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
26.08.2010; 25.4.34-01-1/10		13.10.2010

Planfeststellungsverfahren für den Neubau der A 33/B 61 – Zubringer Ummeln
Anhörungsverfahren

Sehr geehrte Damen und Herren,

mit diesem Schreiben erhalten sie die Stellungnahme der Stadt Bielefeld – vorbehaltlich einer Zustimmung der politischen Gremien- zu dem o. g. Bauvorhaben.

Die Stadt Bielefeld begrüßt die Absicht des Bundes zum Bau der A 33/ B 61, da hierdurch das untergeordnete Straßennetz im Bielefelder Ortsteil Ummeln von Durchgangsverkehr entlastet wird.

Aus Sicht der gesamträumlichen Planung bestehen gegen die Planung keine Bedenken. Der aktive Lärmschutz endet von der Autobahnanschlussstelle A 33 / B 61 n ausgehend im Westen an der geplanten Überführung der Bokelstraße / Straße Ramsloh über die B 61 n. Damit ist für die Siedlung Auf der Hart im Süden wie im Westen kein aktiver Lärmschutz, sondern nur eine visuelle Abschirmung durch Gehölzpflanzungen vorgesehen. Den schalltechnischen Berechnungen ist zu entnehmen, dass die für die innerhalb der gemischten Baufläche Auf der Hart gelegenen Immissionsorte Auf der Hart 16a und Auf der Hart 24 prognostizierte Immissionsgrenzwerte trotz des für die Siedlung fehlenden aktiven Lärmschutzes Größenordnungen aufweisen, die mit im Maximum 53 bzw. 51 dB(A) tags und 46 bzw. 45 dB(A) nachts sogar unterhalb der Immissionsgrenzwerte für Allgemeine Wohngebiete gemäß 16. Verordnung zur Durchführung des Bundesimmissionsschutzgesetzes (Verkehrslärmschutzverordnung) liegen (49 dB(A) bei Tag und 59 dB(A) bei Nacht).

In Bezug auf die einzelnen aus der Bilanz des Immobilienservicebetriebes (ISB) zu veräußernden Flächen muss noch im Detail verhandelt werden, da einige Flurstücke durch die Inanspruchnahme von Teilflächen für Straßenbauzwecke stark wertgemindert werden und die Restflächen nicht mehr sinnvoll verwendet werden können. Diese Flächen sollten durch den Vorhabensträger aufgekauft werden. Eine für Straßenbauzwecke in Anspruch genommene Teilfläche des Flurstückes 288 (Knappweg), Flur 35, Gemarkung Ummeln ist im Grunderwerbsplan nicht aufgeführt. Tatsächlich handelt es sich hierbei nicht um eine öffentlich gewidmete Straße, sondern um eine Privatfläche des ISB. Diese ist ebenfalls durch den Vorhabensträger zu erwerben.

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)

Aus verkehrsplanerischer Sicht bestehen gegen die vorgelegten Unterlagen in Zusammenhang mit der Anbindung der Auf-/Abfahrtsrampen der A 33/B 61 an die L 791 (Ummelner Straße) sowie der K 18 (Kasseler Straße) und der Führung der Radfahrer Bedenken. Die räumlich enge Abfolge der Einmündungen, sowie die zügige Führung des Kfz-Verkehrs aufgrund der Linienführung der Auf-/Abfahrrampen und der K 18 in der Zuführung zur L 791 wird hinsichtlich der potenziellen Gefährdung für Radfahrer im unmittelbaren Einmündungsbereich als kritisch angesehen. Insbesondere die zu erwartenden Konflikte mit –zulässigerweise- „links“ entgegen der Fahrtrichtung fahrenden Radfahrern mit den rechts abbiegenden Kfz sind nicht zufriedenstellend gelöst. Zudem steht zu befürchten, dass Autofahrer trotz Verbots nach rechts in die Kasseler Straße –kommend von der A 33/B 61- abbiegen werden, was heute möglich ist. Durch die Kombination der jeweiligen Linksabbiegespur in die K 18 und in die L 791 kann es durch „überraschendes“ Linksabbiegen in die K 18 zu Auffahrunfällen kommen. Hier ist, an Stelle der kurzen Abfolge der o. g. Einmündungen, die Anlage eines Kreisverkehrsplatzes vorzusehen. Mit einem Kreisverkehrsplatz würden die Forderungen nach einer sicheren Ausgestaltung für die seitens des Antragstellers geplanten Einmündungen- erfüllt. Dies betrifft insbesondere auch die sichere Führung der Radfahrer, da es sich bei der L 791 und der K 18 um eine wichtige Radverbindung handelt.
Sollte der Forderung nach einem Kreisverkehrsplatz nicht gefolgt werden, ist der Geh-/Radweg aus Gründen der Verkehrssicherheit auf die Südwestseite der L 791 zu verlegen und in Höhe der Einmündung mit der K 18 eine Querungshilfe (Mittelinsel) vorzusehen. Dies wäre allerdings die schlechtere Lösung, da der Geh-/Radweg im weiteren Verlauf der L 791 in Richtung Ortskern Ummeln auf der Nordostseite verlaufen sollte.
Der Geh-/Radweg unterhalb des Brückenbauwerkes im Zuge der Überführung der A 33/B 61 über die L 791 sollte auch in ausreichender Breite im weiteren Verlauf der Unterführung unter der Bahnstrecke Bielefeld-Hamm geführt werden. Hier ist dann aus diesem Grund eine einspurige Verkehrsführung für den MIV erforderlich, was über getrennte Lichtsignalanlagenphasen möglich ist. Die geplante Querung direkt hinter der Bahnbrücke im Zuge der Signalisierung wird als nicht verkehrssicher angesehen. Hier sollte der Geh-/ Radweg östlich der Bahnlinie soweit verlängert werden, dass die Radfahrer erst in Höhe der Straße Am Bahndamm die L 791 queren. An dieser Stelle ist eine Querungshilfe in der L 791 vorzusehen.
Darüber hinaus sollte auch die Geh-/Radweglücke an der L 791 in westlicher Richtung bis zum Buschweg geschlossen werden.
Der Wegfall der Haltestelle Ummeln Bahnhof ist in Abstimmung mit Mobiel/BVO noch zu prüfen. Hierzu besteht aus der Sicht des Aufgabenträgers ÖPNV die Notwendigkeit, die Bushaltestelle im Bereich Ummelner Straße (L791)/ Kasseler Straße (K 18) auch zukünftig bestehen zu lassen.
Am Ende des Dammweges ist eine Wendeanlage für ein dreiachsiges Müllfahrzeug vorzusehen.
Auf der Westseite der B 61 verbleibt ein ca. 150 m langes Reststück des Sunderweges als öffentliche Verkehrsfläche im Eigentum der Stadt, welches nicht mehr an das öffentliche Verkehrsnetz angeschlossen ist. Erschlossen werden nur die zwei neu geplanten Durchlässe unterhalb der B 61. Diese Fläche sollte möglichst an den Vorhabensträger abgegeben werden.
Um die südlich der A 33/B 61 verbleibende Restfläche des Flurstückes 1966 wieder an das Wegenetz anzuschließen, soll ein vorhandener Wirtschaftsweg verlängert werden (Bauwerksverzeichnis lfd. Nr. 3.33). Der bestehende Weg gehört der Stadt Bielefeld und ist dem ISB zugeordnet. So wie im Lageplan dargestellt kann der Wirtschaftsweg nicht gebaut werden, da der vorhandene Weg in Höhe der Bebauung endet. Da die Wegeverlängerung nur der Erschließung einer Fläche dient, welche zukünftig der Bundesrepublik Deutschland gehört, sollte sie auch hinsichtlich des Eigentums beim Bund verbleiben.
Nördlich der B 61 verbleibt ein Teilstück der Bokelstraße im Eigentum des Stadt Bielefeld (Amt für Verkehr), welches zukünftig nur noch der Anbindung des Ramsloh (Privatstraße) dient. Diese Verkehrsfläche der Bokelstraße soll daher möglichst abgegeben werden. Wenn eine Abgabe der Fläche nicht möglich ist, ist an geeigneter Stelle eine Wendeanlage zu errichten.

Die Bokelstraße sollte gemäß RASt 06 für einen Begegnungsfall Lkw/Pkw ausgelegt werden und daher eine Querschnittsbreite von 5,00 m erhalten.
In der Anbindung der B 61alt an die A 33/B 61 entsteht durch den Querneigungswechsel bei Stat. 0+205 eine entwässerungsschwache Zone. Diese ist möglichst zu vermeiden.
Im Knotenpunkt A 33/B 61/Gütersloher Straße ist eine Rechtsabbiegespur -aus Richtung A 33 kommend- anzulegen. Dadurch können Wendemanöver bzw. rechtswidrige Abbiegevorgänge von Kraftfahrern -welche an der Abfahrt L 791 vorbeigefahren sind- vermieden werden.
Der in Teilen zurück zubauende Abschnitt der Teilabschnitt der B 61 (Bauwerksverzeichnis lfd. Nr. 5.11) dient nur noch der Erschließung des Grundstückes Gütersloher Straße 375. Dieser Abschnitt sollte daher möglichst dem Anlieger übertragen werden.
Der Knappweg (Flurstück 288) wird durch die A 33/B 61 unterbrochen. Die verbleibenden Reststücke dienen lediglich der Erschließung der anliegenden Flächen und des geplanten Regenrückhaltebecken. Die Reststücke sollten daher abgegeben werden. Die Sichtachse der alten Linienführung der B 61 ist am Bauende jeweils durch Verwallungen oder Bepflanzungen zu unterbrechen.
Der Knappweg wird durch den Bau der A 33/B 61 in Höhe der Station 4+600 unterbrochen. Derzeit verläuft die überregionale touristische BahnRadRoute „Hellweg-Weser“ von Osten kommend über die Korbacher Straße, Bokelstraße, Ramsloh, Knappweg, Querung der B 61 (Gütersloher Straße) und Isselhorster Straße in Richtung Westen, wie in der **Anlage 1** dargestellt.
Anstelle der derzeitigen Führung der BahnRadRoute ist eine alternative Wegführung über die Straße Ramsloh bis an die Isselhorster Straße möglich. Dabei bestünde die Möglichkeit, die B 61 (Gütersloher Straße) ca. 150 m südlich des Endes der Planfeststellung zu queren. An dieser Stelle wird bereits ein ausgeschilderter Wanderweg (Wappenweg) über die B 61 geführt. Darüber hinaus liegt wenige Meter nördlich der Einmündung die Bushaltestelle „Fichten“. Für die Bewohner der Siedlung Krahlheide sowie und der angrenzenden südwestlich gelegenen Streusiedlungen stellt die Straße Ramsloh somit eine wichtige Verbindung in Richtung Gütersloh dar. Zudem existiert eine weitere fußläufige Wegeverbindung aus Richtung Süden über die Straße „Finnweg“ in Richtung Norden zur Isselhorster Straße, die über die Straße Ramsloh die B 61 kreuzt. Schon bei den heutigen Verkehrsmengen ist eine sichere Querung der B 61 im Abschnitt zwischen Gütersloh-Isselhorst und Bielefeld-Ummeln in den Spitzenstunden nur schwer möglich. Das im Rahmen der Planfeststellung erarbeitete Verkehrsgutachten prognostiziert eine Steigerung der Verkehrsbelastung für die B 61 zwischen der Ortsumgehung Ummeln und der Stadt Gütersloh von 16.000 Kfz/24h (Analyse 2007) auf 24.000 Kfz/24h (Prognose 2025). Durch die durch den Bau der A 33/B 61 erforderliche Umlegung der BahnRadRoute Hellweg-Weser gewinnt die Querung der B 61 in Höhe der Straße Ramsloh zusätzlich an Bedeutung. Das Erfordernis, an dieser Stelle eine sichere Querungsmöglichkeit für Radfahrer und Fußgänger zu schaffen, nimmt somit weiter zu. Daher wird die Errichtung einer Querungsstelle mittels Mittelinsel in Höhe der Einmündung B 61 (Gütersloher Straße)/Ramsloh gefordert.

Aus straßenverkehrsbehördlichen Gesichtspunkten wird über die vorgenannten Gründe hinaus geteilt und darauf hingewiesen, dass die in den Planunterlagen dargestellte Situation an der L 791 (Ummelner Straße) mit der „Ausfahrt“ der Kasseler Straße und der Zu- bzw. Abfahrt zur A 33/B 61 aufgrund der unmittelbaren Nähe nicht verkehrssicher funktionieren wird. Solange es baulich möglich ist, dass aus der Kasseler Straße Busse ausfahren können, wird sich durch Beschilderungs- und Markierungsmaßnahmen nicht verhindern lassen, dass dort auch Fahrzeuge **ein**fahren. Damit würde sich faktisch eine weitere Linksabbiegebeziehung ergeben. Diese Fahrbeziehung ist aus Sicht der Straßenverkehrsbehörde zur Erschließung des Wohngebiets Kasseler Straße/Warendorfer Straße und zur Vermeidung sonst notwendiger Umwegefahrten über die Gütersloher Straße auch erwünscht. Bei der vorgesehenen Neuführung der Kasseler Straße besteht der Grund für unechte Einbahnstraße in der „alten“ Kasseler Straße nicht mehr [fehlende Sichtbeziehung zwischen ausfahrenden Verkehrsteilnehmern und Fahrverkehr auf der L 791 aus Richtung Friedrichsdorf an der vorhandenen Einmündung L 791/K 18 (vormals Unfallschwerpunkt)]. Daher sollte die Kasseler Straße zukünftig bereits ab der Einmün-

dung auf die L 791 im Beidrichtungsverkehr geführt werden, um die Anbindung sicherzustellen.
Auch die Radwegeführung in diesem Bereich sollte so angelegt werden, dass Radfahrer nicht unmittelbar hinter der Bahnbrücke queren müssen (sondern weiter in Richtung Friedrichsdorf, etwa über eine Mittelinsel in Höhe „Am Bahndamm“) und zwischen Ausbauende und Buschweg keine Radwegelücke mehr verbleibt.

In Bezug auf die bauliche Mitteltrennung der Richtungsfahrbahnen der A 33/B 61 wird es aufgrund des Sichtbarkeitsgrundsatzes von Verkehrszeichen für den Kraftfahrtstraßenbereich mit baulicher Mitteltrennung für erforderlich gehalten, die Fahrbahntrennung so anzulegen, dass am linken Fahrstreifenrand (in der Mitteltrennung) Verkehrszeichen aufgestellt werden können. Bei einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 100 km/h bedeutet dies für ein Gefahrzeichen (als breitestem Verkehrszeichen) in der erforderlichen Seitenlänge von 90 cm (Größe 2) und einem Sicherheitsabstand von 50 cm zu beiden Seiten eine Mitteltrennung von 1,90 m.

In Zusammenhang mit der Kanalisation ist grundsätzlich bei allen Kanal- und Druckrohrleitungen zu beachten, dass in einem Abstand bis zu 2,50 m beiderseits der Rohrachse keine Maßnahmen durchgeführt werden, die den Bestand und Betrieb der Leitungen gefährden. Insbesondere darf dieser Bereich - soweit sie über die hier festgelegten baulichen Maßnahmen hinausgehen - weder überbaut, noch mit tiefwurzelnden Bäumen oder Büschen bepflanzt werden.
Die Anfahrbarkeit der Kanalschächte ist jederzeit zu gewährleisten. Zu diesem Zweck sind erforderliche Zuwegungen nach der Richtlinie zur Standardisierung des Oberbaus von Verkehrsflächen (RStO 01) auszuführen, so dass schwere LKW (Spülfahrzeuge, etc.) zu den Schächten gelangen können. Hieraus resultierende Kosten sind von dem Vorhabensträger zu tragen.
Darüber hinaus wird darauf hingewiesen, dass gemäß der Darstellung im Lageplan (Bauwerksverzeichnis lfd. Nr. 4.05) wird die Druckrohrleitung (DRL) im Bereich des Leitungsknoten – Verbindung der DRL Bockelstraße mit DRL Ramsloh – von einer Lärmschutzwand überbaut.
Hierbei wird davon ausgegangen, dass dieser Leitungsknoten (mit Spülschacht und Absperrschiebern) verlegt werden muss. Dieses ist im Zuge der Detailplanung zu überprüfen. Die vorgesehene Regelung im Bauwerksverzeichnis sollte auf jeden Fall beinhalten, dass die DRL verlegt wird.
Des Weiteren ist die DRL Gütersloher Straße im Bauwerksverzeichnis und in den Planunterlagen nicht enthalten und daher mit aufzunehmen. Die Leitungstrasse ist dem beiliegenden Plan (s. **Anlage 2)** zu entnehmen.
Ob hier eine Verlegung des Leitungsknoten – DRL Gütersloher Straße mit DRL Isselhorster Straße – oder einer Leitungsstrecke sinnvoll oder erforderlich ist, kann erst anhand der Detailplanung beurteilt werden.
Die Leitung ist auf Kosten der Bundesrepublik Deutschland (Bundesstraßenverwaltung) soweit erforderlich zu sichern bzw. zu verlegen. Die Unterhaltung obliegt der Stadt Bielefeld.
Die Detailplanung ist mit der Stadt Bielefeld - Umweltbetrieb, Abt. 700.42, Entwurf und Neubau von Abwasseranlagen - frühzeitig abzustimmen. Sollten im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens die eingegangen Stellungnahmen den Bestand der o. g. Leitungen betreffen bitten wir um entsprechende Beteiligung.

Zu den Belangen der unteren Landschaftsbehörde wurde mit Schreiben vom 23.02.2009 an den Landesbetrieb Straßenbau zum Entwurf des landschaftspflegerischen Begleitplanes und zu dem Artenschutzrechtlichen Fachbeitrag, Stand 2008 ausführlich Stellung genommen.
Meine geäußerten Prüfbemerkungen wurden teilweise entsprechend berücksichtigt und in die jetzt vorgelegten Planfeststellungsunterlagen, Stand April 2010 eingearbeitet.
Die nicht berücksichtigten Prüfbemerkungen sowie neue Anregungen und Bedenken, die sich aus den nunmehr vollständig vorliegenden Planfeststellungsunterlagen ergeben, trage ich nachfolgend vor.

Der Beirat bei der unteren Landschaftsbehörde wurde in seiner öffentlichen Sitzung am 21.09.2010 beteiligt. Hierzu übermittele ich Ihnen (s. **Anlage 3)** den gefassten Beschluss zur weiteren Verwendung.

I: Artenschutzrechtlicher Fachbeitrag

Grundsätzliches:
Die generellen artenschutzrechtlichen Verbotstatbestände des § 44 Abs.1 BNatSchG beinhalten auch das sogenannte Tötungsverbot. Dieses Verbot wird im Textteil des Fachbeitrages nicht weiter beachtet, sondern nur die Fragestellung, ob die ökologische Funktion der Lebensstätten für die lokale Population erheblich beeinträchtigt werde. Auch wenn dann in der Tab. 3 im Rahmen der gelisteten Minderungsmaßnahmen/Konfliktvermeidung die Tötung indirekt wieder thematisiert wird, ist diese Vorgehensweise mangelhaft. Es finden sich auch keine Aussagen zur lokalen Population der betrachteten Arten, zur Sicherung der kontinuierlichen ökologischen Funktionalität, sowie zur Notwendigkeit eines durchzuführenden, projektbegleitenden Monitorings bei Unsicherheiten bezüglich der Wirksamkeit der vorgesehenen Maßnahmen und ggf. ergänzende Korrekturmaßnahmen.
Die Ergebnisse einer Fledermauserfassung im Rahmen der faunistischen Kartierung stellen die wesentliche Grundlage für die Planungsschritte Bewertung, Konfliktanalyse sowie die Begründung der Notwendigkeit und konkrete Ausgestaltung von Vermeidungsmaßnahmen da. Dem Aufzeigen der räumlich-funktionalen Zusammenhänge zwischen verschiedenen Teillebensräumen kommt bei der späteren Festlegung von Querungshilfen und Leitstrukturen eine grundlegende Bedeutung zu. Diese Aufbereitung ist nachvollziehbar und problembezogen darzustellen und aufzubereiten, so insbesondere nachgewiesene und vermutete Habitatsstrukturen, Verbundsstrukturen, Teillebensraumbeziehungen. Es gibt aber im vorliegenden Fachbeitrag bis auf die (potentiellen) Quartierbäume keine Aussagen zu Auswirkungen des Eingriffs in Bezug zu den Funktionszusammenhängen. (Querung von Flugwegen, Zerstörung und Beeinträchtigung von Jagdhabitaten und Auswirkungen auf die lokale Population.) Das Konfliktpotential Verlärmung (Beeinträchtigung des Jagderfolges) und Straßenbeleuchtung wird gar nicht betrachtet.
Nur auf solch einer Grundlage lassen sich die Konfliktpunkte bzw. - bereiche entlang der geplanten Trasse erkennen und die notwendigen Vermeidungs- und Minderungsmaßnahmen ableiten. Das ist nicht erfolgt. Insofern sind auch die im Rahmen des LPB vorgestellten Maßnahmen für die Fledermäuse mangelhaft und müssen vollständig überarbeit werden.
Anmerkung: Eine solche Vorgehensweise ist auch während der Tagung „Berücksichtigung von Fledermäusen bei Straßenplanung“ am 24. Juni 2010, ausgerichtet von Straßen.NRW, von anerkannten Fachleuten (Dr. Robert Brinkmann, Dr. Jochen Lüttmann) als wissenschaftlicher Standard dargestellt worden.
In die Karten der faunistischen Untersuchung, Anlagen 1-4 sollte zum besseren Verständnis die geplante Trasse eingestrichelt werden.
Alle geplanten Artenschutzmaßnahmen sind bei Bauausführung im Rahmen des LAP auf den dann aktuellen technischen Stand abzustellen und mit der unteren Landschaftsbehörde abzustimmen.

Artbezogen:
Die Vorauswahl der Konfliktarten bei den Fledermausarten ist nicht nachvollziehbar. Mindestens 11 Arten wurden kartiert, planungsrelevant nur noch 9 weiter betrachtet, dann werden nur 6 Arten weiterbetrachtet, da angeblich keine planungsbedingten Auswirkungen zu erwarten seien. Die pauschal aufgeführten Aussagen sind nicht ausreichend. So sind z.B. Teichfledermaus, Kleine Bartfledermaus, Große Bartfledermaus im faunistischen Gutachten nicht eindeutig nicht nachgewiesen (Myotis spec.!). Alle drei Arten haben hohe Empfindlichkeit gegenüber Zerschneidung, Lärm und Licht. Abendsegler und Rauhautfledermaus als nicht strukturgebundene Art sind nicht auf ihren Transferflügen betroffen, aber z.B. durch straßennahe Jagdflüge (Straßenlaternen) der Gefahr der Kollision ausgesetzt und als Höhlenbaumbewohner der Gefahr des Quartierverlustes. Sie sind deshalb (vorerst) weiterhin als eine betroffene Art zu behandeln. Ebenso wenig nachvollziehbar wird eine Zerstörung von Fortpflanzungs- und Ruhestätten ausgeschlossen.

Für die Arten Großer Abendsegler, Kleinabendsegler und Rauhautfledermaus werden im Artenschutzbeitrag und in der faunistischen Untersuchung unterschiedliche Angaben zur Kollisionsgefahr angegeben.
Im Gegensatz zu beispielsweise Amphibienleiteinrichtungen existieren für fledermausspezifische Maßnahmen bisher nur wenige belastbare Datengrundlagen, die eine Beurteilung der Effizienz ermöglichen. Deshalb müssen alle Projekte einer systematischen Wirkungskontrolle im Rahmen des Monitoring unterzogen werden.
Auch für die Maßnahmen für Kiebitz und Rebhuhn sind systematische Wirkungskontrollen im Rahmen eines Monitoring vorzusehen.
Auf ein mögliches Kammmolch-Vorkommen im Gewässerkomplex am Dammweg wird nicht hingewiesen. (Vergleiche hierzu auch die UVS aus 1998 und meine Anmerkungen zur faunistischen Untersuchung 2006 vom 30.11.2007.) Der Kamm-Molch wurde nicht wie gefordert nachuntersucht und taucht als planungsrelevante und streng geschützte Anhang-IV-Art der FFH-Richtlinie auch nicht im neugefassten Fachbeitrag auf. Es wird auch nicht begründet, warum ggf. keine weiterführenden Erkenntnisse zu erwarten waren. Hier ist noch eine Abhandlung notwendig.
Das Teichhuhn taucht als planungsrelevante und streng geschützte Art auch nicht im neugefassten Fachbeitrag auf. Sein Vorkommen steht m. E. nicht in Frage. Hier ist noch eine Abhandlung notwendig.
Einige Minderungsmaßnahmen/Konfliktvermeidungen werden zwar im Fachbeitrag benannt, finden sich später nicht mehr in den Prüfprotokollen und dann teilweise auch nicht mehr im LPB in der genauen Artenzuordnung wieder, z.B. beim Waldkauz (Nisthöhlen), Schleiereule (Verzicht auf Grasfluren im Straßenbereich) Kleinspecht (Nisthöhlen) ohne eine ggf. fehlende Erfordernis darzulegen.

II: Zum LBP, Erläuterungsbericht

Seite 9 und 10:
Die Tabelle 1 bezeichnet die Gewässer 1-18 nicht gemäß der Nummerierung in der Anlage 4, Karte Amphibien. Die Gewässer 7- 10 sind demnach die Gewässer am Dammweg.

Seite 21:
Es werden keine Maßnahmen zur Minderung bzw. Vermeidung bautechnischer Art vorgeschlagen bzw. erläutert. Es ist darzulegen, warum die Umgehung bis zur Ummeln Straße vierspurig und nicht wie im südlichen Abschnitt zweispurig vorgesehen ist. Die Zu- und Abfahrten an der Ummelner Straße bedingen erhebliche Eingriffe in die dortigen Kleingewässer, hier ist bautechnisch eine enge Zusammenlegung mit der Umgehung anzustreben.

Seite 26- 30, Tab.3:
Die Berechnung des Kompensationsumfanges in Konflikt- Nr. L9, hier AM100, Eschenwald muss meinem Erachten nach mit Wertstufe 8 erfolgen (in 2008 erfolgte hier die Bewertung mit Wertstufe 10). Die Tabelle 3 sollte zur besseren Nachvollziehbarkeit des Eingriffsumfanges als Gesamtsummen die betroffenen Flächen des Baukörpers und der Belastungszone angeben. Die Teilmenge der beanspruchten Ackerflächen und Ackerbrachen wird mit 47285 qm = 4,72 ha gelistet, in Tab. 7 werden jedoch 8,12 ha überbaute Fläche ausgewiesen. Der Widerspruch ist zu klären.

Seite 36- 57, Maßnahmenkonzept insgesamt:
Gemäß § 15 Abs.2 BNatSchG sind nicht ausgleichbare Eingriffe durch Ersatzmaßnahmen zu ersetzen. Nach dem Wortlaut des Gesetzes „ist eine Beeinträchtigung ersetzt, wenn und sobald die beeinträchtigten Funktionen des Naturhaushaltes in dem betroffenen Naturraum in gleichwertiger Weise hergestellt sind und das Landschaftsbild landschaftsgerecht neu gestaltetet ist“. Die räumlich-funktionale Kompensation wird durch das vorgelegte Konzept noch nicht ausreichend erreicht. Auch wenn ELES verwaltungstechnisch letztlich die Zuordnung von Maßnahmen gemäß Ökokonto- VO innerhalb von Großlandschaften für möglich hält, wird der gesetzliche Auftrag der Kompensation in dem betroffenen Naturraum nicht erreicht.
Die Zuordnung von bis zu 23 km entfernt liegenden Kompensationsflächen wie beispielsweise die Maßnahme A9 in Westbarthausen und Maßnahme A7 in Harsewinkel sehe ich daher als ungünstig an. Der Nachweis räumlich näher liegender Kom-

pensationsflächen bis zu einer Entfernung von 10 km, siehe hierzu auch die Ausführungen auf Seite 41 zum Nachweis von geeigneten Maßnahmen für den Kiebitz, ist anzustreben. Die Kompensation für den Verlust von Infiltrationsflächen über bedeutenden Grundwasserleitern von 4,5 ha soll über Flächenentsiegelung und Extensivierung der Oberflächennutzung ebenfalls über die extern liegenden Maßnahmen A7 und A8 erfolgen. Auch für diesen Funktionsverlust sind räumlich näher liegende Kompensationsflächen anzustreben.
Hinweis: Auf Seite 37 sollte die Neufassung des Landschaftsgesetzes vom 16.03.2010 mit § 4a Abs.3 LG eingearbeitet werden, Punkt d ist entsprechend § 4a Abs. 3 Ziffer 5 LG zu zitieren. Des Weiteren ist im Planungsraum überwiegend der Landschaftsplan Bielefeld-West beachtlich.

Seite 43-44:
A2.1 und Tabelle 5:
Die vorgeschlagene Maßnahme liegt auf der Altablagerungsfläche B61, hier Ablagerungen von Formsanden und stark lehmigen Böden. Eine Aufforstung und damit Anerkennung als Kompensationsmaßnahme kann hier nur erfolgen, wenn diese Ablagerungen vollständig ausgebaut und ordnungsgemäß verbracht werden. Hierzu siehe genauere Anforderungen aus dem Bereich Altlastensanierung. Den zusätzlichen Ansatz eines Wertsteigerungspunktes für den Ausbau sehe ich gemäß ELES nicht.

A3.1- A3.3, A3.5 und Tabelle 5:
Die Anlage von vier Amphibienbiotopen mit geplanten Leiteinrichtungen soll einen Funktionsausgleich für die Verluste der Amphibiengewässer am Dammweg erzielen. Die Konzeption dieses Maßnahmenpaketes wird nicht ausreichend genug erläutert. Entgegen der Empfehlung aus Nov. 2007 wurden die Landlebensräume und Wanderbewegungen nicht weiter untersucht. Nach meiner Einschätzung ist das geplante Ersatzgewässer A3.3 am Dammweg einschließlich der Leiteinrichtung sinnvoll. Es ist sicherzustellen, dass keine Oberflächenwässer aus der Straßenentwässerung eingeleitet werden. Es sind verbindliche Angaben zur Vorlaufzeit der Gewässerherstellung (mind. 3 Jahre) und zum Vorgehen bei der Verfüllung zu erarbeiten. Des Weiteren sind die Quartiersansprüche für Kammmolche zu berücksichtigen. In der Tabelle 5 wurde für diese Maßnahme keine Wertsteigerung innerhalb der Belastungszone gerechnet. Die Lage und Anzahl der Durchlässe für Amphibien müssen den ggf. veränderten Gegebenheiten der neuen Kleingewässerstandorte (siehe A 3.4 und A 3.5) angepasst werden. Die Anzahl von nur zwei Tunneln zur Verbindung der Kleingewässerstandorte nördlich und südliche der Straßentrasse am jetzt geplanten Standort von A.3.3 und A 3.5 ist auf jeden Fall zu gering, um die genannte Funktion der Durchlässigkeit zu erfüllen, da sie sich zudem nicht im unmittelbaren An-/Abwanderungsbereich der Gewässern befinden und von den Amphibien nur relativ schwer gefunden werden können. Weitere Durchlässe an geeigneten Standorten im Abstand von ca. 30 Metern sind m. E. zwingend erforderlich. Die Amphibienleitzäune sollten möglichst nicht entlang des Dammfußes geführt werden, da auch der Böschungsbereich ein gutes Winterquartier sein kann und er sonst als Lebensraum in diesem Bereich komplett für fast alle Kleintiere verloren geht. Außerdem könnte die Durchgangslänge der Amphibientunnel dadurch reduziert werden. Die Ausführung ist außerdem nur als Stelztunnel mit nach unten geöffnetem Boden zu konzipieren, da es sonst keine genügende Feuchtigkeit in den Tunneln gibt und diese nicht von Amphibien angenommen werden (aktuelle Untersuchung an der Buschkampstraße im Auftrag des Umweltamtes im Zusammenhang des Bau der A33 hat das bestätigt). Die MAmS 2000 entspricht in den Ausführungsdarstellungen nicht mehr dem letzten wissenschaftlichen Stand. Das geplante Ersatzgewässer A3.1 östlich der Ummelner Straße, südlich der Bahnlinie wurde in eine vorhandene Weihnachtsbaumkulturfläche verschoben. Ich rege an, dieses nochmals in südöstliche Richtung an einen dort vorhandenen Entwässerungsgraben zu verlegen, da dort mit höheren Grundwasserständen zu rechnen ist. Alternativ wäre am gewählten Standort ein umfangreicherer Bodenabtransport erforderlich. In der Tabelle 5 wurde hier eine Wertsteigerung innerhalb der Belastungszone gerechnet, es ist aber keine ausgewiesen. Die geplante Leiteinrichtung entlang der Bahnlinie muss im Rahmen der Feinplanung vor dem dortigen Fließgewässer und unter Aussparung des Mobil-

funkmastes positioniert werden. Es fehlende kleintiergerechte Durchlässe an der Ummelner Straße, insbesondere wenn dort neben A 3.1 ggf. auch ein neuer Standort für A 3.4 gefunden wird. Ein Absperrsystem über 150 Meter verstärkt die Barrierewirkung der Straße. Es muss wenigstens die Nordost/Südwest-Wanderung ermöglicht werden und ein Einbau von min. 4 Durchlässen ist vorzusehen. Leitsysteme ohne Querungsmöglichkeiten erreichen sonst nicht das Entwicklungsziel der Minderung der Unterbrechung von Funktionsbeziehungen, sondern erhöhen im Gegenteil noch die Barrierewirkung. Das geplante Ersatzgewässer A3.5 liegt zumindest im Zwickelbereich B61 n und Bahnlinie auf einer Ackerhochlage und kann dort nicht funktionsgerecht hergestellt werden. Ich rege daher an, das Gewässer in südwestliche Richtung zu verschieben.

A3.4:
Das geplante Gewässer A3.4 liegt im Zwickel Bahnlinie, B61n und Weg Asholts Hof auf einer planerischen Restfläche. Die Maßnahme wird nur allgemein als Ausgleich für den Verlust von Amphibienlebensräumen und zur Kompensation der Zerschneidungswirkung des Straßenbauwerkes vorgesehen. Aufgrund der Zwickellage und fehlender Leiteinrichtungen halte ich dort das Gewässer für wenig sinnvoll. Einen geeigneten Ersatzstandort auf der gegenüberliegenden Seite des Weges Asholts Hof kann ich nicht benennen. Ggf. kann ein weiteres Gewässer östlich von A 3.1 angelegt werden (Als Ersatzstandort für A 3.4 Art).

A5:
Die geplanten Schutzmaßnahmen für die Fledermäuse bedürfen wie schon oben ausführlich unter I: Artenschutzrechtlicher Fachbeitrag dargelegt einer weitergehenden Überprüfung, Erläuterung und Ergänzung. Die Ergebniskarte Anlage 2 der faunistischen Untersuchung zeigt beispielsweise Fledermausnachweise entlang der gesamten Trasse. Es wird aber nur für den Nordosten des Planungsabschnittes ein baumbetonter Gehölzstreifen als Leitpflanzung vorgesehen. Bereits auf der Gegenseite fehlt diese Leitpflanzung. Dass Zusammenwirken von Durchlass und Leitpflanzung wird nicht weiter erörtert. Es gibt beispielsweise keine geplanten Leitstrukturen, die an vorhandene, lineare Landschaftselemente anknüpfen und nicht straßenparallel sondern senkrecht zu den Querungsbauwerken führen. Die Durchlassbauwerke am Trüggelbach, Wirtschaftsweg Asholts Hof, Grippenbach und Sunderbach sind in ihrer Funktion als gefahrloses Querungselement für Fledermäuse als solche zu benennen, dementsprechend zu gestalten und an die Leitsysteme anzuschließen. So ist beispielsweise darauf zu achten, dass die Leitstrukturen die Fledermäuse nicht über die Straße leiten. Die Gehölzstruktur muss also rechtzeitig vor der Unterführung deutlich an Höhe bis unter das Niveau der lichten Höhe der Unterführung verlieren. Der oberirdische Böschungsbereich wiederum muss unattraktiv und somit gehölzfrei gestaltet sein. Aussagen zu Straßenbeleuchtung und Blendwirkung müssen getroffen werden. Beispielsweise sind die über Durchlässe installierten min. 4 Meter hohen Sperreinrichtungen gleichzeitig als Blendschutz auszubilden. Weiterhin sind m. E. weitere Querungshilfen (insbesondere Unterführung Bokelstraße) und Prüfung von sogenannten „Hop-over“ Überleitungen zwischen Ummelner Straße und Knappweg vorzusehen und entsprechend zu gestalten. Die Rolle der Wildschutzzäune als unfreiwilliges Leitelement muss beachtet werden. Um die Wirksamkeit der geplanten Maßnahme vor Inbetriebnahme der Straße sicherzustellen sollte sie min. 3 Jahre vor Inbetriebnahme fertig gestellt sein. Wird die Funktionalität bei Verkehrsübergabe nicht erreicht, ist als dringende Notmaßnahme eine künstliche Leitstruktur auf Zeit aufzustellen.

A5.1
Die Ausführung der Maßnahme ist zwischen dem 1. Mai und 31. Juli und somit außerhalb der Schwärm- und Winterschlafphase der Fledermäuse umzusetzen. Die Detailplanung ist mit der unteren Landschaftsbehörde abzustimmen.

A.5.2
Die Kompensation des Verlustes von natürlichen Fledermausquartieren ist nicht hinreichend durch das Aufhängen von Fledermauskästen im Wald gewährleistet. Um das Quartierangebot kontinuierlich und langfristig sicher zu stellen, schlage ich vor Altbäume ggf. bereits mit Höhlen aus der forstlichen Nutzung zu nehmen, sie dadurch langfristig zu sichern und die Entwicklung zu einem natürlichen Höhlen-

quartier zu ermöglichen. Pro Waldfläche sollten min. drei solcher Altholzgruppen mit min. 7-10 Bäumen ausgewiesen weisen. An diesen Bäumen können die Kästen angebracht werden.

A6:
Die geplante Maßnahme für die Vogelart Rebhuhn wird im Raum Ramsloh für sinnvoll erachtet. Die Maßnahme sollte aber als dauerhafter Rückzugsraum für das Rebhuhn konzipiert werden. Ich schlage daher vor, anstelle der jährlich neu einzusäenden Blühstreifen verstärkt eine Brachestruktur mit integrierten, niedrigen Gehölzen zu entwickeln. Eine regelmäßige Mahd im Herbst deckt sich nicht mit den Habitatsansprüchen des Rebhuhns. Kiebitz und Rebhuhn haben ganz unterschiedliche Habitatansprüche und müssen in den CEF-Maßnahmen differenziert betrachtet werden. Die Maßnahme A6 ist beispielsweise nicht für den Kiebitz geeignet.

A7-A9:
Die auswählten Standorte liegen überwiegend nicht im räumlich-funktionalen Bereich der lokal betroffenen Kiebitzpopulation. Es sollte m. E. nach Alternativflächen im Bereich der Reiherbachniederung gesucht werden.

Seite 57, Tab.4-9, entsprechende Textbezüge und Maßnahmenblätter: Extern liegende Maßnahmen und solche, die nicht ausgleichbare Eingriffe kompensieren, sollten nach dem Wortlaut des Bundesnaturschutzgesetzes und des Landschaftsgesetztes auch als Ersatzmaßnahme gekennzeichnet werden.

S3 s. 61
Zu Maßnahmenbeschreibung
Änderung: Die Ausführung ist nur als Stelztunnel, also mit nach unten offener Sohle durchzuführen.
Erläuterung: s. o.

Änderung bei Beibehaltung einer Länge von 25 m :
Länge ca. 25 m, lichte Weite min. 1,50 m x lichte Höhe min. 1,00 m
Erläuterung:
Entspricht MAmS 2000

II: LPB, Konflikt- und Maßnahmenpläne

Blatt 1: Die Erreichbarkeit des städtischen Waldes, Gemarkung Brackwede, Flur 19, Flurstück 241 ist durch den geplanten Wirtschaftsweg entlang der Bahn nicht ausreichend gegeben. Nach Abstimmung mit meinem städtischen Forst und meiner unteren Wasserbehörde wird die Anlage einer Furt über den Grippenbach, siehe Standort gemäß Anlage 1 für eine verträgliche Lösung angesehen. Die genaue Lage der Furt muss vor Herstellung mit den beteiligten Dienststellen festgelegt werden.

Blatt 5:
Im Anschlussbereich Isselhorster Straße, Gütersloher Straße alt sowie im Übergang B61n in Gütersloher Straße alt ist zu prüfen, ob ca. 7 alte Linden(z. T. nicht dargestellt) im Zuge einer Detailplanung und entsprechender Schutzmaßnahmen während der Bauzeit erhalten werden können.

Alle Blätter:
Die geplanten Flächen für Bodenzwischenlagerungen sind in den Plänen zum LBP nicht dargestellt. Zu entnehmen sind diese hilfsweise aus den Lageplänen zum Grunderwerb. Da die Bodenlagerungen jedoch landschaftsrelevant sind und zumindest zu temporären Eingriffen führen, halte ich eine Darlegung auch im LBP für erforderlich.

Bauwerksverzeichnis und Lagepläne zum Bauwerksverzeichnis:
Blatt 1:
1.04: Oberbodenlagerfläche und Schutzzaun überlagern sich teilweise.

Blatt 3:
3.08: Oberbodenlagerfläche darf nicht im Bereich des gesetzlich geschützten Grünlandes erfolgen, siehe GB 4016-242.
3.09 und 3.15: Schutzzäune für das gesetzlich geschützte Grünland, siehe GB 4016-242 fehlen.
3.18: Oberbodenlagerfläche hier nicht möglich.

Blatt 4:
4.22 und 4.29: Oberbodenlagerung im Bereich der Maßnahme A4 nicht möglich.

Blatt 5:
5.06: geplante Baumreihe muss in Unterhaltung beim Land bleiben.
5.13: Schutzmaßnahmen für alte Bäume erforderlich.

Für die geplanten Einleitungen bzw. Versickerungen von Niederschlagswasser bleibt festzuhalten, dass diese eine Gewässerbenutzung im Sinne des Wasserhaushaltsgesetzes (WHG) darstellen und somit gem. den §§ 8 – 13 WHG einer wasserrechtlichen Erlaubnis bedürfen. Für den Bau und Betrieb der Regenklärbecken ist eine Abwasserbehandlungsanlagen-Genehmigung nach § 58 LWG erforderlich.

Entwässerungsabschnitt 1:
Das Niederschlagswasser der Verkehrsflächen wird in Kanäle gefasst und über ein RKB und RRB im Autobahnkreuz A33/OWD in den Sunderbach eingeleitet. Es bestehen keine grundsätzlichen Bedenken gegen das Vorhaben. Zwischen dem Sunderbach und der Straße "Asholts Hof" soll die östliche Böschung der A33/B61n über einen Entwässerungsgraben in den Grippenbach (Gewässernummer 37 der Stadt Bielefeld) entwässert werden. In den Planunterlagen ist diese Einleitungsmenge nicht ermittelt worden. Die Einleitungsmenge ist zu ermitteln und bei der wasserrechtlichen Einleitungsgenehmigung mit zu beantragen.

Entwässerungsbereich 2:
Das Niederschlagswasser der Verkehrsflächen wird in Kanäle gefasst und über eine Niederschlagswasserbehandlungsanlage "Asholts Hof" (Regenklärbecken mit Leichtflüssigkeitsabscheider) in den Trüggelbach (Gewässernummer 38 der Stadt Bielefeld) eingeleitet. Es bestehen keine grundsätzlichen Bedenken gegen das Vorhaben.

Entwässerungsbereich 3:
Das Niederschlagswasser der Verkehrsflächen wird in Kanäle bzw. Entwässerungsgräben gefasst und über eine Niederschlagswasserbehandlungsanlage (RKB) und einem Regenrückhaltebecken in ein Nebengewässer des Reiherbaches (Gewässernummer 40.01 der Stadt Bielefeld) entwässert. Im Anbindungsbereich der der B 61 an den Zubringer entwässern nicht alle Verkehrsflächen in das geplante RKB bzw. RRB "Knabweg". Das Niederschlagswasser wird über Entwässerungsgräben der vorhandenen Straßenentwässerung entlang B 61 aufgenommen. Diese Einleitungsmengen sind zu ermitteln und nachrichtlich in der Zusammenstellung der Einleitungsstellen darzustellen. Außerdem entwässert eine Teilfläche der Dammböschungen über Straßenseitengräben der Kasseler Straße in ein Nebengewässer des Trüggelbaches (Gewässernummer 38.01 der Stadt Bielefeld). Die Einleitungsmenge ist zu ermitteln und bei der wasserrechtlichen Einleitungsgenehmigung mit zu beantragen. Es bestehen keine grundsätzlichen Bedenken gegen das Vorhaben.

Entwässerungsbereich 4:
Das Niederschlagswassers der Auf- und Abfahrt zur A 33/B 61 der verlegten "Kasseler Straße" und der in diesem Bereich umgelegten Ummelner Straße soll hauptsächlich über Versickerungsgräben / Mulden und in zwei Regenrückhaltebecken / Versickerungsbecken in den Untergrund entwässern. Die RRB sind jeweils mit Notüberlaufen versehen. Der Notüberlauf des 1. RRK entwässert ca. 2,0 l/s in den Straßenseiten westlich der Ummelner Straße (s. Bauwerksverzeichnis 3.10). Der Notüberlauf des 2. RRB entwässert ca. 0,8 l/s in einen Entwässerungsgraben nördlich der verlegten Kasseler Straße (s. Bauwerksverzeichnis 3.11). Außerdem entwässert eine Teilfläche über Straßenseitengräben der Kasseler Straße in ein Ne-

bengewässer des Trüggelbaches (Gewässernummer 38.01 der Stadt Bielefeld). Eine Versickerung von Niederschlagswasser ist aufgrund der rechtlichen und technischen vorgaben des RdErld. d. Ministeriums für Umwelt, Raumordnung und Landwirtschaft vom 18. Mai 1998 (IV B 5 - 673/2-29010 / IV B 6 – 031 002 0901) und des ATV-Regelwerkes A 138 (Bau und Bemessung entwässerungstechnischer Anlagen zur Versickerung von nicht schädlichen verunreinigtem Niederschlagswasser) wasserrechtlich nicht genehmigungsfähig. Aufgrund des hohen Grundwasserstandes, ca. 0,25 m unter Gelände, kann die Bedingung, dass der Sohlabstand einer Versickerungsanlage (Flächen-, Muldenversickerung) zum höchst zu erwartenden Grundwasserstand mindestens 1,0 m betragen muss, nicht eingehalten werden. Da eine Versickerung nicht möglich ist, muss die Entwässerung des Entwässerungsbereiches 4 überplant werden. Die Entwässerungsplanung ist mit der Unteren Wasserbehörde (Umweltamt der Stadt Bielefeld) abzustimmen. Die geplante Einleitung von 0,8 l/s (Notüberlauf RRB 2, s. Bauwerksverzeichnis 3.11) erfolgt über einen privaten Entwässerungsgraben in ein Nebengewässer des Trüggelbaches (Gewässernummer der Stadt Bielefeld 38.01.01). Für die Benutzung des Entwässerungsgrabens benötigt der Antragsteller ein Durchleitungsrecht vom Grundstückseigentümer. Die Einleitungsstelle ist die Einmündung des Entwässerungsgrabens in das o. g. Gewässer. Die Antragsunterlagen sind entsprechend zu ändern. Die Niederschlagswassermengen die über Straßenseitengräben der Kasseler Straße in das Gewässer 38.01 abgeleitet werden, sind nicht in den Antragsunterlagen berücksichtigt worden. In den Planunterlagen ist diese Einleitungsmenge nicht benannt worden. Die Einleitungsmenge ist zu ermitteln und bei der wasserrechtlichen Einleitungsgenehmigung mit zu beantragen.

Nebenbestimmung Gewässereinleitungen:
Bezüglich der Bemessung und der konstruktiven Gestaltung aller Entwässerungsanlagen ist die Ausführungsplanung mit der Unteren Wasserbehörde abzustimmen. Außer dem zugelassenen Abwasser (Niederschlagswasser) dürfen keine Stoffe eingeleitet werden, die geeignet sind, den biologischen, chemischen und physikalischen Zustand des Gewässers nachteilig zu beeinflussen.
Der Straßenbaulastträger hat der Genehmigungsbehörde alle Veränderungen rechtlicher und technischer Art des in den Unterlagen dargestellten und beschriebenen Unternehmens, der Anlagen und der Auswirkungen, die mit der Gewässerbenutzung zusammenhängen, unverzüglich mitzuteilen (Veränderungsanzeige). Vor Erhöhung der Einleitungsmenge ist eine neue Erlaubnis bei der zuständigen Genehmigungsbehörde einzuholen.
Der Straßenbaulastträger hat die Entwässerungsanlagen jederzeit in einem ordnungsgemäßen und betriebsfähigen Zustand zu erhalten. Dazu gehört insbesondere, dass Einläufe, Schmutzfänger, Schlammeimer, Schlammräume, Kanalleitungen, Sandfänge, Abscheider und Überläufe regelmäßig gesäubert werden. Die anfallenden Stoffe sind ordnungsgemäß zu entsorgen.
Der Straßenbaulastträger hat durch geeignete Maßnahmen die Einleitungsstelle und den unmittelbar angrenzenden Unterlauf des Gewässers gegen evtl. Uferabbrüche zu sichern
Der Straßenbaulastträger hat ungeachtet der wasserrechtlichen Bestimmungen alle erforderlichen Maßnahmen zur allgemeinen Gefahrenabwehr für Leib und Leben Dritter im Zusammenhang mit der Einleitungsstelle, dem Einleitungsbauwerk und der Einleitung zu treffen
Das Einleitungsbauwerk und das Geländeprofil sind ober- und unterhalb des Einleitungsbereiches ordnungsgemäß (gem. DIN 19657, Ziffer 5.1.4.1 – Sicherung von Gewässern, Deichen und Küstendünen – sowie den Vorgaben des ATV Arbeitsblattes A 241) zu sichern und naturnah zu gestalten. Der Gesamteindruck des jeweiligen Gewässers darf durch das Auslaufbauwerk nur so gering wie möglich gestört werden. Unabhängig von Schadensereignissen sind die Entwässerungseinrichtungen nach dem Ende einer Frostperiode, nach Starkregenereignissen und nach langen Trockenperioden sowie im Übrigen vierteljährlich zu kontrollieren. Alle Entwässerungseinrichtungen sind nach einem Schadensfall gründlich zu reinigen.

Fließgewässer:

Durchlässe:
Bei der Ausführungsplanung der Gewässerdurchlässe sind die Vorgaben der "Richtlinie für die Entwicklung naturnaher Fließgewässer In Nordrhein-Westfalen (Blaue Richtlinie)" zu beachten. Die Durchlässe sind so tief zu legen, dass innerhalb des Bauwerkes die Gewässersohle aus natürlichem Geschiebe (Substrat) besteht. Das Substrat muss in der Mitte der Sohle mindestens 20 cm mächtig sein und eine übergangslose Anbindung an die ober- und unterhalb gelegene Gewässerabschnitte ermöglichen. Die Dimensionierung der Durchlässe ist den hydraulischen Erfordernissen anzupassen.

Durchlass 1 – Sunderbach – Bauwerksverzeichnis 1.01
Der Durchlass ist großzügig bemessen. Es bestehen keine grundsätzlichen Bedenken gegen das Vorhaben.

Durchlass 2 – Grippenbach – Bauwerksverzeichnis 1.07
Der Durchlass ist großzügig bemessen. Es bestehen keine grundsätzlichen Bedenken gegen das Vorhaben.

Durchlass 3 – Trüggelbach – Bauwerksverzeichnis 1.16
Der Durchlass ist großzügig bemessen. Es bestehen keine grundsätzlichen Bedenken gegen das Vorhaben.
Bei der Verlegung der Gewässer sind die Vorgaben der "Richtlinie für die Entwicklung naturnaher Fließgewässer In Nordrhein-Westfalen (Blaue Richtlinie)" zu beachten. Aufgrund der topografischen Voraussetzungen haben die vorhandenen Gewässer ein sehr geringes Gefälle. Bei der geplanten Gewässerverlegung sind im Zuge der Ausführungsplanung vergrößerte Fließlängen und geringere Fließgeschwindigkeiten zu berücksichtigen. Der Gewässerquerschnitt muss mindestens für ein BHQ50prog = Durchfluss von 5,02 m³/s ausgelegt sein.
In der Ausführungsplanung ist dieser Gewässerabschnitt hydraulisch zu berechnen.

Durchlass 4 – Trüggelbach – Bauwerksverzeichnis 1.18
Der Durchlass muss mindestens für ein BHQ50prog = Durchfluss von 5,02 m³/s ausgelegt sein. In der Ausführungsplanung ist der Durchlass hydraulisch neu zu berechnen.

Durchlass 5 – Gewässer 38.01.01 (Nebengewässer des Trüggelbaches) – Bauwerksverzeichnis 3.13
Der Durchlass muss mindestens einen Querschnitt von DN 1000 aufweisen. In der Ausführungsplanung ist der Durchlass hydraulisch neu zu berechnen.

Durchlass 6 – Gewässer 40.03 (Nebengewässer des Reiherbaches)
Das Gewässer kreuzt im Bereich des Grundstückes "Ramsloh 44" die Trasse der Planstraße (s. Lageplan "Vorfluterübersicht für das Einzugsgebiet 3"). In diesem Abschnitt ist das Gewässer laut Aussage der Anlieger verrohrt. Die Aufgabe des Gewässers ist nicht möglich. Die angrenzenden Grundstücke (z.B. die nördlich gelegene Gärtnerei) entwässern in dieses Gewässer. In der Ausführungsplanung ist für das Gewässer ein Durchlass vorzusehen. Für den Durchlass ist ein hydraulischer Nachweis zu führen.

Gewässerverlegung:
Für den Neubau der A33/B61, Zubringer Bielefeld/Ummeln werden zwei Gewässer überplant. Es handelt sich um den Trüggelbach (Gewässernummer 38 der Stadt Bielefeld) ein Nebengewässer des Trüggelbaches (Gewässernummer 38.01 der Stadt Bielefeld) und um ein Nebengewässer des Reiherbaches (Gewässernummer 40.01 der Stadt Bielefeld). Bei der Verlegung der Gewässer sind die Vorgaben der "Richtlinie für die Entwicklung naturnaher Fließgewässer In Nordrhein-Westfalen (Blaue Richtlinie)" zu beachten. Aufgrund der topografischen Voraussetzungen haben die vorhandenen Gewässer ein sehr geringes Gefälle. Bei der Ausführungsplanung sind vergrößerte Fließlängen und geringere Fließgeschwindigkeiten zu berücksichtigen. Es ist davon auszugehen, dass größere Gewässerquerschnitte ge-

wählt werden müssen. Die Querschnitte für die Gewässer sind so zu wählen, dass auch weiterhin die Vorflutfunktion erhalten bleibt. In der Ausführungsplanung sind die neuen Gewässerabschnitte hydraulisch zu berechnen. Bei der Neutrassierung der Gewässer ist grundsätzlich ein Gewässerrandstreifen anzulegen. Gewässerrandstreifen dienen der Erhaltung und Verbesserung der ökologischen Funktion oberirdischer Gewässer, der Sicherung des Wasserabflusses sowie der Minderung von Stoffeinträgen aus diffusen Quellen. Gem. § 38 Wasserhaushaltsgesetz ist der Gewässerrandstreifen im Außenbereich 5,0 m breit. Der Gewässerrandstreifen umfasst das Ufer und den Bereich, der an das Gewässer landseits der Linie des Mittelwasserstandes angrenzt. Der Gewässerrandstreifen bemisst sich ab der Linie des Mittelwasserstandes, bei Gewässern mit ausgeprägter Böschungsoberkante ab der Böschungsoberkante. Bei der Ausführungsplanung für die Gewässerverlegung sind die Gewässer so weit von dem Böschungsfuß des Zubringers abzurücken, dass ein Gewässerrandstreifen von 5,0 m eingehalten wird.

Nebenbestimmung Fließgewässer:
Die Maßnahmen in und an Gewässern sind im Einzelnen – insbesondere in der Bauphase – mit der Unteren Wasserbehörde (Umweltamt der Stadt Bielefeld) abzustimmen. Nach Fertigstellung der geplanten Maßnahme ist eine Abnahme mit der Unteren Wasserbehörde durchzuführen.
Bei Sicherungsmaßnahmen im Bereich von Fließgewässern ist Steinmaterial zu verwenden, welches auch natürlich in der Talaue vorkommt und insofern auch den Wasserchemismus nicht verändert. Innerhalb der Stadt Bielefeld wird in Abstimmung mit den Naturschutzverbänden Ibbenbürener Sandstein verwendet. Pfahlreihen sind nur aus einheimischem Hartholz einzubauen. Die "Richtlinie für die Entwicklung naturnaher Fließgewässer In Nordrhein-Westfalen (Blaue Richtlinie)" sind für eine dementsprechende Entwicklung der Gewässer zu beachten. Hierzu gehört beispielsweise die Gestaltung von Ufern und Sohlen durch den Einbau von Strukturen in Form von Gehölzen. kleinen Buhnen, Kolken, Störsteinen oder Sohlgleiten.
Während der Bauarbeiten kann durch Erosion Dammbaumaterial in die vorhandenen Gewässer eingeschlemmt werden und sich dort ablagern. Nach Fertigstellung des Gesamtvorhabens sind die Ablagerungen in Absprache mit der Unteren Wasserbehörde zu beseitigen.
Die Festsetzung weitere wasserrechtlicher Auflagen, die sich im öffentlichen Interesse, insbesondere aus Gewässerschutzgründen, als notwendig erweisen sollten [s. §§ 27 (Bewirtschaftungsziele oberirdische Gewässer) und 47 (Bewirtschaftungsziele für das Grundwasser) WHG], bleibt vorbehalten.
Die Ausführungsplanungen für die Fließgewässer sowie die Anlagen im und am Gewässer sind mit der Unteren Wasserbehörde abzustimmen.

Weitere Nebenbestimmungen und Auflagen:
Beim Bau der Straßen ist dafür zu sorgen, dass keine Gewässerverunreinigungen stattfinden können. Im Zuge der Bauausführung sind grundsätzlich alle Handlungen zu unterlassen, die nachteilige Auswirkungen auf die Beschaffenheit der Gewässer (Grundwasser, Fließgewässer) besorgen lassen.
Im Einzugsbereich der Baugeräte und sonstiger Arbeitsmaschinen sind besondere Sicherungsmaßnahmen in Form von Auffangwannen, Schutzfolien etc., unter Treibstoff-, Öltanks sowie Hydraulikleitungen usw. zu ergreifen. Ständig im beweglichen Einsatz befindliche Baugeräte sind von dieser Regelung ausgenommen. Ölbindemittel sowie Schutzfolien/Auffangwannen sind in ausreichender Mange an den Geräteeinsatzorten vorzuhalten. Ein detailliertes Schutzkonzept hinsichtlich der Ausführung der Bauarbeiten innerhalb und außerhalb des Wasserschutzgebietes Bielefeld-Ummeln ist spätestens mit Beginn der Bauarbeiten mit dem Umweltamt der Stadt Bielefeld aufzustellen.
Gem. § 18 Abs. 3 LWG sind Betriebsstörungen und sonstige Vorkommnisse unverzüglich - notfalls fernmündlich oder fernschriftlich - der unteren Wasserbehörde anzuzeigen (= Sofortmeldung). Dabei sind Zeitpunkt, Ort, Art, Umfang, Ursache, Gefährdungspotential der ausgelaufenen Flüssigkeit, Auswirkungen und vorrausichtliche Dauer der Störung so genau wie möglich anzugeben. Ebenfalls sind die eingeleiteten Maßnahmen mitzuteilen, die getroffen wurden, um die Auswirkungen auf die Gewässer (Grundwasser, Baggersee, Fließgewässer) so gering wie möglich zu halten. Wenn die Möglichkeit einer Beeinträchtigung von Fauna und Flora der benachbarten Fließgewässer besteht, ist außerdem die untere Fischereibehörde zu

informieren. Die Sofortmeldung hat über die Einsatzleitstelle der Feuerwehr der Stadt Bielefeld (Tel.: 0521 / 51 23 01) zu erfolgen. Die Untere Wasserbehörde (Rufbereitschaft) wird von hier umgehend zu jeder Tages- und Nachtzeit benachrichtigt.
Die Straßenbaubehörde hat den beginn der Bauarbeiten mit denen Eingriffe im Bereich der Gewässer verbunden sind, rechtzeitig mit der Unteren Wasserbehörde (Umweltamt der Stadt Bielefeld) abzustimmen und vier Wochen vor Baubeginn schriftlich anzuzeigen. Die Ausführungsplanungen aller Entwässerungseinrichtungen sind einschließlich Bemessung und konstruktiver Gestaltung mit der Unteren Wasserbehörde abzustimmen.

Rechtsgrundlagen:
Gesetz zur Ordnung des Wasserhaushalts (Wasserhaushaltsgesetz - WHG) vom 31.07.2009 (BGBl. I 2009 S. 2585), zuletzt geändert durch Gesetz vom 11.08.2010 (BGBl. I 2010 S. 1163). Wassergesetz für das Land Nordrhein-Westfalen (Landeswassergesetz - LWG) in der Fassung der Bekanntmachung vom 25.06.1995 (SGV. NRW. 77), zuletzt geändert durch Gesetz vom 16.03.2010 (GV. NRW. 2010 S. 185).
Verordnung über Anlagen zum Umgang mit wassergefährdenden Stoffen und über Fachbetriebe (VAwS) vom 20.03.2004 (GV. NRW. 2004 S. 274, SGV. NRW. 77), zuletzt geändert durch Gesetz vom 09.12.2009 (GV. NRW. 2009 S. 851). Anforderungen an die öffentliche Niederschlagsentwässerung im Trennverfahren (RdErl. d. Ministeriums für Umwelt und Naturschutz, Landwirtschaft und Verbraucherschutz v.26.05.2004, IV-9 031 0012104 - MBl. NRW 2004, S. 583 ff.).
Richtlinie für die Entwicklung naturnaher Fließgewässer In Nordrhein-Westfalen (MUNLV NRW 2010)

Aus Sicht der unteren Wasserbehörde (Altlasten, Wasserschutzgebiete, Grundwasser) bleibt festzustellen, dass die Streckenführung der A 33/B 61 zwischen der BAB 33 und der Straße Asholts Hof in der Schutzzone III B und bis zur Warendorfer Straße in der Schutzzone III A des Wasserschutzgebietes Bielefeld-Ummeln liegt. Dieses Wasserschutzgebiet ist mit ordnungsbehördlicher Verordnung vom 29.07.1976 festgesetzt worden. Die Stadtwerke Bielefeld GmbH hat die Wassergewinnungsanlage 17 „Bielefeld-Ummeln (Sportplatzbrunnen)“ im August 2005 außer Betrieb genommen. Die Wassergewinnungsanlage 14 „Bielefeld-Ummeln (Horizontalfilterbrunnen)“ wird weiterhin betrieben. Durch die Außerbetriebnahme des Sportplatzbrunnens hat sich das Einzugsgebiet der „Wassergewinnungsanlage 14“ im Verlauf der B 61n nicht geändert.
Für alle mit dem Neubau der A 33/B 61 zusammenhängenden Maßnahmen innerhalb des Einzugsbereiches der Wassergewinnungsanlage 14 (Zwischen der BAB – Station 1+480 und der Überführung Warendorfer Str. – Station 2+500 sind die Richtlinie für bautechnische Maßnahmen an Straßen in Wassergewinnungsgebieten (RiStWag) anzuwenden. Die Schutzwirkung der Grundwasserüberdeckung ist im Streckenverlauf gemäß 3.6 Tabelle 2 RiStWag (Ausgabe 2002) unter Berücksichtigung der Durchlässigkeit und Mächtigkeit als gering bis mittel einzuordnen. Aufgrund des täglichen Kfz-Aufkommens sind somit nach Nr. 6.2.6.4 RiStWag Maßnahmen der Stufe 3 zum Schutz des Grundwassers vorzusehen.
Die im Wasserschutzgebiet erforderlichen Eingriffe in die schützenden Deckschichten sind auf das absolut notwendige Mindestmaß zu beschränken und in kürzester Zeit vorzunehmen. Soweit möglich sind ursprüngliche Deckschichten wieder herzustellen. Die Deckschichten sind an Bauwerken und Bauteilen dicht anzuschließen.
Spätestens mit Begin der Bauarbeiten innerhalb des Wassereinzugsgebietes ist ein Sicherheitskonzept hinsichtlich der Ausführung sämtlicher Arbeiten innerhalb des Wasserschutzgebietes aufzustellen. Hierbei sind insbesondere Sicherungsmaßnahmen zum Grundwasserschutz bei der Einrichtung von Baustellenzufahrten, Lager-, Betankungsplätzen, Maßnahmen nach Unfällen mit wassergefährdenden Stoffen sowie die Verwendung von technisch einwandfreien Baugeräten festzulegen. Das Sicherheitskonzept ist spätestens bis zur Planfeststellung einvernehmlich mit dem Umweltamt der Stadt Bielefeld – 360.34 – abzustimmen.
Die Ausführungsplanung (einschl. Bemessung und konstruktive Gestaltung) des im Bereich Asholts Hof / Trüggelbach geplanten RRB/RKB mit RiStWag-Abscheider ist spätestens bis zur Planfeststellung einvernehmlich mit dem Umweltamt – 360.34 abzustimmen.
Die Entwässerungsrohrleitungen innerhalb des Wasserschutzgebietes sind gemäß 6.2.6.4 RiStWag auszuführen und zu betreiben.

Es ist erforderlich, die Streckenführung der B 61 n im Bereich des Wassereinzugsgebietes des Wasserbeschaffungsverbandes Kralheide (zwischen Station 2+901.438 und Station 3+819.385) analog der Richtlinie für bautechnische Maßnahmen an Straßen in Wassergewinnungsgebieten (RiStWag) auszubauen. Die Schutzwirkung der Grundwasserüberdeckung ist im Streckenverlauf gemäß 3.6 Tabelle 2 RiStWag (Ausgabe 2002) unter Berücksichtigung der Durchlässigkeit und Mächtigkeit als gering bis mittel einzuordnen. Aufgrund des täglichen Kfz-Aufkommens sind somit nach Nr. 6.2.6.4 RiStWag Maßnahmen der Stufe 3 zum Schutz des Grundwassers vorzusehen.
Für den Bereich Anschlussbauwerk Ummelner Str. (einschl. sämtlicher Zu- und Abfahrten) ist die Schutzwirkung der Grundwasserüberdeckung im Streckenverlauf gemäß 3.6 Tabelle 2 RiStWag (Ausgabe 2002) unter Berücksichtigung der Durchlässigkeit und Mächtigkeit als gering einzuordnen. Aufgrund des täglichen Kfz-Aufkommens sind somit nach Nr. 6.2.6.4 RiStWag Maßnahmen der Stufe 4 zum Schutz des Grundwassers vorzusehen.
Die Grundwasserqualität im Vorfeld der Trinkwasserbrunnen des WBV Kralheide ist über einen Zeitraum von 5 Jahren nach der Inbetriebnahme in einer dafür gebauten Grundwassermessstelle zu überwachen. Ein Vorschlag zur Lage, zum Ausbau und zur Beprobung ist mit dem Umweltamt, Abschnitt 360.32 spätestens bis zur Planfeststellung abzustimmen.
Die Streckenführung der geplanten A 33/B 61 verläuft zwischen der Kasseler Straße und der Straße Ramsloh durch das Wassereinzugsgebiet der Trinkwasserbrunnen des Wasserbeschaffungsverbandes Kralheide (s. Anlage 2). Der WBV Kralheide versorgt aus drei Trinkwasserbrunnen (Br. I, III und IV) ca. 130 Personen in 37 Häusern mit Trinkwasser. Jährlich werden ca. 8.000 m³ Trinkwasser gefördert und an die Haushalte verteilt. Das Versorgungsnetz des WBV Kralheide ist nicht mit dem öffentlichen Netz der Stadtwerke Bielefeld GmbH verbunden. Im Falle einer dauerhaften Gefährdung der Trinkwasserqualität wäre ein Anschluss an das Trinkwassernetz der Stadtwerke Bielefeld GmbH erforderlich. Die Streckenlänge für die Anbindung beträgt ca. 200 – 800 m.
Im Verlauf der geplanten Trasse der B 61n befinden sich zahlreiche Eigenwasserversorgungsanlagen (Trinkwasserbrunnen):
T-1901; T-1876, T-1897; T-3100; T-1379; T-2515; T-0894; T-0893
und ein Brauchwasserbrunnen BB-0919.
Dem Umweltamt ist eine konkrete Auflistung mit kartenmäßiger Darstellung dieser Brunnen und ggf. im Betroffenen Bereich zusätzlicher Gartenbrunnen vorzulegen, die überbaut bzw. beseitigt werden müssen. Diese Brunnen sind in Rücksprache mit dem Umweltamt der Stadt Bielefeld, Abschnitt 360.32 auf Kosten des Antragstellers durch eine Fachfirma zurückzubauen.
Dem Umweltamt der Stadt Bielefeld ist eine Auflistung mit kartenmäßiger Darstellung aller Eigenwasserversorgungsanlagen (Trinkwasserbrunnen), die in einer Entfernung von bis zu 100 m zur Trasse der A 33/B 61 liegen, vorzulegen. Diese Eigenwasserversorgungsanlagen sind nach Rücksprache mit dem Umweltamt, Abschnitt 360.32, über einen Zeitraum von 5 Jahren nach der Inbetriebnahme der Straße in ein Grundwassermonitoring aufzunehmen. Das Untersuchungsprogramm ist spätestens bis zur Planfeststellung ebenfalls mit dem Umweltamt 360.32 abzustimmen.
Ebenfalls im Verlauf der geplanten Trasse befinden sich zahlreiche Grundwassermessstellen, die ggf. zurückgebaut werden müssen:
083037; 083038; 083062; 083063; 083069; 084004; 084057; 084069; 084074; 084077; 084091. Dem Umweltamt ist eine konkrete Auflistung und kartenmäßige Darstellung dieser Grundwassermessstellen vorzulegen, die durch die Trasse selbst und die entsprechenden Bauarbeiten betroffen sind. Erst danach kann vom Umweltamt der Stadt Bielefeld entschieden werden, inwiefern entsprechende Grundwassermessstelle benötigt werden. Nicht benötigten Grundwassermessstellen sind in Absprache mit dem Umweltamt der Stadt Bielefeld auf Kosten des Antragstellers durch eine Fachfirma zurückzubauen. Grundwassermessstellen, die weiterhin zwingend erforderlich sind, sind in Absprache mit dem Umweltamt der Stadt Bielefeld vor der Planfeststellung durch eine Fachfirma auf Kosten des Antragstellers zu ersetzen. Ca. 70 m nördlich der DB-Strecke Dortmund-Hannover, am kleinen Wirtschaftsweg, am nördlichen Rande der Trasse der geplanten B 61n befindet sich – entsprechend der **Anlage 5**- der Grundwassersanierungsbrunnen B 084.063. Die Ableitung des geförderten kontaminierten Grundwassers verläuft entlang der DB-

Trasse in nordöstliche Richtung und kreuzt die o. g. Eisenbahnlinie in Höhe der Straße Asholts Hof. Da der Sanierungsbrunnen permanent betrieben werden muss, ist dem Umweltamt ein Konzept vorzulegen, in dem dargelegt wird, wie die Zugänglichkeit für Wartung und Reparatur gewährleistet wird. Darüber hinaus muss das Konzept Angaben zu eventuell notwendigen Stillstandzeiten in Verbindung mit den Straßenbauarbeiten beinhalten. Die Stillstandzeiten sind zu minimieren. Die Eigentümerin der Transportleitung ist die Salzgitter Mannesmann Präzisrohr GmbH - Werk Brackwede, Südring 90, 33647 Bielefeld. Dort befinden sich auch genaue Angaben zum Verlauf der Transportleitung zwischen den Grundwassersanierungsbrunnen B 084.063 und B 084.062. Eine Versickerung der Autobahnabwässer im Entwässerungsabschnitt 4 wird seitens des Umweltamtes der Stadt Bielefeld abgelehnt.
Dem Umweltamt der Stadt Bielefeld ist eine Alternative zum Verbleib der Straßenabwässer des Entwässerungsabschnittes 4 vorzulegen. Auf die Stellungnahme des Abschnittes 360.41 zum Entwässerungsbereich 4 wird verwiesen. Im Kreuzungsbereich der A 33/B 61 und der Ummelner Straße sind zahlreiche Versickerungsmulden sowie zwei Versickerungsbecken (Regenwasserrückhaltebecken) vorgesehen. Eine negative Beeinflussung des Grundwassers und damit auch der Trinkwasserbrunnen des Wasserbeschaffungsverbandes Kralheide (s. **Anlage 6**) sowie der zahlreichen nahegelegenen Eigenwasserversorgungsanlagen (s. **Anlage 7**) sind wahrscheinlich bzw. lassen sich aufgrund der Erfahrung mit Niederschlagswasser an der A 2 nicht ausschließen. Darüber hinaus ist im Entwässerungsabschnitt 4 mit hohen Grundwasserständen zu rechnen. Der erforderliche sichere Abstand von 1,0 m zwischen der Sohle der geplanten Versickerungsmulden und dem höchsten natürlichen Grundwasserstand kann nicht über das gesamte Jahr eingehalten werden. Aus diesem Grunde ist eine alternative Entwässerung in diesem Bereich vorzusehen. Die Rinnen und Abfanggräben zur Entwässerung der Oberflächenwässer der B 61 n sind so herzustellen, dass eine Versickerung der Straßenabwässer verhindert wird. Entsprechende Planunterlagen sind dem Umweltamt der Stadt Bielefeld zur erneuten Stellungnahme vorzulegen. Der Trüggelbach (Gewässernummer 38 der Stadt Bielefeld), ein Nebengewässer des Trüggelbaches (Gewässernummer 38.01) und ein Nebengewässer des Reihenbaches (Gewässernummer 40.01) werden überplant. Es ist darzulegen, ob und wenn ja in welcher Art und Weise die Grundwasserhydraulik in dem betroffenen Bereich verändert wird. Vor allem sind Aussagen zu treffen, ob sich Grundwasserstände verändern und diese zu Vernässungen an Gebäuden oder landwirtschaftlichen Nutzflächen führen können. In diesem Fall sind entsprechende Gegenmaßnahmen zu beschreiben. Bauliche Eingriffe in das Grundwasser sind so zu gestalten, dass die Eingriffe möglichst gering bleiben. Tröge sind wasserdicht herzustellen. Permanente Drainagen im Bereich der normalen Trasse und an Bauwerken sind nicht zulässig. Zudem ist zu verhindern, dass der (obere, z. T. geringmächtige) Grundwasserleiter durch die Trasse und/oder Bauwerke unterbrochen bzw. drainiert wird. Es sind darum konkrete Angaben bezüglich des Eingriffes in das Grundwasser (beispielsweise Düker, Drainagen, Trog) zur erneuten Stellungnahme vorzulegen, aus denen auch die Mengen des während der Baumaßnahmen anfallenden, abzuleitenden bzw. umzuleitenden Grundwassers und dessen Verbleib hervorgehen. Für diese Bereiche ist zudem ein Monitoringprogramm hinsichtlich der Wasserstände in Absprache mit dem Umweltamt der Stadt Bielefeld vorzulegen. Mit der Unteren Landschaftsbehörde ist zu klären, ob und ggf. welche Beeinträchtigungen der Vegetation erfolgen können. Darüber hinaus ist eine Beweissicherung hinsichtlich ggf. betroffener Gebäude, Bauwerke DB-Trassen, Straßen etc. aufgrund von Grundwasserveränderungen erforderlich. Die entsprechenden Angaben müssen in die Planfeststellung aufgenommen werden und nicht wie bei der BAB 33, Abschnitt 5 B erst nachträglich formuliert werden. Sollte für die Errichtung der A 33/B 61 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 der Technischen Regeln für die Verwertung von Bodenmaterial (TR Boden) der LAGA vom 05.11.2004 darzustellen. Sollte bei Aushubarbeiten verunreinigtes Bodenmaterial angetroffen werden, ist mit diesem entsprechend (TR Boden) der LAGA vom 05.11.2004 und „Merkblatt über Bauwesen für Technische Sicherungsmaßnahmen beim Einsatz von Böden und Baustoffen mit umweltrelevanten Inhaltsstoffen im Erdbau (MTSE)“ vom August 2009 umzugehen. Für die Gebäude, die durch den Bau der A 33/B 61 abgebrochen werden müssen,

ist dem Umweltamt der Stadt Bielefeld eine Auflistung mit Angabe der Art und Nutzung vorzulegen. Der Abbruchvorgang ist so durchzuführen, dass die genannten Baustoffe beim Abbruch voneinander getrennt gehalten und verwertet bzw. fachgerecht entsorgt 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. Anlagen zum Umgang mit wassergefährdenden Stoffen innerhalb der abzubrechenden Gebäude (z.B. Heizöllageranlagen) sind vor Beginn der Abbrucharbeiten durch einen wasserrechtlichen Fachbetrieb ordnungsgemäß außer Betrieb zu nehmen. Ein Nachweis über die ordnungsgemäße Außerbetriebnahme ist dem Umweltamt der Stadt Bielefeld – 360.34 – vorzulegen. Die o. g. Baumaßnahme befindet sich am Randbereich einer Grundwasserkontamination mit chlorierten Kohlenwasserstoffen (CKW). Es ist darzustellen, ob für die Baumaßnahme eine Grundwasserabsenkung des zweiten Grundwasserhorizontes notwendig ist (z. B. bei den Brückenbauwerken). Wenn ja ist eine Untersuchung des Grundwassers durchzuführen, um den Verbleib des zu fördernden Wassers beurteilen zu können. Dazu ist das Umweltamt, Abschnitt 360.32, erneut zu beteiligen. Die Trasse der geplanten Ortsumgehung Ummeln durchschneidet die Altablagerung AA 365. Dabei handelt es sich um eine Auffüllung mit Boden, wahrscheinlich aus dem Bau des Südringes (s. **Anlage 8**). Im Jahr 1987 wurde durch das Büro Schneider, Bielefeld, für die Altablagerung 365 und andere eine Gefährdungsabschätzung durchgeführt. Dabei wurde festgestellt, dass es sich um eine Auffüllung von etwa 0,5 – 1,0 m handelt, die auch Anteile von Sand, Formsand und Schlacke enthält. Beim Eingriff in die Altablagerung ist in abfallrechtlicher Hinsicht die Behandlung des aufgenommenen Materials gemäß TR Boden zu klären. Auf Ziffer 19 wird verwiesen. Im Landschaftspflegerischen Begleitplan ist für die Altablagerung AA 68 der Abtrag des aufgefüllten Fremdbodens angedacht. Bei der AA 68 handelt es sich um eine mit Gießereisanden aufgefüllte sumpfige Wiese die als Ackerland genutzt wird. Vor einem evtl. Abtrag der Auffüllung ist zu klären, ob sich das Material im Rahmen der TR Boden zum Einbau in den Straßenkörper o. ä. überhaupt eignet. Auf Ziffer 19 wird verwiesen. Das Untersuchungskonzept ist erneut vorzulegen und mit dem Umweltamt, 360.32 abzustimmen.

In Bezug auf den Lärmschutz ist in Zusammenhang mit der Straßenverkehrslärmbelastung unter Berücksichtigung der lärmtechnischen Untersuchung für das Prognosejahr 2025 entlang des geplanten Zubringers ein Lärmbelastungsniveau mit ≥ 70 dB(A) tags und ≥ 64 dB(A) nachts an vereinzelten Immissionsorten zu erwarten, an der überwiegenden Anzahl der Immissionsorte < 70 dB(A) tags und < 64 dB(A) nachts. Besondere Vorkehrungen zum Lärmschutz sind erforderlich. Mit Blick auf die Lärmaktionsplanung handelt es sich beim Zubringer und dessen Umfeld sowie den Einwirkungsbereichen der erheblich vorbelasteten Straßen (s. **Anlage 9**) um Belastungsschwerpunkte für die im Zuge der Planung eine effektive Lärmminderung anzustreben ist. Hierfür ist im weiteren Verfahren verwaltungsseitig ein sinnvolles Gesamtkonzept zu entwickeln.

Lärmminderungskonzept:
Im weiteren Verfahren bitten wir die nachfolgenden Aspekte und Anforderungen hinsichtlich des erforderlichen Lärmminderungskonzepts zu berücksichtigen.

Wirkung der Planung:
Von den Auswirkungen der Planung sind folgende Belastungsschwerpunkte nennenswert betroffen durch:
Relevante Entlastungen: Durch die Planung wird das Umfeld der Kasseler und Ummelner Straße sowie abschnittsweise der Gütersloher Straße wahrnehmbar um ≥ 3 dB(A) lärmentlastet. Damit wird voraussichtlich entlang der Gütersloher Straße und der Kasseler Straße eine Unterschreitung der Schwelle der potentiellen Gesundheitsgefährdung ab 65 dB(A) tags erzielt, entlang der Ummelner Straße eine Unterschreitung der Sanierungsgrenze (sog. „enteignungsgleicher Eingriff“) 70/60 dB(A) tags/nachts für Allgemeine Wohngebiete. Sicherung Status Quo-Belastung: Entlang der Gütersloher Straße ab Höhe Südring sowie entlang der Ummelner Straße ab Höhe Karl-Triebold-Straße wird das Lärmbelastungsniveau voraussichtlich nahezu unverändert verbleiben.

Mehrbelastung: In den weniger verlärmten Bereichen (Wohnen) löst der Neubau des Zubringers einschließlich des vorgesehenen aktiven Lärmschutzes eine relevante bis wesentliche Mehrbelastung aus. Hiervon betroffen sind Warendorfer Straße Nr. 43, Rietberger Straße Nr. 11, Dammweg Nr. 17 und 20, Bokelstraße Nr. 39 sowie Ramsloh Nr. 32, 34 und 37. In Bereichen ohne aktiven Lärmschutz resultiert eine relevante Mehrbelastung. Hiervon betroffen sind Kasseler Straße Nr. 48, Bokelstraße Nr. 36b und 40.

In verlärmten Bereichen in Höhe der Gütersloher Straße Nr. 375 und Knappweg Nr. 5 ist lt. lärmtechnischem Entwurf v. 30.04.2010 (Landesbetrieb Straßen NRW) von einer Lärmbelastungserhöhung bis ≤ 70/60 dB(A) tags/nachts auszugehen.

Handlungsauslösende Lärmkonflikte:
Im Zusammenhang mit der Planung verbleiben folgende Lärmkonflikte, für die dem Grunde nach eine Lärmschutznotwendigkeit besteht. Im Bereich der Wohngrundstücke Warendorfer Straße 43, Knappweg 5 und Gütersloher Straße 375 werden die Immissionsgrenzwerte für WR/WA 59/49 dB(A) tags/nachts gemäß 16. BImSchV trotz vorgesehenem aktiven Lärmschutz überschritten. In Höhe Gütersloher Straße Nr. 375 und Knappweg Nr. 5 wird lt. lärmtechnischem Entwurf die Auslöseschwelle für die Lärmsanierung für Wohnen 70/60 dB(A) tags/nachts erreicht bzw. überschritten. Aktiver Lärmschutz ist hier nicht geplant. Im Bereich Warendorfer Straße Nr. 43, Rietberger Straße Nr. 11, Dammweg Nr. 17 und 20, Bokelstraße Nr. 39 sowie Ramsloh Nr. 32, 34 und 37 werden die Ziel-/Empfehlungswerte für Wohnen 55/45 dB(A) tags/nachts überschritten.

Optimierungspotenziale:
In folgenden Konfliktbereichen bietet die derzeit vorgesehene Planung prüfungsrelevante Optimierungspotenziale zum Lärmschutz. Im Bereich Warendorfer Straße Nr. 43, Rietberger Straße Nr. 11, Dammweg Nr. 17 und 20, Bokelstraße Nr. 39 sowie Ramsloh Nr. 32, 34 und 37 könnte durch eine zusätzliche Erhöhung der geplanten Lärmschutzanlagen um 1 bis 2,5 m in Höhe ein Belastungsniveau < 55 dB(A) tags sichergestellt werden. In Höhe Kasseler Straße Nr. 48, Bokelstraße Nr. 36b und 40 könnte eine Verlängerung der geplanten Lärmschutzanlagen über die genannten Wohngrundstücke hinaus ein Lärmbelastungsniveau von < 55 dB(A) gewährleisten. In den verlärmten Bereichen Gütersloher Straße Nr. 375 und Knappweg Nr. 5 würde durch die Neuanlage einer Lärmschutzanlage bzw. die Verlängerung der geplanten Lärmschutzanlagen bis in Höhe dieser Gebäude eine relevante Lärmminderung bewirkt. Damit einhergehend würde eine Lärmminderung für das östlich angrenzende derzeit weniger verlärmte Gebiet (landwirtschaftliche Nutzflächen, Waldgebiete) erfolgen.

Hier wird gebeten, die technische Realisierbarkeit, Verhältnismäßigkeit und Wirksamkeit dieser oder adäquater Optimierungsansätze in der notwendigen Gesamtabwägung der Lärmschutzmaßnahmen zu berücksichtigen.

Schalltechnische Einzelnachweise (lt. 16. BImSchV i.V.m. 24. BImschV):
Zu den Mindestanforderungen der Planung zählen Maßnahmen zum aktiven und passiven Lärmschutz. Zum Schutz der Wohnnutzungen in den Allgemeinen Wohngebieten (WA) sowie der Nutzungen in den Mischgebieten (MI) wird durch Trassen begleitende Lärmschutzwälle und -wände eine Einhaltung der entsprechenden Immissionsgrenzwerte nach 16. BImSchV für WA 59/49 dB(A) tags/nachts und MI 64/54 dB(A) tags/nachts an zahlreichen Immissionsorte sichergestellt. An den Wohngebäuden Warendorfer Straße Nr. 43, Gütersloher Straße Nr. 375 und Knappweg Nr. 5 entsteht die zusätzliche Erfordernis von Maßnahmen zum passiven Lärmschutz. Der Nachweis über ergänzenden passiven Lärmschutz ist für die vorgenannten Immissionsorte mit Priorität zu erbringen, da hier bisher noch keine Förderung von Lärmschutzvorkehrungen erfolgte.

Weitergehende Untersuchung und Maßnahmen:
Im weiteren Verfahren bitten wir die unter o. g. aufgeführten Anforderungen aufzunehmen, zu überprüfen und die Ergebnisse mit uns abzustimmen. Folgende Lärm-

schutzmaßnahmen sind im Zuge der Planung nach derzeitiger Prüflage verbindlich festzulegen:
Mit Verweis auf den lärmtechnischen Entwurf v. 30.04.2010 (Landesbetrieb Straßen NRW) werden für die im Einwirkungsbereich der Neuplanung gelegenen und die im vorgenannten lärmtechnischen Entwurf aufgeführten Wohngrundstücke in Höhe Asholts Hof, Anne-Frank-Straße, Warendorfer Straße, Grenzlandstraße, Ostlandstraße, Rietberger Straße, Breitscheider Straße, Kasseler Straße, Kralheider Straße, Ummelner Straße, Dammweg, Ramsloh, Bokelstraße sowie Auf der Hart Maßnahmen zum aktiven Lärmschutz erforderlich.
Darüber hinausgehend werden für die einzelnen Wohngrundstücke Warendorfer Straße Nr. 43, Gütersloher Straße Nr. 375 und Knappweg Nr. 5 Maßnahmen zum passiven Lärmschutz erforderlich.

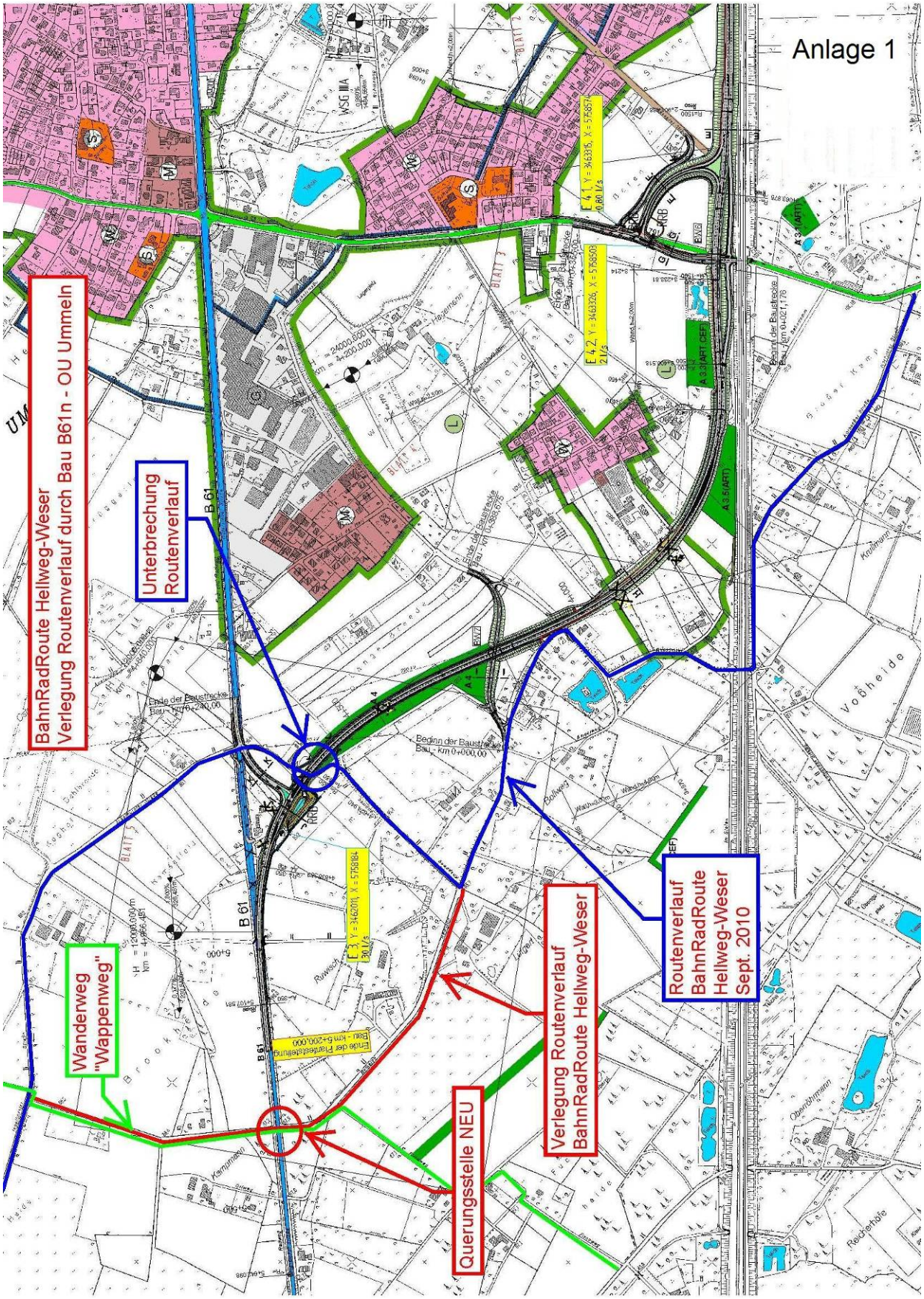
Stadtklima und Luftreinhaltung

Stadtklima:
Aufgrund der geringen bis mäßigen Klimaempfindlichkeit des Plangebietes, der ausschließlich linienförmigen Zerschneidung eines mäßig klimaempfindlichen Bereiches und der nicht erfolgenden Behinderung relevanter stadtklimatischer Prozesse (Kaltluftabflüsse) bestehen keine Bedenken gegenüber der Straßenplanung.

Luftreinhaltung:
Die derzeitige Luftschadstoffbelastungssituation hinsichtlich Stickstoffdioxid NO2 und Feinstaub PM10 ist insgesamt unproblematisch (s. **Anlage 10**). Eine Immissionsgrenzwertüberschreitung gemäß 22. BImSchV besteht nicht.
In diesem Zusammenhang ist die im Rahmen der Schadstoffuntersuchung v. 30.04.2010 (Landesbetrieb Straßen NRW) angesetzte Vorbelastung für NO2 und PM10 plausibel. Darüber hinausgehend sind die für die vorgenannte Schadstoffuntersuchung gewählten übrigen Eingangsgrößen (u. a. Meteorologie) und prognostizierten Auswirkungen der Planung nachvollziehbar. Insgesamt wird der Neubau des Zubringers voraussichtlich eine Zunahme der Luftschadstoffbelastung in Höhe der Wohngrundstücke Warendorfer Straße Nr. 43, Rietberger Straße Nr. 11, Dammweg Nr. 17 und 20, Bokelstraße Nr. 39 sowie Ramsloh Nr. 32, 34 und 37 sowie Kasseler Straße Nr. 48, Bokelstraße Nr. 36b und 40, Gütersloher Straße Nr. 375 und Knappweg Nr. 5 bedingen. Insgesamt ist aber von einer Einhaltung der Immissionsgrenzwerte für NO2 und PM10 gemäß 22. BImSchV auszugehen. Vor dem Hintergrund der vorgesehenen aktiven Lärmschutzmaßnahmen wird sich die Luftschadstoffsituation im Bereich der Wohngebiete zusätzlich verbessern. Relevante Beeinträchtigungen der Belüftungssituation infolge der geplanten Lärmschutzanlagen werden aufgrund der überwiegend Südwest-Nordost verlaufenden neuen Trasse, der Abstände zwischen Bebauung und Trasse sowie der offenen Bauweise nicht gesehen.

Mit freundlichen Grüßen
I. V.

Kähler
1. Beigeordneter


Anlage 1
BahnRadRoute Hellweg-Weser
Verlegung Routenverlauf durch Bau B61n - OU Ummeln
Unterbrechung Routenverlauf
Wanderweg "Wappenweg"
Querungsstelle NEU
Verlegung Routenverlauf BahnRadRoute Hellweg-Weser
Routenverlauf BahnRadRoute Hellweg-Weser Sept. 2010
B 61
Beginn der Baustrecke Bau - km 0+000,00
Ende der Baustrecke Bau - km 6+200,000
Voßheide

Anlage 2
Umweltbetrieb
der Stadt Bielefeld
Geschäftsbereich Stadtentwässerung - 700.4 -
Org. Nr.
700.412
Datum
5.10.2010
Tel.
6496
Sachbearbeiter
Glomb
Planfeststellung zum Neubau der A33 / B61
DRL Gütersloher Straße
M 1 : 2000
Flur 36
Flur 35
Ackerland
RRB Knappw
DRL 75
Gütersloher Straße
Ende der Planfeststellung

Anlage 3

LANDSCHAFTSBEIRAT

**Auszug aus der
Niederschrift der Sitzung
vom 21.09.2010**

**Zu Punkt 5
(öffentlich)**

Planfeststellung, Neubau der A33/B61n, Zubringer Bielefeld/Ummeln (Ortsumgebung Ummeln), Landschaftspflegerischer Begleitplan (Tischvorlage + Vorlauf TOP 5 v. 10.03.2009)

Gemäß anliegender Tischvorlage trägt Frau Kruse gegenüberstellend die vom Beirat zum Vorentwurf des landschaftspflegerischen Begleitplanes, Stand Okt.2008 vorgebrachten Anregungen und Bedenken und die sich darauf beziehenden Inhalte des geänderten landschaftspflegerischen Begleitplanes vom April 2010 einschließlich der aktuellen Wertung der Unteren Landschaftsbehörde vor. Abschließend äußert sie, dass zu erwarten sei, dass auch dem artenschutzrechtlichen Fachbeitrag mit den entsprechenden Standardauflagen dem Grunde nach zugestimmt werden könne. Herr Hartmann vom Amt für Verkehr stehe hier für weitere Rückfragen ebenfalls zur Verfügung.
Die Vorsitzende bedankt sich bei Frau Kruse für die gute Tischvorlage und bei der damaligen Arbeitsgruppe für ihre Vorarbeit.
Ein Mitglied weist auf den enormen Landschaftsflächenverbrauch der Verkehrsplanung hin und erkundigt sich, ob die Anregungen der Naturschutzverbände aufgegriffen worden seien, festzustellen, welche Fledermäuse wo vorkommen. Frau Kruse antwortet, dass zusätzliche Erhebungen und Netzfänge von Fledermäusen durchgeführt wurden. Auf dieser Grundlage wurden insbesondere in Bereichen mit zu erwartendem Kreuzungsverkehr von Fledermäusen Leitpflanzungen und Irritationsschutzwände konzipiert, um Kollisionsverluste zu vermindern. Darüber hinaus seien die Durchlässe für die Fließgewässer vergrößert worden, um eine Nutzung durch Fledermäuse und die Querung durch andere Tiere zu ermöglichen.
Ein anderes Mitglied äußert sein Wohlwollen darüber, dass die A+E-Maßnahmen nicht auf Ackerflächen liegen. Ferner sei die Verhältnismäßigkeit zwischen den Ausgaben für den Tierschutz und dem Lärmschutz für die Menschen ein vor Ort heftig diskutiertes Problem. Ganz Süd-Bielefeld erlebe einen Strukturwandel, der perspektivisch auch die Rieselfelder Windel in weiterer Zukunft gefährden könne. Die Vorsitzende bekräftigt, dass der Süden Bielefelds im Vergleich zum Norden z.Zt. eine wesentlich größere landschaftsökologische Belastung erfahre.
Beschluss: Der Landschaftsbeirat nimmt die gemäß der Tischvorlage (siehe Anlage) allgemeinen Anmerkungen des Landschaftsbeirates zum Ausmaß des Projektes von Oktober 2008, die neuen Inhalte des landschaftspflegerischen Begleitplanes von April 2010 und die aktuelle Wertung der Unteren Landschaftsbehörde zur Kenntnis und bittet sie in diesem Sinne weiterzumachen.

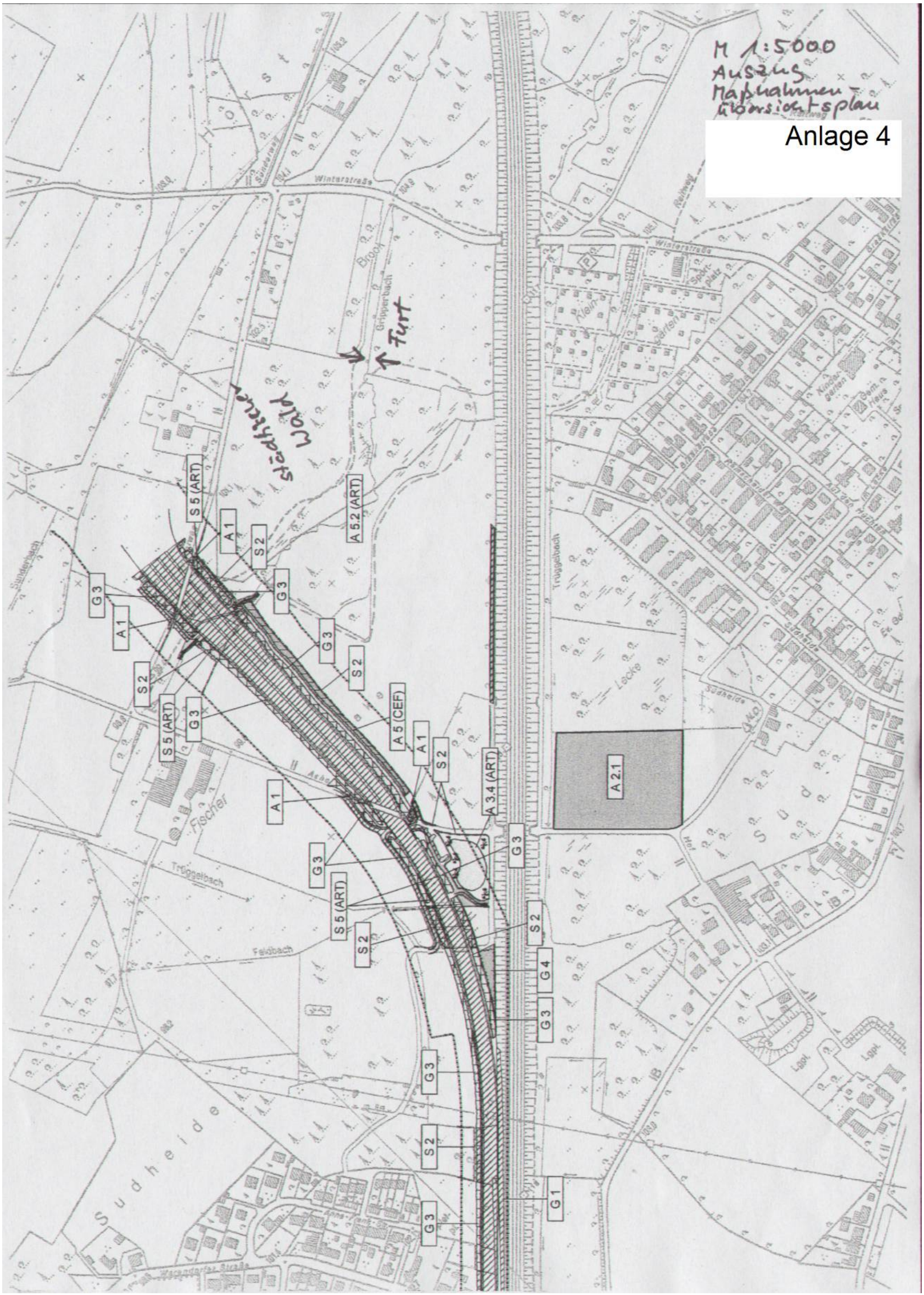
Kenntnisnahme

-.-.

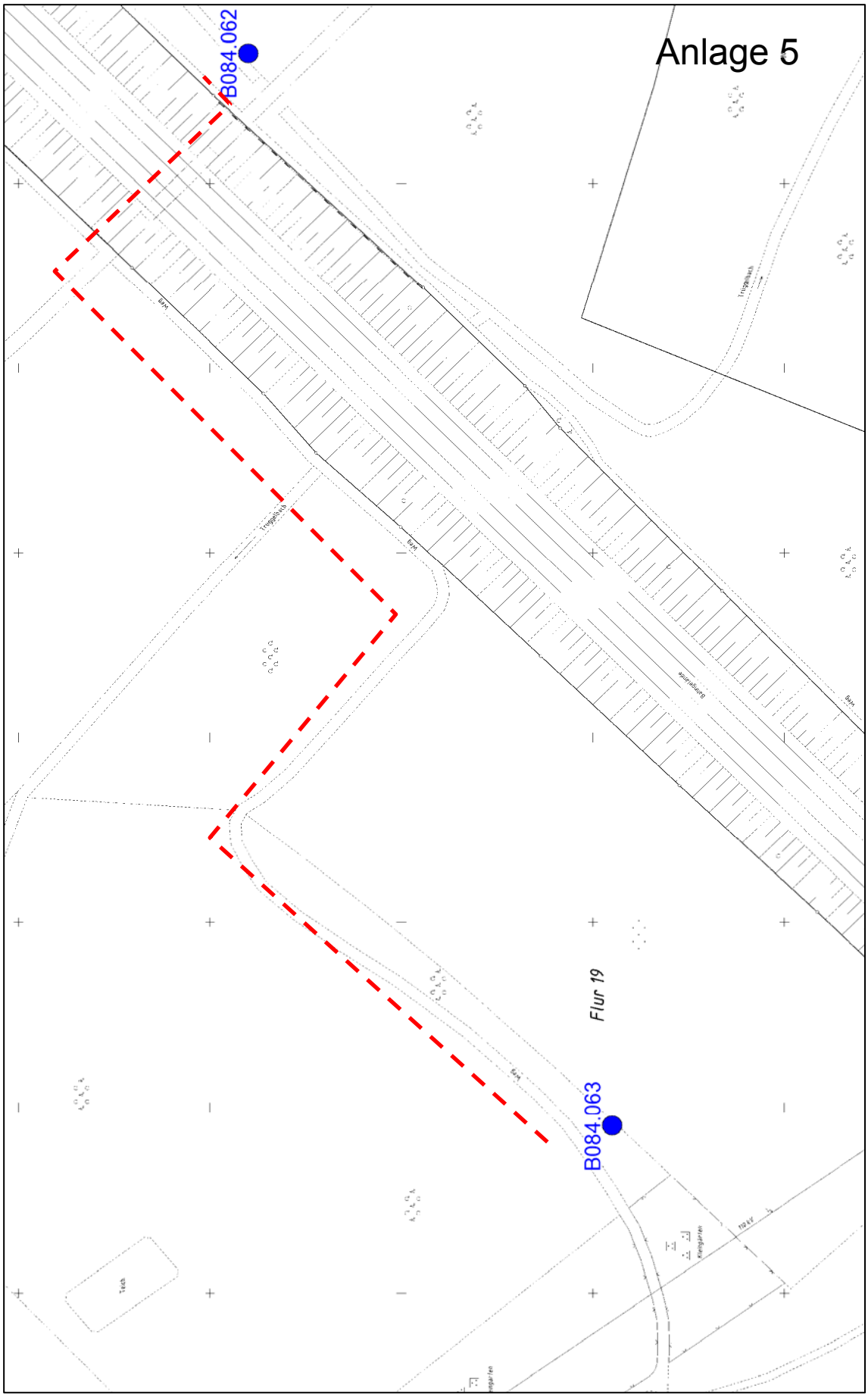
360 Umweltamt, 29.09.2010, 51-3303
An
660.21 / Herrn Hartmann
360.42 zur Kenntnis und ggf. weiteren Veranlassung
i. A.

gez.

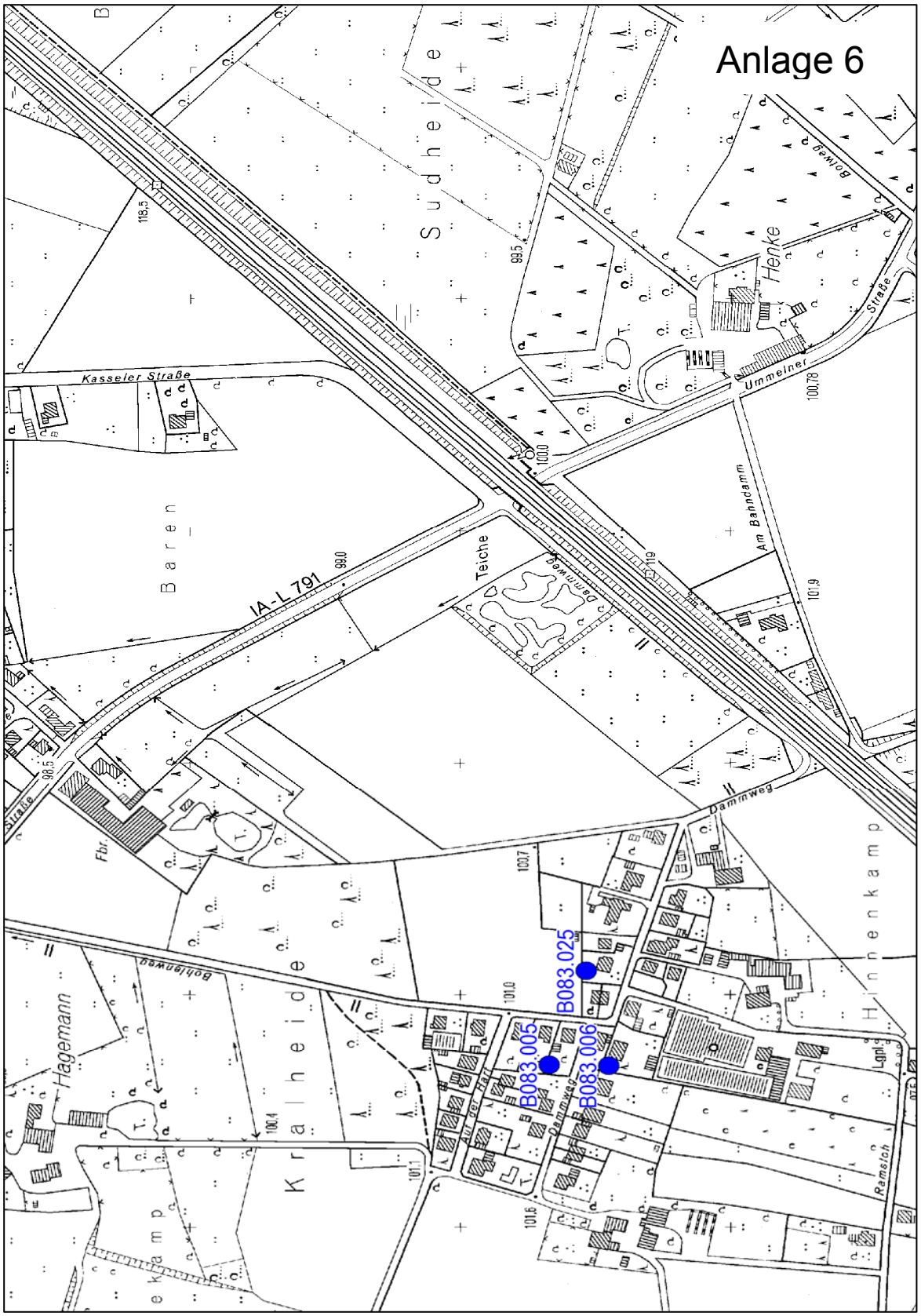
Kögel


M 1:5000
Auszug
Maßnahmen-
übersichtsplan
Anlage 4

ungefährer Verlauf der Transportleitung zwischen den Brunnen B084.063 und B084.062

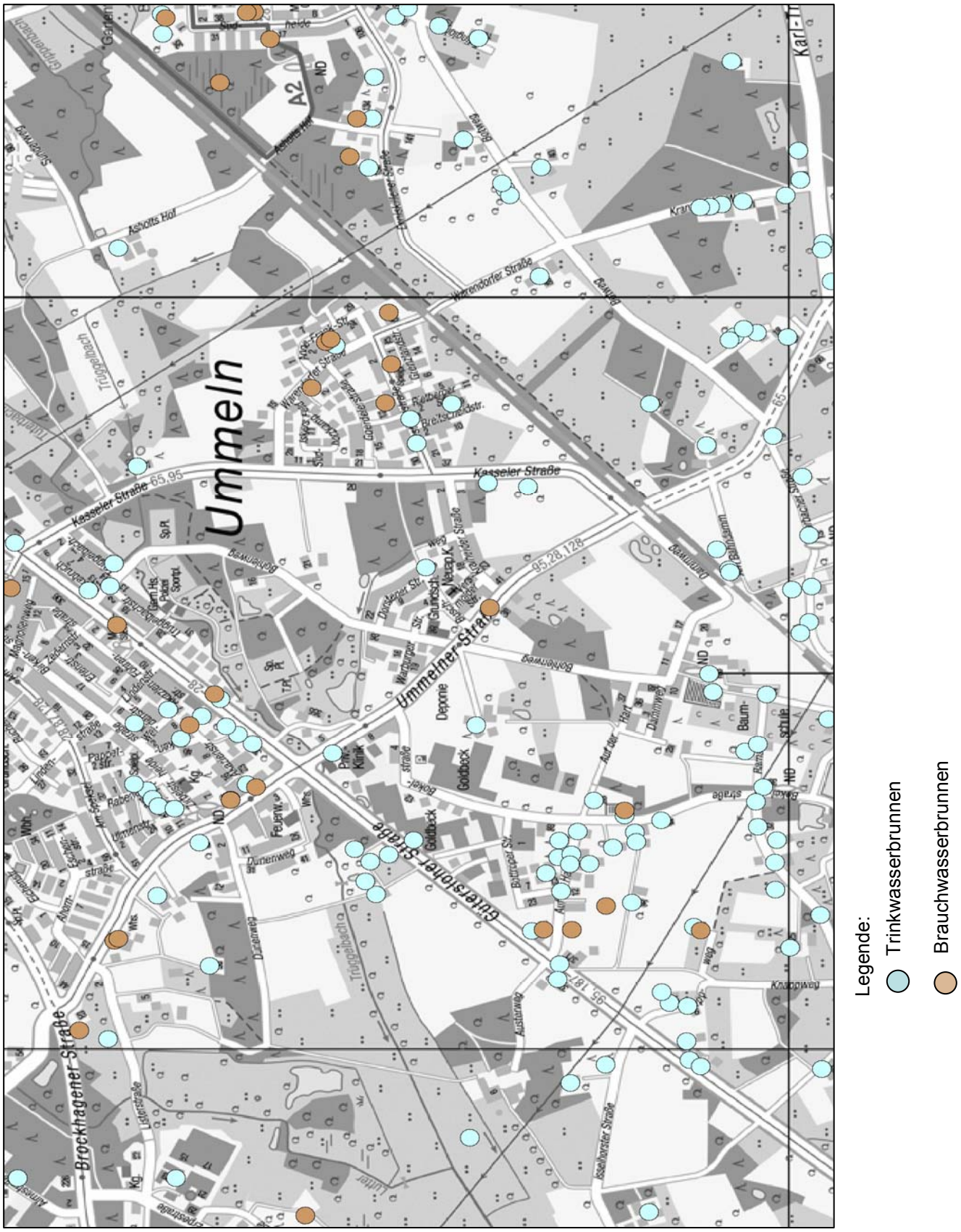


Lageplan der Trinkwasserbrunnen des Wasserbeschaffungsverbandes „Kralheide“



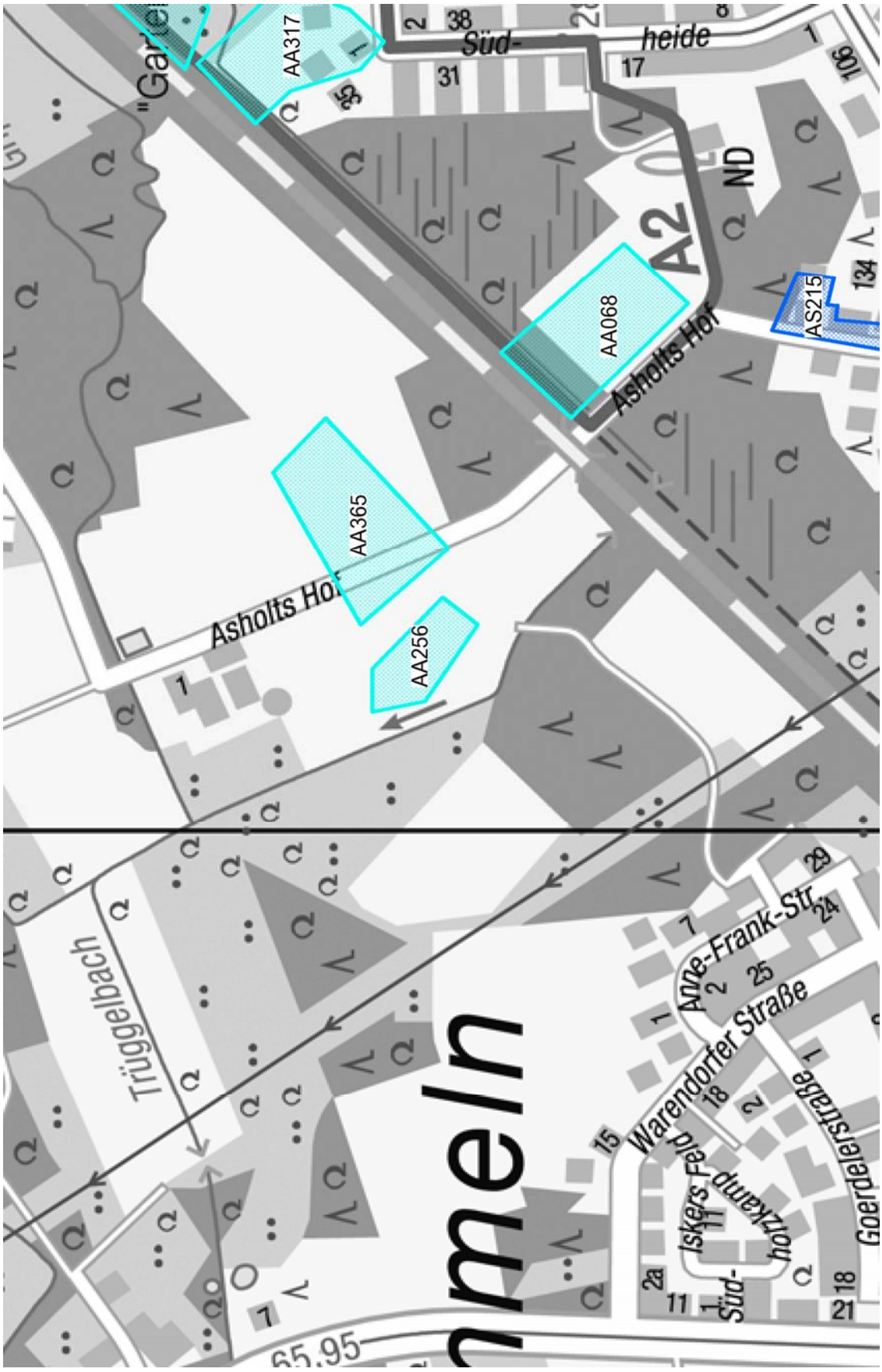
Anlage 7

Lageplan der Trinkwasser- und Brauchwasserbrunnen im Bereich der B61 n



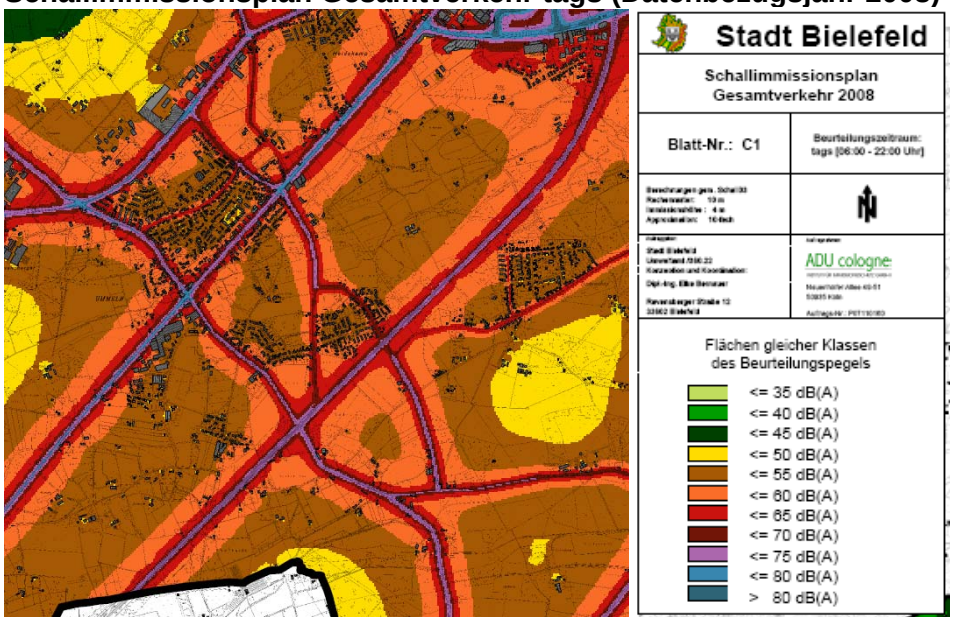
Anlage 8

Lageplan der Altablagerungen AA 365 und AA 68 im Bereich der B61 n

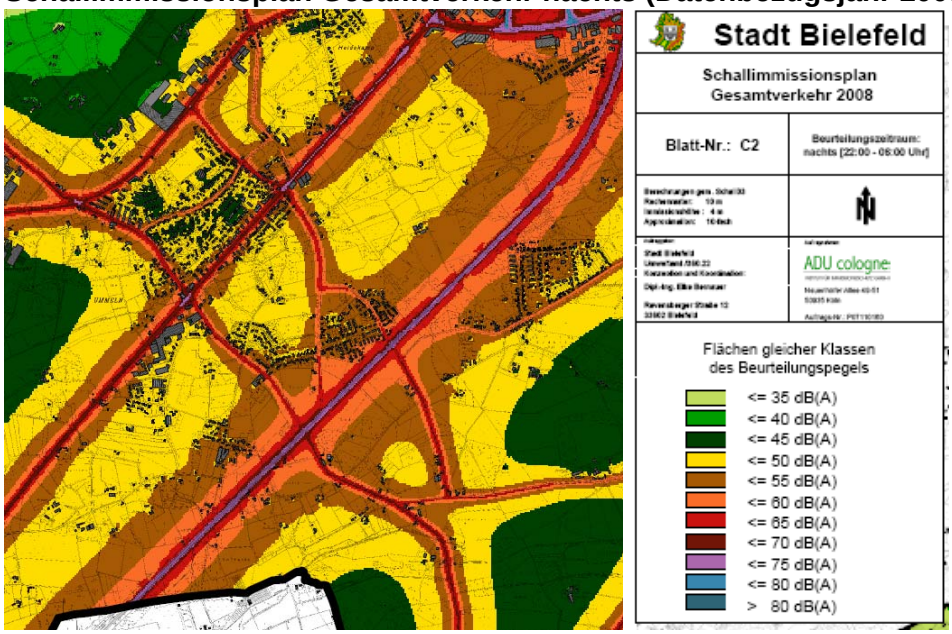


Anlage 9

Schallimmissionsplan Gesamtverkehr tags (Datenbezugsjahr 2008)

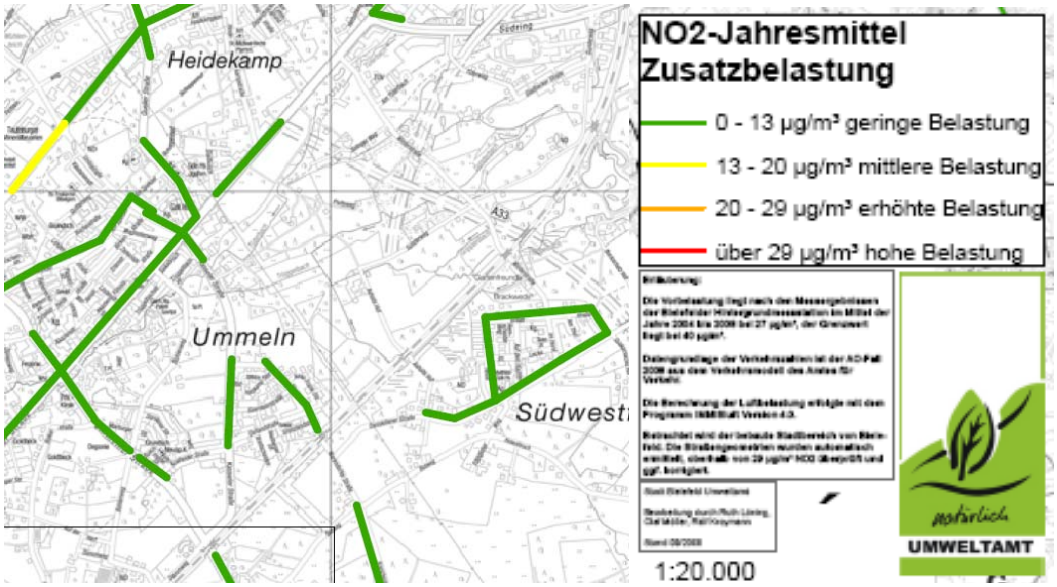


Schallimmissionsplan Gesamtverkehr nachts (Datenbezugsjahr 2008)

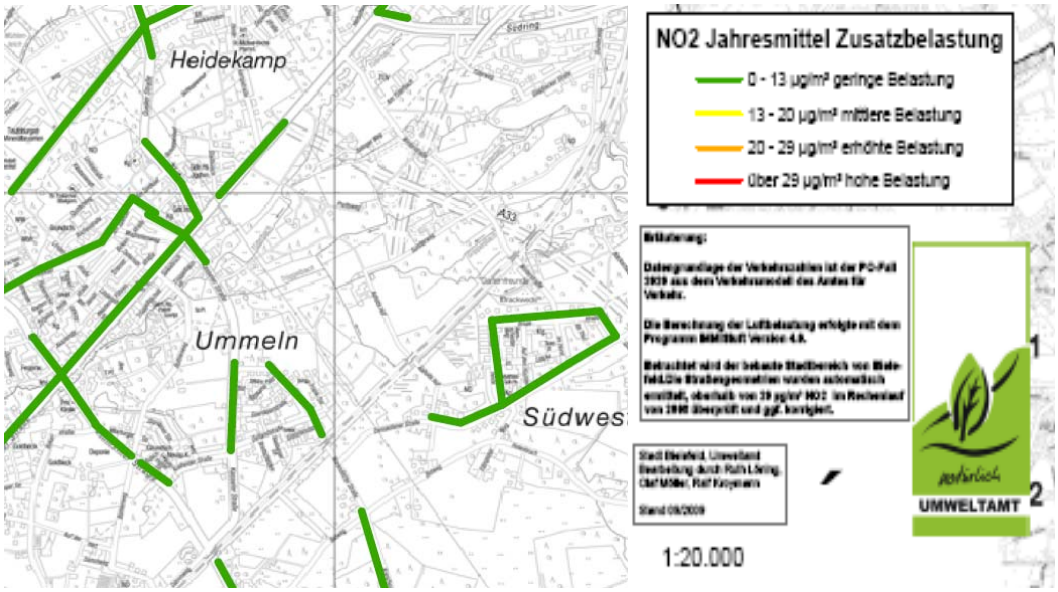


Anlage 10

NO2-Jahresmittel Zusatzbelastung 2008

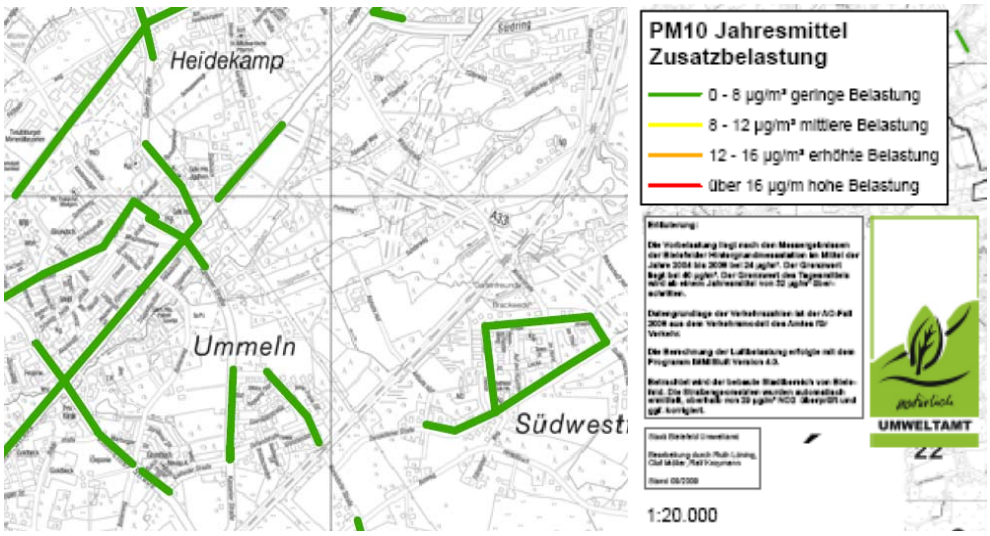
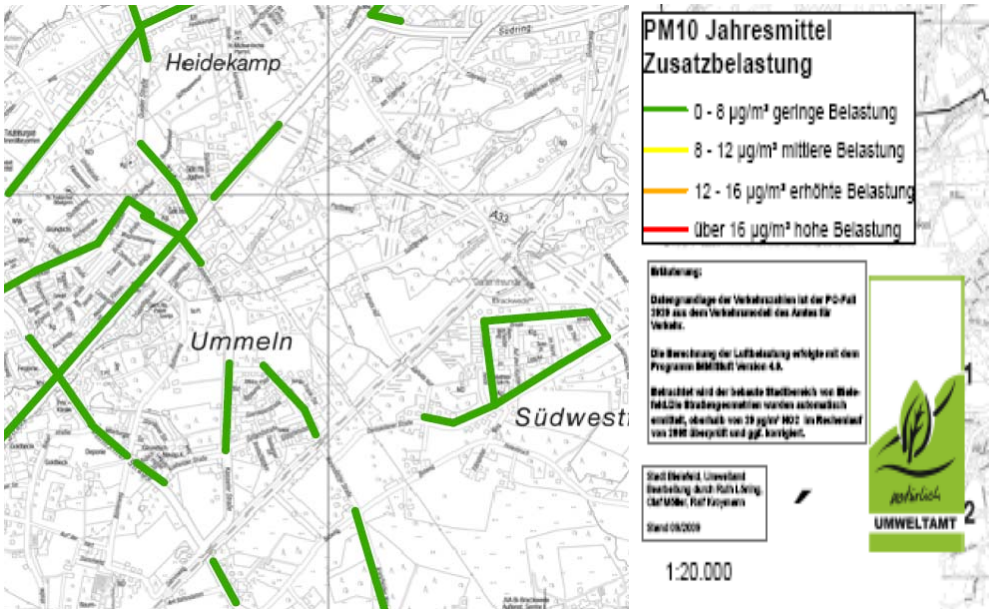


NO2-Jahresmittel Zusatzbelastung 2020



Anlage 10

PM10-Jahresmittel Zusatzbelastung 2008



PM10-Jahresmittel Zusatzbelastung 2020