km 27,6 km und muss in seiner Lage gesichert werden. Abstimmung der weiteren Planung ist erforderlich.

4. Die Anschlüsse der SWK aus dem Bereich Buschbachweg an den neuen SW-Sammler sind neu herzustellen. Die Lage der geplanten Wasserleitung ist zu beachten. Abstimmungsbedarf mit Stadtwerken und UWB.

5. Die geplanten Fahrradabstellanlagen liegen direkt auf dem vorhandenen Kanalstauraum Mecklenburger Straße. Abstimmung mit Kanalbetrieb wg. Gründungstiefe und Bauausführung erforderlich. Vertragliche Vereinbarung wg. Beseitigung der Anlagen bei zukünftigen Kanalerneuerungen ist erforderlich. Die Entwässerung der Abstellanlagen kann an die vorh. Mischwasserkanäle erfolgen.

6. Der SW-Anschluss des Fahrer-WC muss an die vorh. südlich liegenden MWK erfolgen. Das RW kann an den vorh. RWK (REK des KSt) angeschlossen werden. Vorh. Schächte dürfen nicht überbaut werden. Die Erreichbarkeit zu Wartungszwecken ist sicher zu stellen.

7. Das anfallende RW des geplanten Hochbahnsteiges kann an den vorh. RWK (REK des KSt) angeschlossen werden. Vorh. Schächte dürfen nicht überbaut werden. Die Erreichbarkeit zu Wartungszwecken ist sicher zu stellen.

8. Für die vorhandene Rohrbrücke für den SWK aus dem Wohngebiet Römerstraße ist die Erreichbarkeit für schwere Fahrzeuge mit 16 t Achslast für Wartungs- und Kontrollmaßnahmen sicherzustellen. Eine Querungsmöglichkeit der Gleise ist vorzusehen.

8a. Die Erreichbarkeit der Einleitungsstelle E 5 / 6 ist ebenfalls zu Wartungs- und Kontrollmaßnahmen sicherzustellen. Hierzu kann die obige Querungsmöglichkeit der Gleise dienen.

9. Im Bereich des geplanten mittleren Hochbahnsteiges befindet sich kein öffentlicher RWK. Das anfallende Regenwasser muss direkt in den Buschbach eingeleitet werden. Hierfür ist eine wasserrechtliche Erlaubnis der Unteren Wasserbehörde einzuholen.

10. Die Flächen nördlich der Bahntrasse und südlich des Buschbaches in denen der SW-Sammler Buschbach liegt, sind für Wartung und Betrieb des Sammlers zugänglich zu halten. Die Schächte müssen erreichbar sein.

11. Im Bereich der Gewässerumlegung kreuzt das neue Gewässerbett den vorhandenen SW-Sammler. Die Überdeckung des SW-Sammlers beträgt nach den vorliegenden Plänen nur ca. 30 cm. Wegen des gerinnen Abstandes der Gewässersohle zum Scheitel des SW-Sammlers sind hier besondere Maßnahmen zur Sicherung des SW-Sammler erforderlich. Abstimmung mit 700 und 360 erforderlich. Die Kosten der Sicherung trägt der Verursacher. Der SW-Sammler ist während der Bauphase gegen Beschädigungen zu schützen. Die Funktion ist sicherzustellen.

12. Die vorh. SW-DRL an der Ostseite der Milser Straße kollidiert mit der geplanten Lage des neuen Gewässerdurchlasses. Hier muss eine Umlegung der DRL erfolgen. Abstimmung mit dem Kanalbetrieb erforderlich. Die Neuverlegung muss mindestens frostfrei erfolgen. Die Funktion der DRL während der Bauphase ist sicherzustellen. Die Kosten der Umlegung trägt der Verursacher.

13. Der Kreuzungsbereich zwischen der vorh. DRL östlich der Milser Straße und der neuen Bahntrasse ist mit dem Kanalbetrieb abzustimmen. Evtl. Umlegungen gehen zu Kosten des Verursachers.

14. Die Buschbachverrohrung im unteren Bachbereich soll aufgegeben werden. Vorher muss untersucht werden, ob evtl. Anschlüsse von häuslichem Regenwasser bestehen. Wenn ja, muss die Verrohrung evtl. als öffentlicher Kanal betrieben werden oder es muss eine Umklemmung der RW-Anschlüsse erfolgen.
15. Im Bereich südlich des Buschbaches und nördlich der Milser Straße sollen neue Baugebiete entstehen. Dies bedeutet, dass später die Bahntrasse nochmals mehrfach gequert werden muss. Auch werden Standorte für Regenrückhaltebecken direkt neben der Bahntrasse entstehen. Mit dem Planungsamt muss im weiteren Verfahren abgeklärt werden, ob die Planungen schon so konkret sind, dass die erforderlichen SW und RW Kanäle schon vor der Errichtung der Bahntrasse gebaut werden können. Hierdurch könnten nachträgliche Unterquerungen der Trasse vermieden werden.

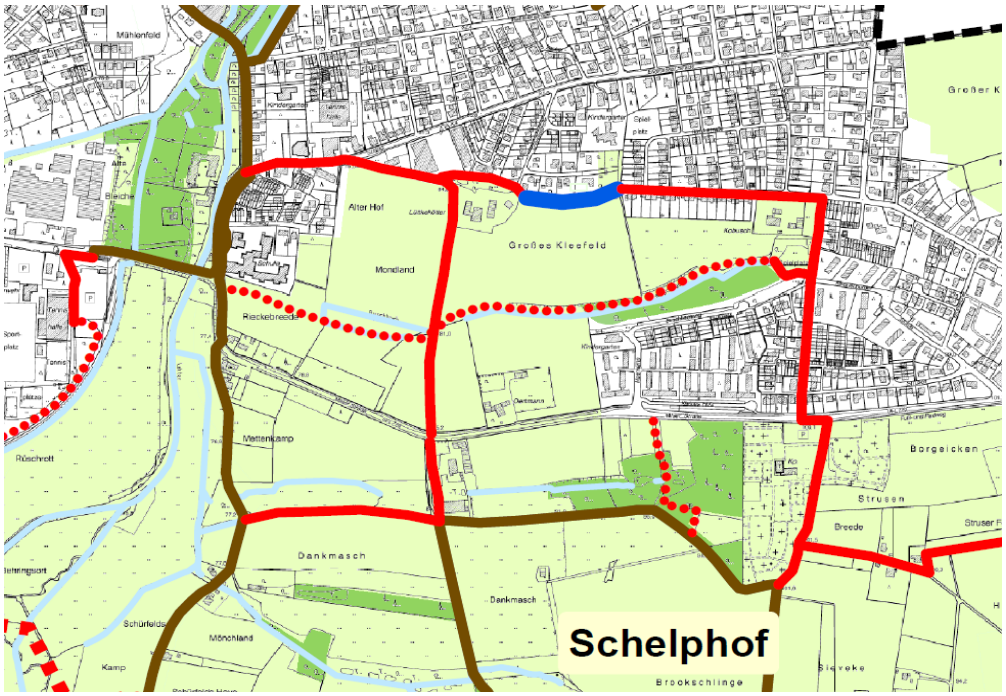
16. Es ist geplant, das Haus Milser Straße 89 über eine DRL an die öffentliche SW-Kanalisation anzuschließen. Dies sollte spätestens im Zuge der Baumaßnahmen für die Bahntrasse erfolgen. Im Bereich der Querung mit der Bahntrasse ist die Druckrohrleitung in einem Schutzrohr zu verlegen.

Allgemein:
Zur Entwässerung der geplanten Bahnsteige und der Bahntrassen wurden in den Unterlagen keine Angaben gemacht. Bei Anschluss an die vorhanden öffentliche Kanalisation ist der Umweltbetrieb zu beteiligen. Wenn Niederschlagswasser versickert oder direkt in den Baderbach eingeleitet werden soll, ist die Untere Wasserbehörde zu beteiligen.

Belange der Grünplanung

Aus Sicht der Grünplanung bestehen hinsichtlich der geplanten Verlängerung der Stadtbahnlinie 2 grundsätzlich keine Bedenken, wenn nachfolgende Sachverhalte im Rahmen der weiteren Planungen berücksichtigt und eingearbeitet werden.
Die geplante Stadtbahnlinie 2 führt zur Zerschneidung des Landschaftsraumes einschließlich der vorhandenen und geplanten Wegeverbindungen. Hinzu kommt, dass die Stadtbahnlinie direkt an der bestehenden Spielfläche endet, was eine Beeinträchtigung des Kinderspielplatzes zur Folge hat. Auf Grund dieser Sachlage bringt das Vorhaben der geplanten Stadtbahnlinie erhebliche Auswirkungen auf das Schutzgut Mensch, Teilschutzgut Erholung mit sich, die in den Unterlagen zum Planfeststellungsverfahren nachzutragen sind.
Zur Sicherung notwendiger Freiraumverbindungen stellt das Strukturkonzept Grün einen erholungswirksamen Ost-West-Grünzug zwischen den Wohngebieten am Moenkamp und der Milser Straße im Bereich der Lutterquerung sowie eine erholungswirksame Nord-Süd-Grünverbindung zwischen dem Wohngebieten entlang der Elverdisser Straße und dem Erholungsschwerpunkt Schelphof dar. Eine ähnliche Darstellung findet sich im Räumlichen Stadtentwicklungskonzept. Zusätzlich liegt ein Beschluss zum Konzept „Grüne Wege Heepen“ (vgl. Dr.- Nr. 1649/2009-2014) der Bezirksvertretung Heepen aus dem Jahr 2010 vor, der den Erhalt der vorhandenen

und geplanten Wegeverbindungen konkretisiert und die Umsetzung beschließt (siehe Plan unten). Diese o. g. Wegeverbindung entspricht auch der Anregung der gesamträumlichen Planung und sollte im Rahmen der weiteren Bearbeitung berücksichtigt werden.



Die Wegeverbindung zwischen der Milser Straße im Bereich der Lutter und dem Wohngebiet Moenkamp bitten wir im Zuge des Baus der Stadtbahn mit herzustellen. Aus unserer fachlichen Sicht ist diese sehr gut mit der geplanten Freihaltungstrasse der Stadtwerke vereinbar.
Die geplante Endhaltestelle der Stadtbahnlinie 2 endet direkt an dem vorhandenen Kinderspielplatz an der Mecklenburger Straße. Zwar kann der Spielplatz aufgrund der Ausführung der Haltestelle als Stumpfkehranlage erhalten bleiben, dennoch wird es zur Beeinträchtigung der Spielfläche durch die baulichen Maßnahmen kommen. Daher ist die Spielfläche nach Abschluss der Baumaßnahmen an die neue Situation gestalterisch anzupassen. Insbesondere ist dafür Sorge zu tragen, dass ein gefahrloses Spielen auch mit angrenzender Stadtbahn möglich bleibt. Die Anpassung/ Neugestaltung der Spielfläche ist als Auflage mit in die Genehmigung aufzunehmen.

Belange des Lärmschutzes/Stadtklima

Stadtbahnlärmbelastung

Unter Berücksichtigung des schalltechnischen Gutachtens v. 15.07.2010 (DEKRA Industrial GmbH), welches keine Lärm mindernden Gleise berücksichtigt, verursacht die geplante Stadtbahntrasse erheblichen Umgebungslärm über 55/45 dB(A) tags/nachts. Ein Lärmbelastungsniveau mit ≤ 60/55 dB(A) tags/nachts im Erdgeschoss (EG) und 1. Obergeschoss (OG) ist an vereinzelten Immissionsorten zu erwarten. Betroffen sind die Wohngrundstücke Buschbachweg Nr. 2, 16 und Nr. 54, an denen neben dem erheblichen Umgebungslärm außerdem eine Überschreitung des IGW 49 dB(A) nachts um 1 bis 2 dB(A) ausgelöst wird.
Erheblich von Umgebungslärm belastet werden auch Bereiche der Schule, Elverdisser Straße Nr. 4 und des Kindergartens, Moenkamp Nr. 19, an denen sogar die IGW 57 dB(A) tags gemäß 16. BImschV wesentlich überschritten werden.
Im Bereich der Wohnnutzungen Buschbachweg Nr. 2 bis 54 und Mecklenburger Straße Nr. 57 bis 61 liegt insbesondere nachts erheblicher Umgebungslärm deutlich über 45 dB(A) vor.
In den aktuell weniger verlärmten unbebauten Bereichen zwischen Römerstraße und Milser Straße sowie in den laut Lärmaktionsplan bestehenden ruhigen Gebieten mit ≤ 55 dB(A) (Wald und Spielplatz nördlich am Buschbachweg) löst der Trassen-

neubau eine Lärmpegelerhöhung aus, die ohne geeignete Maßnahmen zur Pegelminderung zum Verlust ruhiger Gebiete führt.
Insgesamt löst die geplante Stadtbahnverlängerung damit erheblichen Umgebungslärm aus sowie eine Lärmbetroffenheit an den genannten Immissionsorten. Um den strategischen Zielen der Lärmaktionsplanung zur Lärmminderung an der Quelle angemessen Rechnung zu tragen, sind folgende Maßnahmen zum Lärmschutz erforderlich.

Erforderliche Lärmschutzmaßnahmen

Es ist durch geeignete Maßnahmen sicher zu stellen, dass 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. Dafür sind lt. Lärmaktionsplan beispielsweise Lärm mindernde Oberbaumaßnahmen, „elastisch gelagerte Gleise“, lärmarme Rasengleise bzw. „Grüne Gleise“ einzusetzen.
Als aktive Lärmschutzmaßnahme kommt für den gesamten Verlauf der geplanten Stadtbahnverlängerung die Ausgestaltung des Gleiskörpers einschl. Schienenzwischenraum als lärmarmes begrüntes Gleis (Rasen- bzw. Grünes Gleis) mit einer wesentlichen Lärmminderung um 3 dB(A) in Betracht.

Die Lärmschutzmaßnahme ist aus folgenden Gründen geeignet, effizient und verhältnismäßig:

- Die Entstehung von erheblichem Umgebungslärm wird vorsorglich vermieden
  Im Bereich des Kindergartens, Moenkamp Nr. 19 könnte der IGW 57 dB(A) tags gemäß 16. BImschV eingehalten werden. Im Bereich der Wohngebäude Buschbachweg Nr. 2, 16, 20, 24, 34, 42 bis 50 und 54 sowie Mecklenburger Straße Nr. 57, 59 und 61 könnte jeweils im EG eine nächtliche Lärmbelastung von 45 dB(A) nachts eingehalten bzw. unterschritten werden. Darüber hinaus könnte auch in Höhe Buschbachweg Nr. 34 und Mecklenburger Straße Nr. 59 und 61 jeweils im 1. OG 45 dB(A) nachts eingehalten werden.
- Die Entstehung neuer durch erheblichen Umgebungslärm Betroffener wird vorsorglich ausgeschlossen.
  Insgesamt resultiert unter Berücksichtigung des aktiven Lärmschutzes eine Verringerung der Lärmbetroffenheit an insgesamt 4 Objekten (Moenkamp Nr. 19, Buschbachweg Nr. 2, 16 und 54). Insgesamt ergibt sich mit aktivem Lärmschutz keine Betroffenheit an Immissionsorten.
- Die eingangs genannte Zielsetzung des Lärmaktionsplans wird umgesetzt.
- Ansprüche auf flankierenden passiven Lärmschutz können entfallen (kein unverhältnismäßiger Mehraufwand)

Ansprüche auf passiven Schallschutz gemäß 16. BImSchV i.V.m. 24. BImSchV für die Wohngebäude Buschbachweg Nr. 2, 16 und 54 können durch erzielbare Pegelminderung entfallen. Von einer Erfordernis passiver Lärmschutzmaßnahmen für die Immissionsorte Elverdisser Straße Nr.4 und Moenkamp Nr. 19 (Schule, Kindergarten) ist aufgrund einer nicht erfolgenden Nutzung während der Nachtzeit insgesamt nicht auszugehen.

- Ruhige Gebiete werden nicht unzumutbar beeinträchtigt und vorsorglich erhalten (vgl. Anlage)
- Kleinklimatische Vorteile werden mit Verweis auf die Stellungnahme zum Stadtklima sowie die erforderlichen Klimaanpassungsmaßnahmen ausgeschöpft.

Da diese Maßnahme direkt an der Lärmquelle ansetzt und zu einer wesentlichen Lärmpegelminderung führt, ist der Gleiskörper als lärmarmes begrüntes Gleis bei der weiteren Planung zu verfolgen. Die Maßnahmen bitten wir uns anzuzeigen.

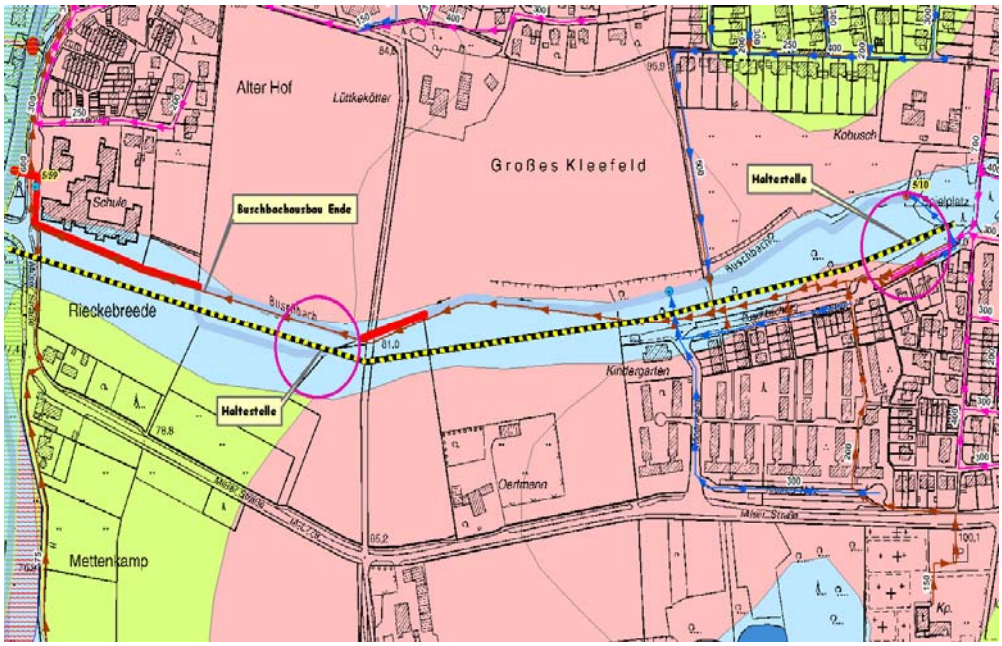
Stadtklima

Vor dem Hintergrund der Lage des Planbereiches innerhalb eines Kaltluftentstehungsgebietes mit einem von Osten nach Westen ausgerichteten Kaltluftfluss halten wir die Realisierung eines begrünten Gleises (Rasengleis, Grünes Gleis) für entsprechend geeignet. Infolge der geplanten größeren Streckenführung über rd. 1,2 km Länge ist mit einer Gleisbettbegrünung von einer mikroklimatischen Aufwertung im direkten Umfeld der Trasse auszugehen. Eine Temperaturverringerung um mind. 2 °C im direkten Trassenumfeld ist möglich, da sich ein begrüntes Gleisbett im Ver-

gleich zu einem Schotterbelag weniger aufheizt. Die Zerschneidungswirkung der Kaltluft produzierenden Fläche kann auf diesem Wege insgesamt vermindert werden.
Insgesamt ist die Maßnahme deshalb und auch wegen der mit Verweis auf die Stellungnahme zum Lärmschutz erkennbaren Synergien zur ihrer Lärm mindernden Wirkung bei der weiteren Planung zu verfolgen.

Belange der Untere Wasserbehörde (Oberflächengewässer)

Aus wasserwirtschaftlicher Sicht bestehen keine grundsätzlichen Bedenken gegen die geplante Maßnahme. Es muss jedoch sichergestellt werden, dass die Gewässerunterhaltung der Lutter (Weser) nicht durch diese zusätzliche Brücke erschwert wird. Des Weiteren wird davon ausgegangen, dass vor dem Baubeginn des Brückenbauwerks noch statische Berechnungen erstellt werden und der Baugrund auf Standfestigkeit untersucht wird.
Im Verfahren müssen noch Aussagen über die Niederschlagswasserbeseitigung getroffen werden. Hierbei sollte insbesondere auf die Beseitigung nach § 51 a LWG eingegangen werden. Dabei muss auf die Beseitigung des Niederschlagswassers der Gleisanlage selbst und der befestigten Flächen eingegangen werden. Bei einem Anschluss an die vorhanden öffentliche Kanalisation ist der Umweltbetrieb zu beteiligen. Wenn Niederschlagswasser versickert oder direkt in den Buschbach eingeleitet werden soll, sind beim Umweltamt entsprechende Anträge zu stellen. Bei Direkteinleitungen ist auch die Frage der Regenklärung zu berücksichtigen. Die Bodenkarte zeigt, dass sich der Untergrund im Bereich der geplanten Trasse nicht für eine Versickerung eignet (im Lageplan blau hinterlegte Flächen sind zu nass zur Versickerung).



Des Weiteren quert die geplante Trasse an verschiedenen Stellen abwassertechnische Anlagen. In solchen Fällen sind Abstimmungen mit dem Umweltbetrieb erforderlich. In jedem Fall sind Kontrollschächte freizuhalten und überbaute Kanäle in ihrem Bestand zu sichern.
Unsererseits sind die Bedenken ausgeräumt, wenn die Entwässerung von Trasse und Haltestellen gesichert ist und wenn Betrieb und Wartung der abwassertechnischen Anlagen nicht beeinträchtigt werden.
Die geplante Offenlegung des Buschbaches vor der Einmündung in die Lutter wird begrüßt. Es liegt hier allerdings in Abweichung zu der Aussage auf Seite 1 des Landschaftspflegerischen Begleitplanes keine wasserrechtliche Genehmigung vor. Diese ist im Rahmen der Planfeststellung zu erteilen.

Belange der Untere Landschaftsbehörde

Das Vorhaben ist wegen des bestehenden Landschaftsschutzes nach dem Landschaftsplan Bielefeld Ost unzulässig. Darüber hinaus befindet sich das Vorhaben

teilweise in einem Gesetzlich geschützten Biotop nach § 62 Landschaftsgesetz (LG) bzw. § 30 Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG). Die Voraussetzungen für die Erteilung einer Befreiung nach § 67 BNatSchG und einer Ausnahme nach § 30 BNatSchG liegen vor.
Gleichzeitig stellt das Vorhaben einen Eingriff in Natur und Landschaft im Sinne des Landschaftsgesetzes (LG) und des Bundesnaturschutzgesetzes (BNatSchG) dar. Die dadurch bedingten Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft können in erforderlichem Maße unter Berücksichtigung nachstehender Nebenbestimmungen vermieden bzw. ausgeglichen werden.
N e b e n b e s t i m m u n g e n aufgrund der Eingriffsregelung, der Befreiung und der Ausnahme nach dem Landschaftsgesetz und dem Bundesnaturschutzgesetz:

1. Der Landschaftspflegerische Begleitplan des Büros Höke, Landschaftsarchitektur, Wrachtrupstr. 35 a, 33699 Bielefeld, vom Dezember 2010 ist entsprechend nachstehender Ergänzungen zu überarbeiten und wird anschließend Bestandteil der Planfeststellung.
2. Im Kapitel 1, Seite 1, heißt es, dass für den Buschbach bereits eine genehmigte Planung vom September 1996 vorliegt. Diese Aussage ist falsch.
3. Das Kapitel 3.4.4 gesetzlich geschützter Biotop nach § 62 Landschaftsgesetz (LG) bzw. § 30 Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG) des Landschaftspflegerischen Begleitplans ist zu bearbeiten.
4. Die Offenlegung des Buschbaches mit dem Mündungsbereich in die Lutter ist im Bereich des Gesetzlich geschützten Biotops außerhalb des zu schützenden Großseggenriedes durchzuführen. Die Maßnahme ist nach Norden in den vorhandenen Erlenbestand zu verschieben. Im Landschaftspflegerischen Begleitplan ist dieser Bereich bisher nicht aufgenommen.
5. Der vorhandene Vegetationsbestand im Bereich der Baustraße innerhalb des Gesetzlich geschützten Biotops ist vor Errichtung des Vorhabens mit ausreichendem Wurzelbestand und Bodenmaterial fachgerecht zu entnehmen, zu erhalten und nach Rückbau der Baustraße wieder einzubauen.
6. Im Gesetzlich geschützten Biotop ist westlich, unmittelbar neben der Baustraße, zum Schutz des Großseggenriedes während der gesamten Baumaßnahme ein ortsfester Bauzaun zu errichten.
7. Eingriffe in Waldflächen, hier ca. 0,44 ha, sind durch Ersatzaufforstungen zu kompensieren. Anstelle der Herstellung von Grünland auf der Ausgleichsfläche A 4 ist daher eine Aufforstung auf der städtischen Ackerfläche Gemarkung Milse, Flur 3, Flurstück 148 durchzuführen. Es handelt sich hier um eine Sammelzuordnungsfläche für Kompensationsmaßnahmen mit einer Gesamtgröße von 19.041m².
8. Die Kompensationsmaßnahmen A 3 und die in Ziffer 7. genannte Aufforstung befinden sich auf städtischen Sammelzuordnungsflächen. Die Maßnahmen werden von der Stadt Bielefeld durchgeführt. Dafür wird ein **Ersatzgeld in Höhe von 50.649,56 €** festgesetzt. Dieser Betrag setzt sich wie nachstehend genannt zusammen.
   Fläche A 3: 9009,00 € Maßnahmenkosten, 30.137,25 € Wertminderungskosten plus 1.351,35 € Bauverwaltungskosten.
   Aufforstungsfläche (s. Ziffer 7.): 5.663,96 € Maßnahmenkosten plus 4.488,00 € Wertminderungskosten.
   Der Betrag von **50.649,56 €** ist innerhalb von 3 Wochen nach Baubeginn unter Verwendung des **Kassenzeichens 5.6756.100004.2., Stichwort: Verlängerung Stadtbahnlinie 2**, auf das Konto Nr. 26 der Sparkasse Bielefeld, Bankleitzahl 48050161 zu bezahlen.
9. Für die **Unterhaltung** der in Ziffer 8 genannten Kompensationsmaßnahmen wird ein Betrag von **24.021,25 €** festgesetzt. Dieser Betrag setzt sich wie nachstehend genannt zusammen.
   Fläche A 3: 21.557,25 €
   Aufforstungsfläche (s. Ziffer 7.): 2.464,00 €
   Der Betrag von **24.021,25 €** ist innerhalb von 3 Wochen nach Baubeginn unter Verwendung des **Kassenzeichens 5.3623.100003.5, Stichwort: Verlängerung Stadtbahnlinie 2**, auf das Konto Nr. 26 der Sparkasse Bielefeld, Bankleitzahl 48050161 zu bezahlen.
10. Kompensationsmaßnahmen auf privaten Flächen sind grundbuchlich zu sichern.

11. Es sind keine dauerhaften (Amphibien-)Gewässer im Bereich von Retentionsflächen und in unmittelbarer Nähe stark befahrenen Straßen zu schaffen (Ausgleichsfläche A1). Anderenfalls ist ein Amphibienleitsystem vorzusehen, das wandernde Tiere zu den Durchlässen führt und ein gefahrloses Passieren unterhalb des Straßenkörpers ermöglicht.
12. Alle Durchlässe des Buschbaches sind als Querungsmöglichkeit für wandernde Tierarten, insbesondere Amphibien zu konzeptionieren. Ein Rahmendurchlass mit einer beidseitigen Betonberme ist notwendig, wenn der Durchlass in seiner Lichten Weite nicht so groß gewählt werden kann, dass sich aus dem Sohlsubstrat dauerhaft eine hochwasserfreie, natürliche Erdberme bilden kann. Eine Tierwanderung muss auch während des Frühjahrshochwassers sicher gewährleistet sein. Insbesondere ist ein dann auch ein möglichst stark abgeschrägter Bermenverlauf am Anfang und Ende, sodass der Anschluss an das Uferbereich und somit die Erreichbarkeit besser gewährleistet ist.
13. Glasflächen an Haltestellen sind mit wirksamen Vorkehrungen gegen Vogelschlag zu versehen.

Artenschutz

Die Aussagen der artenschutzrechtlichen Betrachtungen (Kapitel 7 im Landschaftspflegerischen Begleitplan) sind überwiegend nachvollziehbar und schlüssig. Defizite liegen in der fehlenden Konkretisierung einiger Vermeidungsmaßnahmen. Dadurch wird deren Wirksamkeit in Frage gestellt. Hier besteht unbedingter Überarbeitungsbedarf. Zur Vermeidung der Verschlechterung der lokalen Population einiger Arten werden arrondierte Vermeidungsmaßnahmen vorgeschlagen.

Avifauna

Die Feldlerche ist als Brutvogel im UG nachgewiesen. Ergänzende Vermeidungsmaßnahme zur Bestandssicherung sind mindestens 2 Lerchenfenster (Fehlstellen) oder Flächen mit doppeltem Reihenabstand bei der Getreideaussaat „Großes Kleefeld“. Diese Maßnahme ist zur Stützung der lokalen Population bis zum Beginn der geplanten Wohnbebauung, sonst für min. 5 Jahre durchzuführen, da die vorgesehenen Kompensationsflächen A4 und A5 nicht in der unmittelbaren Nähe des nachgewiesenen Brutstandortes liegen. Steht die Fläche A4 nicht zur Verfügung, ist eine alternative Fläche von gleicher Größe und im räumlichen Zusammenhang zur Vorhabensfläche zu benennen, die in eine extensiv genutzte Grünlandfläche zu entwickeln ist.
Als ergänzende Vermeidungsmaßnahme durch Verbesserung des Nahrungsangebotes und Verminderung der optischen Störung wird ein durchgängiger mind. 5 Meter breiter Uferrandstreifen beidseitig des renaturierten Buschbaches vorgeschlagen. Auf der Südseite mit 1- 3reihige Hecke als Leitlinie und Abschirmung der optischen Reize der Haltestelle und des Bahnbetriebes (Südlich Mondland, zwischen A1 und A2).
Das Quartier des als Brutvogel nachgewiesenen Feldsperlings liegt im Trassenbereich. Als Vermeidungsmaßnahme wird „Installation von 5 Brutkästen im näheren Umfeld des Vorkommens“ vorgeschlagen. Die Standorte für die 5 Nisthöhlen und spezielle Sperlingskoloniekästen (Anbringung nur an Gebäuden möglich) müssen konkret festgelegt werden, d.h. die Bäume sind zu kennzeichnen und langfristig zu sichern, die Gebäudestandorte mit den Eigentümern abzustimmen. Die Nisthöhlen sind für 10 Jahre alle zwei Jahre ab Oktober zu kontrollieren und zu reinigen.
Die Vermeidungsmaßnahme „Langfristigen Entwicklung von Höhlenbäumen durch die Pflanzung von Hochstämmen“ kann nicht als Vermeidungsmaßnahme für diese Art anerkannt werden, da die Erfolgsaussichten minimal sind und, wenn überhaupt, erst zu einem weit in der Zukunft liegenden Zeitpunkt ein geeignetes Quartier entstehen würde.
Die nur im artenschutzrechtlichen Protokollblatt vorgeschlagene Vermeidungsmaßnahme „Mittelfristiger Erhalt und Förderung von Höhlenbäumen im südlichen Bereich der Milser Straße und am bewaldeten Buschbach“ ist zu unbestimmt. Die verbleibenden und potentiellen Höhlenbäume sind langfristig zu sichern, das heißt zu kennzeichnen und langfristig (min 20 Jahre) aus der forstlichen Nutzung zu nehmen. Bei der Auswahl von potentiellen Höhlenbäumen, (möglichst Laubbäume im

Baumholz besser Altbestand) ist die Verkehrssicherungspflicht zu berücksichtigen und es sind Aussagen zur Anzahl der Gesamtbäume zu treffen.
Auch für den Feldsperling wird die bereits bei der Feldlerche näher beschriebene ergänzende Vermeidungsmaßnahme eines Uferrandstreifens und der Anlage einer Hecke vorgeschlagen.

Fledermäuse

Sämtliche nachgewiesenen Fledermausarten nutzen zumindest zeitweilig Höhlungen an bzw. in Bäumen als Quartier. Da Fledermäuse in der Regel häufig ihre Sommerquartiere wechseln, ist ein reiches Quartierangebot wesentlich. Im Bereich der geplanten Trasse befinden sich einige Bäume, die Höhlungen aufweisen. Auch wenn sich während der nächtlichen Untersuchungen keine Hinweise auf die Nutzung dieser potenziellen Quartiere ergaben, können sie trotzdem für Fledermäuse von hoher Bedeutung sein.
Die Vermeidungsmaßnahme „Langfristige Entwicklung von Höhlenbäumen durch die Pflanzung von Hochstämmen“ kann nicht als Vermeidungsmaßnahme für diese Arten anerkannt werden, da die Erfolgsaussichten minimal sind und wenn überhaupt, erst zu einem weit in der Zukunft liegenden Zeitpunkt ein geeignetes Quartier entstehen würde (siehe auch Feldsperling).
Da Fledermauskästen nur ein eingeschränkter Ersatz für Baumhöhlen sind, sind die verbleibenden und potentiellen Höhlenbäume langfristig zu sichern, das heißt zu kennzeichnen und mind. 20 Jahre aus der forstlichen Nutzung zu nehmen. Bei der Auswahl von potentiellen Höhlenbäumen (Altholz) ist die Verkehrssicherungspflicht zu berücksichtigen und es sind Aussagen zur Anzahl der Gesamtbäume festzulegen. Die Vermeidungsmaßnahme „Installation von 10 Fledermauskästen in der Lutteraue und im bewaldeten Buschbach“ muss näher ausgeführt werden. Die zur Erhöhung des aktuellen Quartierangebots installierten Fledermauskästen müssen mind. 10 Jahre lang in zweijährigem Rhythmus kontrolliert und gereinigt (im Herbst, ab September) und ggf. ersetzt werden. Genaue Kastentypen und Bäume sind bereits in der Planfestzustellung festzulegen. Neben dem Erhalt der (potenziellen) Quartierstandorte ist für Fledermäuse die Vernetzung der Teillebensräume von besonderer Bedeutung. Die geplante Straßenbahntrasse kreuzt in zwei Bereichen Flugrouten von verschiedenen Fledermausarten. Durch den geplanten Eingriff wird sowohl bau- als auch vor allem betriebsbedingt ein Störungspotenzial für Fledermäuse durch die zu erwartende Lichtemission entstehen. Dadurch können auch Flugwege und Quartiere betroffen sein, die nicht im direkten Eingriffsbereich liegen. Ein Ausgleich kann hier insbesondere für die Arten Kleine/Große Bartfledermaus, Braunes Langohr, Fransenfledermaus und Wasserfledermaus geschaffen werden durch eine ergänzende Vermeidungsmaßnahme zur Verbesserungen der Querung der Milser Straße als sogenannter Hop over und/oder Leitlinie zum Durchlass der Lutter. Konkret sollte eine Eichenhochstammreihe auf der Südseite der Trasse zwischen jetziger Endhaltestelle und Beginn Lutterwald möglichst 2-3 Jahre vor Maßnahmenbeginn gepflanzt werden. Darüber hinaus müssen vorhandene Leitstrukturen beidseitig der Milser Straße, die zum Durchlass führen, gesichert werden.

Störwirkung durch Licht

Ergänzend zur Vorgabe von Natrium(dampf)-Niederdruck- oder Natrium-Hochdrucklampe sollte folgende konkreter auf den emittierten Frequenzbereich des Lichtes eingehende Formulierung Verwendung finden: Einsatz von Lampen, die nur in einem engen Spektrum und kein Licht unter 450 nm emittierten. Je nach Stand der Technik können auch Leuchtdioden(LED)-Lampen Verwendung finden. Ziel ist, insbesondere die Anlockwirkung für fliegende, dämmerungs- und nachtaktive Insekten zu minimieren. Es ist zudem die Beleuchtung möglichst in den Kern-Nachstunden weiter zu reduzieren oder ganz abzuschalten.

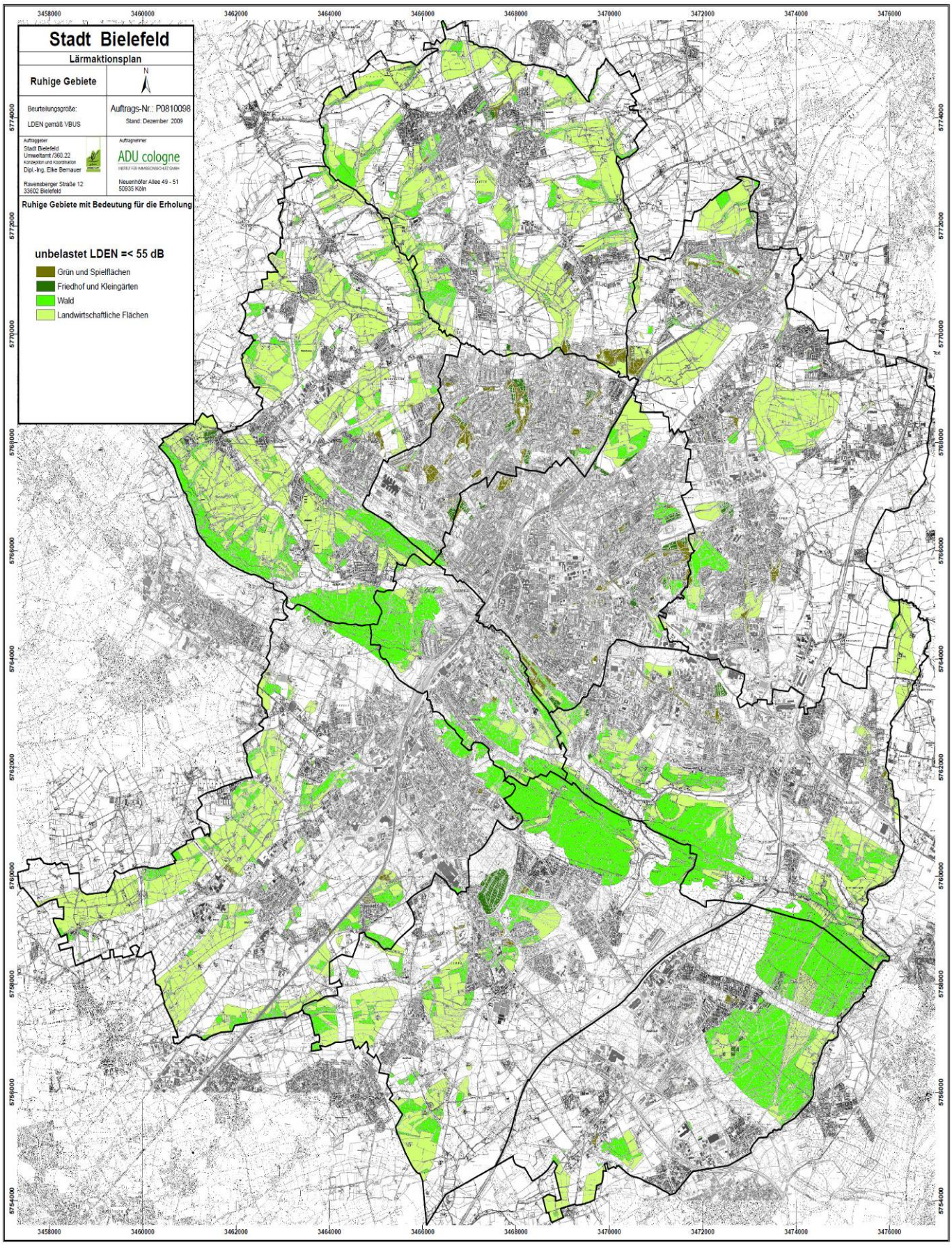
Hinweis:

Der Landschaftsbeirat hat in seiner Sitzung am 28.6.11 nachstehenden Beschluss gefasst:
Der Landschaftsbeirat stimmt der vorgestellten Verlängerung der Stadtbahnlinie 2 bis Milse Ost zu. Er regt an, die Buschbachmündung in die Lutter näher an die Straßenbahntrasse heran zu legen, um den Eingriff in das gesetzlich geschützte Biotop zu minimieren.

Mit freundlichen Grüßen

Clausen
Oberbürgermeister

Ruhende Gebiete mit Bedeutung für die Erholung



LANDSCHAFTSBEIRAT

Auszug
aus der noch nicht unterzeichneten Niederschrift
der Sitzung vom 28.06.2011

Zu Punkt 2 (öffentlich) **Planfeststellung für die Verlängerung der Stadtbahnlinie 2 bis Milse Ost**

Beschlussgrundlage:
Drucksache: 2734/2009-2014

Beschluss:
Der Landschaftsbeirat stimmt der vorgestellten Verlängerung der Stadtbahnlinie 2 bis Milse Ost zu. Er regt an, die Buschbachmündung in die Lutter näher an die Straßenbahntrasse heran zu legen, um den Eingriff in das gesetzlich geschützte Biotop zu minimieren.

- bei einer Enthaltung einstimmig beschlossen -

-.-.-

360 Umweltamt, 29.06.2011, 51-3303

An

360.42

zur Kenntnis und ggf. weiteren Veranlassung
i. A.

gez. Kögel