

Beschlussvorlage der Verwaltung

| Gremium | Sitzung am | Beratung |
|-------------------|------------|------------|
| Landschaftsbeirat | 23.03.2010 | öffentlich |

Beratungsgegenstand (Bezeichnung des Tagesordnungspunktes)

Neubau der L 788 / L791 Ortsumgehung Friedrichsdorf

Beschlussvorschlag:

Begründung:

Sachstandsbericht

Anlass

Der Landesbetrieb Straße beabsichtigt, durch den Bau einer Ortsumgehung Süd und einer Ortsumgehung Ost den Ort Friedrichsdorf zu entlasten. Im Rahmen des Linienbestimmungsverfahrens wurde im Zeitraum von November 2004 bis Juni 2006 eine Umweltverträglichkeitsprüfung durchgeführt. Die in ihren Belangen betroffenen Behörden und Gemeinden sowie der ehrenamtliche Naturschutz wurden hierzu in 3 Arbeitskreisen gehört.

Darauf aufbauend hat der Landesbetrieb Straßen NRW im weiteren Verfahren eine Vorplanung erarbeitet und diese in der Zeit vom 26.01.2010 bis zum 26.02.2010 in Bielefeld und in Gütersloh zur Einsichtnahme für die Bürger öffentlich ausgelegt. Nach Auswertung der Anregungen und Bedenken der Bürger werden die beiden Städte einen Beschluss für die Stellungnahme im Linienbestimmungsverfahren fassen. Anschließend wird ein abschließender Behördentermin mit allen Trägern öffentlicher Belange durchgeführt, der der Abstimmung der Linienführung dient.

Ziel des Straßenneubaues

Zurzeit führen die L 788 als Ost-Westverbindung mit Anschluss an die Buschkampstraße und die L 791 mit Anschluss an die Ummelner Straße in Bielefeld durch den Ortskern von Friedrichsdorf. Innerhalb der Ortsdurchfahrt Friedrichsdorf haben die Landesstraßen L 788 und L 791 neben ihrer Funktion als Straßen für den regionalen Verkehr und Zubringer zu großräumigen und überregionalen Straßenzügen wie A 33 und A 2 zusätzlich die Aufgabe einer innerörtlichen Hauptverkehrsstraße mit Erschließung des Geschäfts- und Wohnbereichs von Friedrichsdorf zu übernehmen. Für diese Aufgaben sind die derzeitigen Ausbaustandards der beiden Landesstraßen unzureichend. Separate Verkehrsräume für Radfahrer und den ruhenden Verkehr fehlen ebenso wie Linksabbiegespuren in den Knotenpunkten. Beidseitig der L 788 und der L 791 befindet sich dichte Bebauung mit vielen Zufahrten. Aufgrund dieser Unzulänglichkeiten und durch die Mischung von Durchgangsverkehr mit dem Ziel-, Quell- und Binnenverkehr wird die Wohnqualität der Anlieger der L 788 und der L 791 in der Ortsdurchfahrt Friedrichsdorf stark beeinträchtigt. Aus diesen Gründen soll der Ortsteil Friedrichsdorf durch den Bau einer Süd- und einer Ostumgehung entlastet werden.

Ziele der Raumordnung und Landesplanung sowie der Bauleitplanung

Der Neubau der Ortsumgehung Friedrichsdorf im Zuge der L 788 / L 791 entspricht den Zielen der Landesplanung und Raumordnung. Beide Ortsumgehungen sind im Gebietsentwicklungsplan für den Regierungsbezirk Detmold – Teilabschnitt Gütersloh – als Straßen für den regionalen Verkehr ausgewiesen und im Flächennutzungsplan der Städte Gütersloh und Bielefeld dargestellt.

Unter der Bezeichnung „L 791 Ortsumgehung Gütersloh/Friedrichsdorf“ sind beide Maßnahmen im Landesstraßenbedarfsplan in der 1. Stufe enthalten. Die Feststellung des Bedarfs ist gemäß § 1 des Landesstraßenausbaugesetzes für die Planfeststellung nach § 38 Straßen- und Wegegesetz NRW verbindlich.

Umweltprüfung

Im Rahmen des Linienbestimmungsverfahrens wurde unter Beteiligung der Träger öffentlicher Belange eine Umweltprüfung durchgeführt. Hierzu wurden mehrere Varianten untersucht (siehe Anlage 1).

Wegen der vielen Zwangspunkte und der vorgegebenen Anschlüsse der Ostumgehung an die Südumgehung Friedrichsdorf im Süden und an die Ummelner bzw. Brackweder Straße nördlich von Friedrichsdorf sowie der eingegengten Lage zwischen den beiden Ortsteilen Friedrichsdorf und Windflöte wurde der Ostumgehung nur eine Variante, die Variante A zugrunde gelegt. Der Eingriff in das im Landschaftsplan Bielefeld-Senne festgesetzten Naturschutzgebietes Nr. 2-1-20 „Reiher- und Röhrbach“ im Bereich „Reckenbruch/ Ramsbruch“ soll entsprechend der Aussage des Landesbetriebes Straße in ihrem „Erläuterungsbericht zur Vorplanung“ durch möglichst ortsnahe Einschwenken auf die vorhandene Straße minimiert werden. Hierbei ist anzumerken, dass diese im Erläuterungsbericht zur Vorplanung vom Landesbetrieb Straße dargestellte Linienführung der Ostumgehung mit Inanspruchnahme des Naturschutzgebietes Nr. 2-1-20 „Reiher- und Röhrbach“ nicht dem Ergebnis der Arbeitskreise zur Durchführung der Umweltprüfung entspricht (siehe Anlage 2).

Im Rahmen der Arbeitskreise wurde aufgrund der Einwendungen der Stadt Bielefeld als untere Landschaftsbehörde der Anschluss der Ortsumgehung Ost zur Schonung des Naturschutzgebietes einvernehmlich nach Süden auf das Stadtgebiet der Stadt Gütersloh verlagert und der Umweltprüfung unterzogen. Eine Prüfung von Untervarianten mit und ohne Inanspruchnahme der Naturschutzgebietsflächen wurde im weiteren Verfahren nicht vorgenommen.

Im Bereich der Windflöte soll die Trasse der Ostumgehung zum Schutz der Wohnbebauung auf dem Stadtgebiet von Bielefeld möglichst nah an die gewerbliche Bebauung von Friedrichsdorf herangeführt werden.

Für die Linienführung der Südumgehung wurden als mögliche Führung die Varianten B1, B2, B3, und B4 entwickelt. Für die Beurteilung der Umweltauswirkungen auf die Schutzgüter wurden die Varianten B für die Südumgehung jeweils zusammen mit der Variante A für die Ostumgehung bewertet und verglichen. Hieraus ergaben sich folgende Varianten: A-B1, A-B2, A-B3 und A-B4. Zusätzlich wurde als Vergleich die Null-Variante (0-Fall) und die planfestgestellte Trasse der Ortsumgehung Süd von 1984 in die Untersuchung mit einbezogen (siehe auch Anlagen 3 und 4).

Die Stadt Bielefeld ist von der Südumgehung (B-Varianten) nur im östlichen Teilbereich betroffen, wo der Anschluss an die bestehende L 788 (Buschkampstraße) in Höhe des Kreuzungsbereiches Gasselstraße / Sonnentauweg hergestellt werden soll. Die Prüfung der Varianten bezieht sich auf die Gesamtstrecke der beiden Ortsumgehungen. Die wesentlichen Unterschiede in den Auswirkungen auf die Schutzgüter ergeben sich durch die Linienführung zwischen Friedrichsdorf und Bielefeld im Osten. Bis zur Paderborner Straße ist der Verlauf aller 4 B-Varianten identisch.

Die ortsnahe Varianten A-B1 und A-B2 sind bezogen auf die Schutzgüter Pflanzen und Tiere, Landschaft, Erholung und biologische Vielfalt als am umweltverträglichsten einzustufen, wobei die Variante A-B1 dicht gefolgt von der Variante A-B2 die günstigste Lösung darstellt.

Die Varianten A-B3 und A-B4 schneiden im Vergleich aufgrund ihrer größeren Länge, der damit verbundenen größeren Flächeninanspruchnahme und der größeren Zerschneidungswirkung am ungünstigsten ab. Hiervon betroffen ist insbesondere der walddreiche Landschaftsraum südöstlich von Friedrichsdorf, der auf großer Länge durchschnitten wird. Dieser Bereich hat aufgrund des kleinräumigen Wechsels von Wald, Grünland, Acker eine hohe Bedeutung für die Erholung. Dementsprechend ist dieser Raum in dem Entwurf der Anlage 21 zum Lärmaktionsplan der Stadt Bielefeld als „ruhiges Gebiet mit der Bedeutung für die Erholung“ dargestellt.

In Bezug auf die Schutzgüter Pflanzen und Tiere ist negativ anzumerken, dass die Varianten A-B2, A-B3 und A-B4 alle in unterschiedlichem Maße durch Flächen verlaufen, die als Bestandteil schutzwürdige Biotope in das Kataster des Landes NRW aufgenommen worden sind.

Auch aufgrund des Anslusserfordernisses der Ostumgehung an die Südumgehung schneiden die beiden ortsfirneren Varianten A-B3 und A-B4 gegenüber den ortsnahe Varianten A-B1 und A-B2 wesentlich ungünstiger ab. Von der hierdurch notwendigen Verlängerung der Variante A bis zum Anschluss an die

Südmühlgang werden zusätzliche Waldflächen und ein Feuchtwiesenbereich mit einem Stillgewässer beansprucht. Bei dem Teich handelt es sich um das gesetzlich geschützte Biotop GB-4017-268. Zudem sind der Teich und die Feuchtwiese eine festgesetzte Ausgleichs- und Ersatzmaßnahme für die Gashochdruckleitung der WINGAS.

Ergebnis des Abwägungsprozesses - Vorzugslinie

Mit dem Prognose-Null-Fall entstehen im Vergleich zu den Ausbauvarianten keine zusätzlichen Verluste oder Beeinträchtigungen. Es werden jedoch weder verkehrsplanerische Ziele erreicht, noch werden die Siedlungsbereiche von den Auswirkungen des Verkehrs entlastet.

Als Ergebnis der UVS ist festgestellt worden, dass die ortsnah verlaufende Variante A-B1 als günstigste Lösung hinsichtlich der Auswirkungen auf die Schutzgüter der natürlichen Umwelt zu bewerten ist. Die Variante A-B2 wurde geringfügig ungünstiger in der UVS im Hinblick auf die Schutzgüter Tiere und Pflanzen, Boden, Wasser, Klima und Luft sowie Landschaft bewertet, könnte aber als Alternative in Frage kommen.

Bei allen Varianten sind die Entlastungswerte in derselben Größenordnung (74-76 %), hier tritt keine der Varianten als Dominante hervor. Die Kosten für die einzelnen Varianten weichen nur im geringen Rahmen voneinander ab, nur durch unterschiedliche Baustreckenlängen können höhere/niedrigere Baukosten (Unterschied nach aktuellem Stand 200.000,- €) ermittelt werden.

Von der Radienfolge schneidet die Planfeststellungsvariante von 1984 am günstigsten ab. Direkt danach ist die Variante A-B2 anzusetzen, auch hier sind die Elemente so gewählt, dass die Entwurfsgeschwindigkeit $V_e = 80$ km/h eingehalten werden kann.

Die größten Entlastungseffekte im Hinblick auf die Wohnfunktion ergeben sich für die am weitesten von der Wohnbebauung entfernt verlaufenden Variante A-B4. Allerdings kann auch bei der Variante A-B2 der Grenzwert der 16. BImSchV von 59 DBA (tags) ohne bauliche Maßnahmen eingehalten werden.

Für das Teilschutzgut landschaftsbezogene Erholung haben die ortsfernen Varianten A-B3 und A-B4 im Vergleich die erheblichsten nachteiligen Auswirkungen. Als günstigste Lösung für diesen Bewertungspunkt ergeben sich ohne signifikanten Unterschied die Varianten A-B1 und A-B2.

Insgesamt schneidet die Variante A-B2 gem. dem Erläuterungsbericht des Landesbetriebes Straßen im Hinblick auf städtebauliche Kriterien am günstigsten ab.

| Auswirkungen | L 788 (Varianten B) und L 791 (Variante A) | | | | |
|--------------|--|---------|---------|---------|---------|
| | Planfeststellungsvariante 84 | A - B 1 | A - B 2 | A - B 3 | A - B 4 |
| Umwelt | | | | | |
| Entlastung | | | | | |
| Kosten | | | | | |
| Trassierung | | | | | |
| Städtebau | | | | | |
| Fazit | | | | | |

Quelle: Landesbetrieb Straßenbau



Zusammenfassend ist festzustellen, dass bei einer Abwägung der fünf oben genannten Punkte die Variante A-B2 am günstigsten abschneidet. Insbesondere das Schutzgut Mensch wurde als besonders wichtig gewichtet, deshalb wurde die **Variante A-B2** als Vorschlagslinie gewählt. Im Dezember 2006 wurde durch die politischen Gremien der Stadt Gütersloh beschlossen, die **Variante A-B2** weiterzuverfolgen.

Der Beirat wird um ein Votum gebeten.

Beigeordnete

Anja Ritschel

Wenn die Begründung länger als drei Seiten ist, bitte eine kurze Zusammenfassung voranstellen.

