

**Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland NRW (BUND),  
Naturschutzbund Deutschland NRW (NABU),  
Landesgemeinschaft Naturschutz und Umwelt NRW (LNU)**

**Stellungnahme**

**zum Planfeststellungsverfahren  
A 33/ Planfeststellungsabschnitt 5 B Bielefeld  
Zwischen der A 2 (BI-Senne) und der B 61 (BI-Brackwede)  
von Bau-km 0-260,505 bis Bau-km 6+391,671  
und für den Neubau des „Zubringer Brackwede“ (B 61n)  
von Bau-km 0+000 bis Bau-km 1+505  
Aktenzeichen 53.34-00-1/03**

An die  
Bezirksregierung Detmold  
32754 Detmold

Sehr geehrte Damen und Herren,

hiermit wenden sich die anerkannten Naturschutzverbände BUND, NABU und LNU gegen die zur Planfeststellung vorgelegte A 33-Planung.

**1. Grundsätzliche und erhebliche Bedenken gegen vorgelegte A 33 - Planung**

Die anerkannten Naturschutzverbände machen gegen die A 33-Planung insbesondere folgende grundsätzlichen und erheblichen Bedenken geltend:

- ?? Die A 33 beeinträchtigt Mensch und Natur in unzumutbarer Weise. Gerade wegen der ungewöhnlich engen Nachbarschaft der Trasse zwischen Wohngebieten einerseits und wertvollen Freiräumen andererseits ist es unabdingbar, höchstmögliche technische Schutzmaßnahmen sowie alle möglichen Maßnahmen zur Verminderung der Belastungen für Natur und Landschaft sowie die betroffene Wohnbevölkerung vorzunehmen. Dieses ist nicht erfolgt.
- ?? Die Naturschutzverbände fordern umfangreiche Maßnahmen zur Verbesserung des Lärmschutzes, insbesondere eine Einhausung der Trasse im Bereich Windflöte/Rieselfelder Windel und Maßnahmen für den Siedlungsbereich Südwestfeld und das Naherholungsgebiet Bockschatzhof, sowie Maßnahmen zur Minderung der Eingriffe in den Biotopverbund (Grünbrücken).

- ?? Die A 33-Trasse und der Autobahnbetrieb beeinträchtigen bzw. zerstören wertvolle Natur- und Erholungsräume mit schutzwürdigen Vorkommen von Pflanzen- und Tierarten, darunter besonders gefährdete Arten und Biotope der Roten Listen und besonders streng geschützte Tierarten der Anhänge II und IV der FFH-Richtlinie. Dabei werden nicht alle möglichen und erforderlichen Maßnahmen zur Vermeidung und Minimierung der Eingriffe ausgeschöpft. Die vorgesehenen Maßnahmen zum Ausgleich und Ersatz sind nicht hinreichend und nicht so konkret durchgeplant, dass damit ein funktionaler Ausgleich für die erheblichen und nachhaltigen Beeinträchtigungen des Naturhaushaltes sicher und dauerhaft erreicht werden kann.
- ?? Das Wasserschutzgebiet Bielefeld-Ummeln wird in seinen Funktionen als bedeutendes Trinkwasservorkommen nachhaltig und erheblich beeinträchtigt.
- ?? Die beantragte Trasse setzt außerdem Zwangspunkte für den Weiterbau der A 33 in Steinhagen und präjudiziert durch das Autobahnkreuz A 33/ B 61n den Neubau der B 61n OU Ummeln. Im Abschnitt B 61 bis Halle/Schnatweg werden Naherholungsgebiete (Patthorst), Wasserschutzgebiete (Patthorst) und schutzwürdige Biotope mit seltenen Pflanzen und Tieren erheblich beeinträchtigt. Insbesondere in Steinhagen (z.B. Baugebiete Patthorster Str., Meschers Hof, Diekmann) werden bestehende und zukünftige Wohngebiete verlärmert und in ihrer Lebensqualität unzumutbar belastet. Auch durch Auswirkungen im nachgeordneten Verkehrsnetz werden Anwohner durch Lärm und Abgase belästigt werden.
- ?? Die Abschnittsbildung der A 33 in die Planfeststellungsabschnitte 5B, 6 und 7A ist rechtlich fragwürdig. Erforderlich ist eine Gesamtabwägung der A 33-Planung von der B 476 in Borgholzhausen bis zur A2 in Bielefeld.
- ?? Wesentliche Folgewirkungen der Planung im Abschnitt 5B für Menschen, Natur und Landschaft werden von der Planung nicht erfasst, wie zum Beispiel Belastungen und Aus-/Neubau des Straßennetzes (B 61n OU Ummeln, OU Friedrichsdorf). Die planerische Abwägung dieser durch die A 33-Planung unmittelbar ausgelösten Probleme muss im Rahmen dieser Planfeststellung erfolgen.
- ?? Die Planfeststellung beruht auf einer veralteten Linienbestimmung von 1973.
- ?? Die Planrechtfertigung beruht auf unvollständigen Gutachten (Verkehrsprognose 2020 ohne Berücksichtigung der Auswirkungen der LKW-Maut und aller möglichen Alternativen) und unzutreffend dargestellten verkehrlichen und städtebaulichen Auswirkungen, insbesondere hinsichtlich der Ent- und Belastung des untergeordneten Straßennetzes und der Lärmbelastung der Menschen.

Diese Bedenken werden im folgenden weiter ausgeführt und begründet.

## **2. Rechtsfehlerhaftes Planfeststellungsverfahren**

### **2.1 Unzureichende Linienbestimmung nach § 16 FStrG**

Die Linienbestimmung der A 33 aus dem Jahr 1973 berücksichtigt nicht alle nach Lage der Dinge einzubeziehenden Belange.

Bei der Bestimmung der Linienführung sind im Rahmen des Möglichen alle „nach Lage der Dinge erkennbaren Wirkungen zu erfassen, zu gewichten und in die Abwägung einzustellen“. Nach den allgemeinen Abwägungsgrundsätzen ist auch die Frage von Planungsalternativen zu beurteilen (BVerwG, NJW 86, 80). Zu erfassen sind alle Linienvarianten, die von der Sache her nahe liegen, sich ernsthaft anbieten oder aufdrängen (BVerwG NJW 86, 80).

#### **2.1.1 Veraltete Linienbestimmung**

Die Linienführung der A 33 zwischen Stukenbrock und der B 61 wurde am 23.3.1973 durch den BMV nach § 16 FStrG bestimmt. Damit ist die Linienbestimmung als Grundlage der Planfeststellung des Planfeststellungsabschnittes 5B nahezu 31 Jahre alt.

Die Linienbestimmung von 1973 entspricht nicht mehr der aktuellen Gesetzgebung. Nicht beachtet wurden folgende Gesetze, die für eine Linienbestimmung relevante Abwägungsvorgaben enthalten, zum Zeitpunkt der Linienbestimmung aber noch nicht existierten: Bundesnaturschutzgesetz (1976), Landschaftsgesetz NRW (1980), Bundes-Immissionsschutzgesetz (1974), Bundeswaldgesetz (1975), Landesentwicklungsprogramm NRW (1989), div. Landesentwicklungspläne (u.a. LEP III 1987), EU-Richtlinien 92/43 EWG (FFH-RL) und 79/409 EWG (Vogelschutzrichtlinie).

Durch das extrem hohe Alter der Linienbestimmung - die Linienbestimmung für den Abschnitt Landesgrenze NRW/Nds. bis B 61 stammt sogar aus dem Jahr 1968 - entzieht sich die gesamte A 33-Planung zwischen der A 2 und der B 476 den in der heutigen Gesetzgebung verankerten Zielen und Grundsätzen. Diese Ziele und Grundsätze, wie zum Bereich Naturschutz und Landschaftspflege in den §§ 1,2 BNatSchG und LG NW, sind in allen Planungsstufen – Bedarfsplanung, Linienbestimmung, Entwurfsaufstellung – zu berücksichtigen (vgl. HNL – S 99).

Die Linienbestimmung genügt auch nicht den Anforderungen des § 19 BNatSchG zur Beachtung der Vermeidung und Minimierung von Eingriffen in Natur und Landschaft. Maßnahmen zur Vermeidung von Eingriffen sind auch im Rahmen der Linienfindung zu prüfen, hierzu gehören u.a. der Verzicht auf Teile des Vorhabens (z.B. einen Knotenpunkt), geänderte Gradienten, auch Trog/Tunnel anstelle eines Einschnittes; vgl. HNL-S 99). Dieses Defizit schlägt sich in der Planfeststellung nieder, die Maßnahmen zur Vermeidung und Minderung der Eingriffe nur unzureichend beachtet.

Nach Ansicht der Naturschutzverbände hätte die Planfeststellungsbehörde aus diesen Gründen im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens ein neues Linienbestimmungsverfahren beim Bundesministerium für Verkehr beantragen müssen, das auf der Grundlage der aktuellen Gesetzgebung durchzuführen gewesen wäre. Ein solches förmliches Linienbestimmungsverfahren ist jedoch nicht durchgeführt worden. Hierin ist ein erheblicher Mangel des Planfeststellungsverfahrens zu sehen. Dieser Mangel wird auch nicht durch eine Gesamtabwägung im Erläuterungsbericht zur Planfeststellung für den Abschnitt 5B behoben.

Darüber hinaus hat die gesellschaftliche Gewichtung ökologischer Belange - globaler wie lokaler – in den letzten 30 Jahren grundlegend gewandelt. Der Erhaltung kulturhistorisch wertvoller Objekte wird heute eine andere Bedeutung zugemessen als in den sechziger Jahren. Auch die Landwirtschaft hatte im Jahre 1968 einen völlig anderen Stellenwert als heute. Gesundheit und Naherholung werden von der Bevölkerung heute grundlegend anders gewichtet als vor 30 Jahren. So hat sich das Gebiet „Bockschatzwald“ in den letzten Jahrzehnten zu einem wichtigen Erholungsgebiet entwickelt, das in seinen Erholungs- und Naturschutzfunktionen für den Bielefelder Süden unverzichtbar ist.

Seit der Linienbestimmung 1968 haben sich im betroffenen Landschaftsraum viele Sachverhalte entscheidend geändert. Gleichzeitig führten diese Änderungen zu einer anderen Bedeutung des Landschaftsraums und seiner einzelnen Bestandteile. Dieses soll an folgenden Punkten exemplarisch belegt werden.

Das Gebiet entlang der linienbestimmten A 33-Trasse ist in seiner Bedeutung als Wassergewinnungsgebiet in den vergangenen Jahren erheblich gestiegen. Der Bereich des Übergangs des Teutoburger Waldes zur münsterländischen Tiefebene ist das einzige bzw. bestgeeignetste Wassergewinnungsgebiet für alle von der A 33-Planung zwischen Bielefeld und Borgholzhausen betroffenen Kommunen. Genau durch diesen Bereich soll aber die linienbestimmte Trasse der A 33 geführt werden, die zahlreiche bestehende und geplante Wasserschutzgebiete durchschneiden wird, in Bielefeld das WSG Bielefeld-Ummeln. Im Gegensatz zur Sicht der sechziger Jahre ist heute die Sicherung der Trinkwasserversorgung für jede Kommune ein lebenswichtiges Thema.

Die Flächennutzungen haben sich im betroffenen Landschaftsraum seit 1973 erheblich geändert. So ist eine erhebliche Inanspruchnahme von Freiraumflächen durch die Siedlungsflächen (Wohngebiete, Gewerbe- und Industriegebiete, Verkehrsflächen) zu verzeichnen. So nahmen in der Stadt Bielefeld die Gebäude- und Freiflächen von 1976 bis 2002 um 762 ha (+ 11,9 %) und die Verkehrsflächen um 675 ha (+ 40,7%) zu, während die Landwirtschaftsflächen um 903 ha (- 8,2 %) abnahmen. Daraus ergibt sich heute ein wesentlich höheres Schutzbedürfnis für die Flächen mit wichtigen Freiraumfunktionen wie z.B. Landschafts- und Biotopschutz oder Grundwasserschutz.

Mit der fortschreitenden Flächeninanspruchnahme ist ein Verlust an zusammenhängenden größeren Freiräumen und von Biotopverbundkorridoren festzustellen. Deshalb kommt den heute noch vorhandenen großen zusammenhängenden Freiflächen eine besondere Bedeutung zu. Einen besonderem Stellenwert haben im Planfeststellungsabschnitt 5 B hierbei der Reiherbach mit dem NSG „Edinglohs Bruch am Reiherbach“, der nach dem Landesentwicklungsplan (LEP) als Gebiet zum Schutz der Natur Teil des landesweiten Biotopverbundes ist, sowie die Rieselfelder Windel und die Gebiete Bockschatzhof mit Greipenbach und der große zusammenhängende Bereich „Worthbruch“/„Sutheide“ westlich der Bahnstrecke Bielefeld-Hamm. Diese Gebiete stellen wichtige Teile des regionalen und landesweiten Biotopverbundes dar, umfassen nach § 62 LG NW geschützte Biotope und bieten seltenen und gefährdeten Tierarten der Roten Listen (insbes. Vögel, Amphibien, Fledermäuse) einen Lebensraum. Die Biotopfunktionen der Gebiete sowie der landesweite und regionale Biotopverbund werden von der A 33 erheblich beeinträchtigt.

Ein Ausdruck des heute viel höher bewerteten Freiraumschutzes ist der Erlass des Ministeriums für Umwelt und Naturschutz, Landwirtschaft und Verbraucherschutz NRW<sup>1</sup> mit dem die Karten der unzerschnittenen Landschaftsräume in NRW als „Orientierungshilfe ... insbesondere bei Neuinanspruchnahme unzerschnittener Freiräume“ eingeführt werden. Diese Karte zeigt für den betroffenen Landschaftsraum einen starken Rückgang größerer unzerschnittener Räume, so dass aufgrund dieser Vorbelastung den verbliebenen unzerschnittenen Landschaftsräumen eine besonders hohe Schutzwürdigkeit zukommt.

Auch die Darstellungen des neu aufgestellten GEP Detmold – TA Oberbereich Bielefeld - dokumentieren diese herausragenden Freiraumfunktionen der von der A 33 überplanten Freiräume. Insbesondere ist hinzuweisen auf die dargestellten Bereiche zum Schutz der Natur „Worthbruch/Sutheide“, „Bockschatzhof mit Greipenbach“, „Reiherbach mit Rieselfelder“, den großflächigen Bereich zum Schutz des Grundwassers in Brackwede/Ummeln sowie die Darstellungen der Bereiche zum Schutz der Landschaft und landschaftsorientierten Erholung.

### **2.1.2 Unzureichende Berücksichtigung der UVS**

Von der Straßenbauverwaltung wurden im Verlauf des Planfeststellungsverfahrens für den vorliegenden Abschnitt Umweltverträglichkeitsstudien in Auftrag gegeben. Diese UVS-Gutachten (UVP von 1987, UVS 1993) sind zu eindeutigen Ergebnissen gekommen.

Die UVP aus 1987 kommt zu dem Ergebnis, dass ein Bau aus Sicht der Gutachter nicht empfohlen werden könne. Auch die UVS aus 1993 kommt zu dem Ergebnis, dass ein konfliktarmer Korridor weder aus städtebaulicher noch aus landschaftsökologischer Sicht gegeben ist und dass alle Varianten erhebliche und nachhaltige z.T nicht ausgleichbare Beeinträchtigungen der Funktionen von Natur und Landschaft sowie der städtebaulichen Funktionen, der Siedlungen und der Bevölkerung hervorrufen (s. auch unter 4.2 dieser Stellungnahme).

Nach dieser negativen Beurteilung der linienbestimmten Trasse in UVP und UVS hätte ein neues Linienbestimmungsverfahren eingeleitet werden müssen.

### **2.1.3 Fehlende FFH-Verträglichkeitsprüfung**

Darüber hinaus fehlt es nach §§ 34, 35 Nr. 1 BNatSchG an einer FFH- Verträglichkeitsprüfung für die Linienbestimmung.

Die Naturschutzverbände NRW haben im April 2003 eine neue FFH - Auswahlliste mit FFH-Gebieten – zunächst für die atlantische Region – vorgelegt. Diese FFH-Auswahlliste ersetzt die FFH-Schattenliste der Verbände für die atlantische Region. Während die Schattenliste aus dem Jahr 1997 noch alle geeigneten FFH-Gebiete enthielt, deren Relevanz für das Netz Natura 2000 auf europäischer Ebene noch im einzelnen zu prüfen wäre, enthält die FFH-Auswahlliste diejenigen Flächen, die nach den Vorgaben der EU-Kommission Bestandteil des Netzes an FFH-Gebieten werden müssten. Diese Vorgaben ergeben sich aus den Bewertungsseminaren der EU-

---

<sup>1</sup> Ministerium für Umwelt und Naturschutz, Landwirtschaft und Verbraucherschutz des Landes NRW, Projekt „Unzerschnittene Landschaftsräume (ULR) in NRW“, Erlass v. 29.11.01 – Az.: III – 8 – 605.00.0035

Kommission, bei denen für die atlantische Region die Gebietsmeldungen der Mitgliedsstaaten bewertet worden sind.

Der geplante Trassenverlauf der A 33 von Bielefeld-Senne (A 2/ A33) bis Bielefeld Brackwede (B 61) führt durch folgendes Gebiet, das Bestandteil der FFH - Auswahlliste ist: Gebiet "DE-4016-900 Lutter, Greipen-, Trügge-, Reiherbach, Rieselfelder Windelsbleiche".

## **2. 2. Abschnittsbildung**

Die Abschnittsbildung der A 33 ist fehlerhaft.

### **Fehlerhafte Parzellierung**

Eine Abschnittsbildung darf nicht dazu führen, dass die Straße so parzelliert wird, dass eine Abwägung der von der Planung betroffenen öffentlichen und privaten Belange nicht mehr möglich ist (BVerwG, NVwZ 1993, S. 572). Die vorgesehene Parzellierung der A 33 macht es hier unmöglich, alle betroffenen Belange mit ihrem jeweiligen Gewicht in die Abwägung einzustellen und führt damit zu Abwägungsfehlern.

Die A 33 nimmt bei allen denkbaren Trassenvarianten zwischen der B 476 und der A 2 einen Raum in Anspruch, in dem durchgehend erhebliche Konflikte mit den unterschiedlichsten Schutzgütern auftreten, die eng miteinander verbunden sind :

?? Naturschutzwürdige Bereiche: Landschaftsumfeld von Holtfeld und Stockkämpen, FFH – Gebiet und NSG Tatenhausener Wald, Waldgebiet Patthorst, Rieselfelder Windelsbleiche, Reiherbach mit NSG „Edinglohs Bruch am Reiherbach“, NSG „Kampeters Kolk an der Buschkampstraße“. Alle genannten Bereiche sind als Bereiche zum Schutz der Natur im neu aufgestellten GEP Detmold –TA Oberbereich Bielefeld – dargestellt.

Die Minderung des Eingriffs in das FFH-Gebiet Tatenhauser Wald durch die zur Zeit angestrebte teilweise Verlegung der Trasse im Abschnitt 7.2, nämlich westlich der L 782 auf die Linie der Nordtrasse V 37, löst nicht die Konflikte mit den naturschutzwürdigen Flächen im Abschnitt von der L 782 bis zur A 2.

?? Bedeutende Erholungsgebiete (Tatenhausener Wald, Waldgebiet Patthorst, Erholungsgebiet Bockschatz Hof)

?? Kulturdenkmäler (Wasserschloß Holtfeld, Waldkapelle Stockkämpen, Wasserschloss Tatenhausen, Gut Patthorst) und diverse unter Denkmalschutz stehende Einzelgebäude

?? Wasserschutzgebiete (gepl. WSG Borgholzhausen-Holtfeld, gepl. WSG Halle-Bokel, WSG Halle-Tatenhausen, WSG Steinhagen, WSG Bielefeld-Ummeln)

?? Siedlungsbereiche (Halle-Hörste, Halle-Bokel, Steinhagen, Bielefeld-Ummeln, Heidekamp-Siedlung, Südwestfeld, Senner Straße/Okapi-Weg, Windflöte, Mönkewegsiedlung).

Der hier strittige Planfeststellungsabschnitt der A 33 bildet für den nächsten Planfeststellungsabschnitt B 61 – Halle/Schnatweg einen Zwangspunkt für den weiteren Verlauf der Trasse in Richtung Steinhagen/Halle/Borgholzhausen und für die B61n OU Ummeln.

Im Abschnitt 6 besteht insbesondere ein Konflikt mit der regionalen Grünzugverbindung östlich von Steinhagen. Dieser Grünzug verbindet Kernzonen des Naturschutzes (Niederungsbereiche, Wälder) in Nord-Süd-Richtung vom Vorland des Teutoburger Waldes bis in den Teutoburger Wald hinein, er umfasst wichtige Bereiche zum Grundwasserschutz und dient der Sicherung eines zusammenhängenden naturnahen Erholungsraumes zwischen Steinhagen und Isselhorst sowie Ummeln. Nördlich, direkt an die geplanten Trasse angrenzend, ist dieser Grünzug im neu aufgestellten GEP Bielefeld, Teilabschnitt Oberbereich Bielefeld, als „Regionaler Grünzug“ dargestellt, im südlichen Bereich als „Bereich zum Schutz der Landschaft und landschaftsorientierten Erholung“.

Im östlichen Teilbereich des Abschnittes 6 der Planfeststellung durchschneidet die A 33 auf Bielefelder Stadtgebiet den naturschutzwürdigen Bereich der Lichtechniederung, die zusammen mit den südwestlich gelegenen Feuchtwiesen am Lichtechniederung (Holtkamp) einen größeren zusammenhängenden Feuchtgrünlandbereich in der Lichtechniederung bilden. Dieser Bereich ist im Zielkonzept Naturschutz der Stadt Bielefeld überwiegend als Naturschutzvorranggebiet eingestuft, weist einen hohen Anteil an schutzwürdigen Biotopen auf und ist besonders bedeutsam für die Biotopverbund-Funktion des Gebietes. Vom Trassenverlauf der A 33 ist in Ummeln ein Bereich mit wichtiger Bedeutung für den Grundwasserschutz betroffen, der auch im GEP als Grundwasserschutzbereich dargestellt ist.

Auf eine erforderliche Abwägung in einem Gesamtabschnitt B 476 bis zur A 2 haben auch Behörden des Landes NRW mehrfach hingewiesen. So hat das Verkehrsministerium als Planfeststellungsbehörde im Lauf des Planfeststellungsverfahrens für den vorgelagerten PF-Abschnitt LG – B 476 auf die Probleme der Abschnittsbildung mehrfach hingewiesen.

Dieses belegt u.a. folgender Aktenvermerk:

„Nach Auffassung der Landesregierung kann die A 33 zwischen der A 2 und der Landesgrenze nur in ihrer Gesamtheit zur Abwägung aller Belange in die Planfeststellung eingebracht werden. Eine Aufteilung in kurze Teilabschnitte trägt dem Abwägungsgebot in diesem Falle nicht in hinreichendem Maß Rechnung.“ (vgl. Vermerk Referat III B 2-41-100/2 und III C 3-32-03/682 vom 10.12.1990, vgl. Anlage 1)

Vor diesem Hintergrund hätte nur durch einen Gesamtabschnitt von der B 476 bis zur A 2 eine sachlich angemessene Berücksichtigung und Abwägung aller Belange in der Planfeststellung erfolgen können. Nur unter dieser Bedingung kann die A 33 in ihrer Gesamtheit hinsichtlich ihrer Notwendigkeit im Verhältnis zu den Beeinträchtigungen in Landschaft und Naturhaushalt abgewogen werden. Die Abschnittsbildung der A 33 ist fehlerhaft.

### **3. Kritik an der Darstellung der Notwendigkeit der A 33 und den unzureichenden Verkehrsverhältnissen (Bedarf / Planrechtfertigung)**

Die Notwendigkeit sowohl des gesamten Bauvorhabens als auch einzelner Baumaßnahmen wird von den Naturschutzverbänden grundsätzlich in Frage gestellt.

#### **3.1. Gesamtvorhaben Neubau A 33**

Die Naturschutzverbände halten die vorgebrachten Argumente zur Erforderlichkeit der A 33 für nicht ausreichend, um die erheblichen, z.T. nicht ausgleichbaren Eingriffe in Natur und Landschaft und die schwerwiegenden Beeinträchtigungen der Wohnsiedlungsbereiche und Erholungsgebiete zu rechtfertigen.

#### **Leistungsfähigkeit B 68**

Die Notwendigkeit der Baumaßnahme wird damit begründet, dass die B 68 ihre Leistungsfähigkeit erreicht habe und es in Kreuzungsbereichen der B 68 zu Spitzenzeiten zu Stop-and-go-Verkehren komme. Verkehrsbelastungen und Stop-and-go-Verkehre auf der B 68 sind wesentlich durch Ziel- und Quellverkehre bedingt (u.a. IKEA mit regionalem Einzugsgebiet, diverse Großmärkte wie z.B. Marktkauf, Obi, Gartencenter Mühlenweg). Diese Ziel- und Quellverkehre werden durch die A 33 in einer Gesamtbilanz nicht entscheidend verringert. Durch die bessere Erreichbarkeit und das damit gegebene größere Einzugsgebiet ist nach Fertigstellung der A 33 sogar mit einer Zunahme der Belastungen zu rechnen.

#### **Verbesserung der Verkehrssituation**

Der Behauptung, dass eine Verbesserung der Verkehrssituation nur durch einen Neubau der A 33 erfolgen könne, wird widersprochen. Andere Maßnahmen wie veränderte Ampelschaltungen an der B 68, die einen gleichmäßigen Verkehrsfluss (grüne Welle bei 60 km/h) bewirken, oder auch die Veränderung der Verkehrssituation im Stadtteil Brackwede durch einen weiter- oder durchgebauten Stadtring werden nicht betrachtet. Auch Maßnahmen zur Verbesserung des ÖPNV wie der Ausbau der Sennebahn von Bielefeld nach Paderborn oder die Verlängerung der Stadtbahnlinie nach Sennestadt sind hier zu nennen. Sowohl die Optimierung der Schienenstrecke Bielefeld – Brackwede - Schloß Holte-Stukenbrock – Hövelhof - Paderborn (Beschleunigung durch Ausbaumaßnahmen, zusätzliche Haltepunkte) als auch der Stadtbahnausbau nach Sennestadt sind nach dem neuen GEP Detmold - Teilabschnitt Oberbereich Bielefeld - verbindliche Ziele der Landes- und Regionalplanung.<sup>2</sup>

Die Potentiale einer solchen Verbesserung belegt der erhebliche Anstieg der Fahrgastzahlen auf der DB Strecke 402 „Haller Willem“, nachdem das Angebot auf der Strecke im Rahmen der EXPO erheblich verbessert wurde. Dort stiegen die Fahrgastzahlen allein von 1999 bis 2000 werktätlich um mehr als 1000 Personen (+ > 50 %). Die für 2005 geplante Wiederinbetriebnahme des Abschnittes zwischen Dissen-Bad Rotenfelde und Osnabrück wird zu einer weiteren Nachfragesteigerung führen.

---

<sup>2</sup> GEP Detmold, TA Oberbereich Bielefeld, Textliche Ziele 4 und 9 zu B.V. Infrastruktur, 1.2. Schienenverkehr und Öffentlicher Personennahverkehr und Zeichnerische Darstellungen Stadtbahn Bedarfsplanmaßnahmen, Blätter 16/17 des GEP.

### **Verbesserung der Verkehrssicherheit**

Das eine erhebliche Verbesserung der Verkehrssicherheit durch den Bau der A 33 zu erwarten ist, wird bezweifelt. Die Unfallzahlen auf der B 68 zwischen A 2 und OWD sind ein fragwürdiges Argument für den Autobahnbau. Die Entlastung des vorhandenen Straßennetzes führt nicht zwangsläufig zu einer erheblichen Verbesserung der Verkehrssicherheit, da ein geringeres Verkehrsaufkommen nicht gleichbedeutend mit einer entsprechend geringeren Unfallhäufigkeit ist. Das Gegenteil kann ebenso der Fall sein. Darüber hinaus bleibt unberücksichtigt, dass Bundesautobahnen nicht generell unfallfrei sind. Wer Unfallhäufigkeiten und Verkehrstopfer auflistet, muss in seinen Prognosen auch die Unfälle auf den neuen Trassen berücksichtigen. Im angegebenen Zeitraum ist auf der B 68 ein Verkehrstoter zu beklagen gewesen. Es ist darauf hinzuweisen, dass Unfälle auf Autobahnen erstens schwerer sind als auf anderen Straßen und auch häufiger mit Todesfolgen einhergehen. Die Autobahnen sind es denn auch, die in der sinkenden Zahl Verkehrstoter hinter den allgemeinen Zahlen zurückbleiben.

### **Einsparung von Zeit- und Betriebskosten**

Das Argument, dass die Straßennutzer erhebliche Zeit- und Betriebskosten einsparen würden, wird nicht nachvollziehbar belegt. Es bleibt unklar, welche Straßennutzer der verschiedenen Verkehrsmittel in welchem Umfang auf welchen Streckenabschnitten Zeit- und Betriebskosten einsparen.

### **Stärkung der regionalen Wirtschaftskraft**

Das Argument, dass durch die A 33 die Infrastruktur deutlich verbessert und damit die Wirtschaftskraft der Region gestärkt werden könne, ist so nicht zutreffend. Die geplante Trasse hat nicht die wirtschaftliche Bedeutung, die ihr von IHK und Unternehmerverbänden beigemessen wird. Einsparungen durch verringerte Transportkosten machen sich für produzierende Unternehmen so gut wie nicht bemerkbar. Vor einigen Jahren war Ostwestfalen noch die fünfstärkste Wirtschaftsregion in Deutschland, ansässige Unternehmen bewerten nach Umfragen der IHK die regionale und überregionale Verkehrsanbindung als gut.

Der wirtschaftliche Nutzen der Autobahn für die Region wird überschätzt. Eine Autobahn kann nicht mehr den wirtschaftlichen Aufschwung bieten, den sie vielleicht noch vor 20 Jahren, als das Straßennetz bei weitem noch nicht so ausgebaut war, geboten hat.

So haben wissenschaftliche Untersuchungen übereinstimmend herausgefunden, dass in den hochentwickelten Industrieländern der westlichen Welt mit dem Bau von Autobahnen nur eine geringfügige Wegezeitverkürzung von bis zu 15 Minuten erreicht wird, und dass von einem Fernstraßenbau ein wirtschaftsfördernder Effekt weder gesamtwirtschaftlich noch regional ausgeht. Die Transportkosten transportintensiver Unternehmen liegen bei nur ca. zwei Prozent der Gesamtkosten.<sup>3</sup> Zusätzlich muss berücksichtigt werden, dass mit der A2 bzw. A7 und der A1 bzw. A30 bereits ein durchaus angemessenes Autobahnnetz für die Region, in der die A 33 geplant ist, vorhanden ist.

Die Wegzeitverkürzung, die eine A 33 zwischen A 2 und Borgholzhausen im Vergleich zu einer mit Umgehungsstraßen ausgebauten B 68 erlangen könnte, beträgt bei großzügiger Rechnung zugunsten einer A 33 ca. 15 Minuten. Bei einer angenommenen durchschnittlichen Wegezeit eines Lkw-Transportes von 180 Minuten würde sich

---

<sup>3</sup> Westfalenblatt, "Keine Wirtschaftsförderung durch Autobahnbau", Wolfhart Kansteiner, 20.04.1995

danach die Fahrtzeit um 8,3 % verringern. Unterstellt man ferner zugunsten einer A 33, dass ein im näheren Einzugsbereich der A 33 liegendes Unternehmen ca 50 % seiner Transporte über die A 33 und bei voller Ausschöpfung der Zeitverkürzung von 15 Minuten abwickeln würde, ergäbe das eine Verkürzung der Gesamtwegezeiten um 4,2 %. Da bei besonders straßentransportintensiven Unternehmen (Nahrungsmittel-, Möbelindustrie) die wegeabhängigen Transportkosten bei maximal 2 % der Gesamtkosten liegen, würde eine A 33 zwischen Bielefeld und Borgholzhausen bei einer extrem günstigen Rechnung zugunsten einer A 33 die Gesamtkosten der im näheren Einzugsbereich der A 33 liegenden Unternehmen um maximal 0,08 % senken. Die Modellrechnung bestätigt die Richtigkeit wissenschaftlicher Untersuchungen, nach denen von weiterem Fernstraßenbau keinerlei wirtschaftsfördernde Effekte mehr ausgehen.

Zusammenfassend ist festzustellen, das mit fortschreitender Dichte des Fernstraßennetzes die Möglichkeiten in raumordnerischen Fördergebieten begrenzt sind. Hinsichtlich der Neuansiedlungen und Verlagerungen, des Investitionsverhaltens der ansässigen Betriebe und der Arbeitsplatzweiterung kann von keinem gravierenden Einfluss durch den Autobahnbau ausgegangen werden. Lediglich die Betriebe, die ihr Gewerbe auf den Fernstraßenbau abgestimmt haben, wie Autobahnnebenbetriebe (Raststätten, Tankstellen, Kioske) und Straßenmeistereien, profitieren von der Maßnahme.

Damit müssen die Aussagen des Erläuterungsberichts über wirtschaftsfördernde Effekte der A 33 als unbegründet zurückgewiesen werden.

### **Zunahmen Ziel- und Quellverkehr**

Der Bedarf zum Neubau der A 33 wird in Kapitel 2.1 des Erläuterungsberichtes ausschließlich mit der durchaus wünschenswerten Entlastung der B 68, Verbesserung der dortigen Verkehrssicherheit und einer Stärkung der Wirtschaftskraft begründet. Die aktuelle Belastung der B 68 wird unter Pkt. 2.1 des Erläuterungsberichtes jedoch dramatisiert und nicht exakt beschrieben. Die Ursachen des nicht immer gewährleisteten „reibunglosen Verkehrsablaufes“ werden nicht weiter behandelt. Es ist vielmehr zu befürchten, dass der Ziel- und Quellverkehr an den besonders kritischen Stellen sogar noch zunehmen wird, da sich die Anfahrtszeiten aus den umliegenden Gemeinden verkürzen und einige der Anfahrtsziele wie die regional und überregional werbenden Einkaufsmärkte nach dem Bau der A 33 noch stärker als bisher frequentiert werden.

### **Verkehrsprognose /Lärmentlastung**

Die als Planrechtfertigung unter 2.1. des Erläuterungsberichtes angeführte Entlastung der B 68 wird dabei nicht in dem Maße eintreten, wie es von der Straßenbauverwaltung dargestellt wird. In den Ausführungen des Straßenbauamtes wird eine prognostizierte Entlastung der B 68 von ca. 48% für die Gütersloher Str. bis OWD und für den OWD bis Stadtring von ca. 29-41% angegeben (vgl. Erläuterungsbericht S.9). Allein schon die Zahl von ca. 29-41% lässt auf die Ungenauigkeit dieser Prognose schließen. Bei der 41%igen Entlastung für den kurzen Abschnitt, von der Gütersloher Str. bis zum OWD, ist u.a. auf den Markt IKEA, den Mc-Donald's-Imbiss und den Marktkauf Winterstraße hinweisen, der diesen Verkehr dort zum Erliegen bringen wird.

„Von einer deutlich spürbaren Lärmentlastung“ des bestehenden Netzes, kann nur bei wenigen Streckenabschnitten gesprochen werden. Um diese zu erreichen, muss die jeweilige Streckenbelastung um 50% reduziert werden, was einer Lärminderung von 3 dB(A) entspricht. Diese wird als gerade noch wahrnehmbar angesehen. Solche hohen

Entlastungswirkungen werden aber nur für eine (!) von zwölf genannten Straßenabschnitten prognostiziert, nämlich an der gerade besonders dicht besiedelten Karl-Triebold-Straße.

Zudem fehlt es an dieser Stelle des Erläuterungsberichtes eine Auflistung der Straßen, die nach dem Bau der A 33 stärker belastet sein werden, da sie eine Zubringerfunktion erfüllen werden.

### **Funktion der A 33 für den überregionalen Verkehr**

Die prognostizierten Verkehrszahlen für die A 33 belegen, dass auf der A 33 bei durchgehendem Netzschluss etwa 30.000 zusätzliche KFZ durch die Region geleitet werden sollen. Diese Funktion der A 33 für den überregionalen Verkehr wird im Erläuterungsbericht unter „Allgemeines“ in Kapitel 1.1 nur randlich angesprochen. Angeführt wird die angebliche Funktion der A 33 als „großräumige Verbindung zwischen der BAB 44 (Ruhrgebiet-Kassel) im Süden und der A30 (Niederlande-Bad Oeynhausen) im Norden“. Für diese Verkehrsverbindungen steht jedoch nach Fertigstellung der A 30 bei Bad Oeynhausen eine durchgängige Autobahnverbindung über die A 33, die A 2 und die A 30 zur Verfügung.

Selbst für Thüringen und Sachsen muss die A 33 erhalten. Ein Blick auf die Karte genügt, um festzustellen, dass alle Sachsen und Thüringer ausreichend Gelegenheit haben, ohne die geringsten Umwege über die A2, A30, A7 und A27 den Norden und Nordwesten Deutschlands sowie die mit Autobahnen reichlich ausgestatteten Nachbarn in den Niederlanden kennen zu lernen.

### **Verkehrsprognose 2020**

Die Ergebnisse des vorliegenden Verkehrsgutachten werden kritisiert, da

- ?? die Prognosewerte für die Belastungen auf der B 68 zu hoch ausfallen und im Widerspruch zu den Ergebnissen der Verkehrszählungen stehen,
- ?? die Prognosewerte für die geplante A 33 zu hoch ausfallen,
- ?? die Zahlen für die Entlastungen auf der B 68 zu hoch ausfallen. So sind Entlastungen um die 50% für die Haller Ortsdurchfahrt unrealistisch (im textlichen Teil des Gutachten mit der Verkehrsprognose 2020 - Seite 3-24 - werden sogar ca. 70% genannt).

Das jetzt vorgelegte Gutachten mit der Verkehrsprognose 2020 zeigt gegenüber den bisher zugrundegelegten Prognosen einen deutlichen Rückgang der prognostizierten Verkehrsbelastung auf der B 68. Dieser Rückgang liegt bei ca. 10 %. So liegt die Verkehrsbelastung im Prognose-Nullfall für das Jahr 2020 zwischen Borgholzhausen und der Ortseinfahrt westlich von Halle (L 782) nur noch bei 15.000 und 16.000 Kfz/24h. Eine Verkehrsbelastung in dieser Größenordnung lässt sich problemlos auf der B 68, die entsprechend bedarfsgerecht ausgebaut werden müsste, bewältigen.

Dabei ist selbst bei diesen prognostizierten Verkehrsbelastungen von einer erheblichen Ungenauigkeit auszugehen. Die Zahlen des Verkehrsgutachtens enthalten eine deutlich zu hohe Verkehrsbelastung, so dass die zu erwartenden Belastungszahlen auf der B 68 noch deutlich niedriger ausfallen werden.

Das Gutachten mit der Prognose 2020 geht hinsichtlich der Verkehrsbelastung mit LKW's von einer zu hohen Verkehrsstärke aus, da die Verlagerungseffekte durch die eingeführte Mautgebühr nicht berücksichtigt worden sind. Da das Gutachten im Juli 2003 ergänzt worden ist und zu diesem Zeitpunkt die Einführung der LKW-Maut beschlossen war, hätten die Auswirkungen der LKW-Maut in das Gutachten eingearbeitet werden müssen.

### **Entlastung B 68 keine ausreichende Planrechtfertigung**

Der Bau der A 33 wird vorwiegend durch partielle Entlastungen der Parallelstrecke der B 68 begründet. Dieses stellt keine ausreichende Planrechtfertigung für eine Bundesautobahn dar, die zu einer Zurückstellung öffentlicher Belange wie des Grundwasserschutzes, des Naturschutzes oder des Lärmschutzes führen kann, zumal diese Allgemeinwohlbelange durch die A 33 erheblich und nachhaltig beeinträchtigt werden.

### **Folgewirkungen der A 33-Planung nicht beachtet**

Die im Erläuterungsbericht zum Abschnitt 5B erfolgte Gesamtabwägung ist zudem unvollständig. Die vorgelegte Planung ignoriert gravierende Folgewirkungen außerhalb des Betrachtungsraumes, ohne deren Berücksichtigung eine Gesamtabwägung nicht möglich ist. Sie betreffen insbesondere die präjudizierte Fortführung der B 61 neu südlich des Kreuzes Brackwede (weitere Biotopzerstörung und zusätzliche Verlärmung von Siedlungsgebieten) und die durch die Verkehrszunahme auf der Buschkampstraße begründete Ortsumgehung Friedrichsdorf (großflächige Biotopzerstörung südlich des Ortsteils Gütersloh-Friedrichsdorf einschl. Landschaftszerschneidung und Verlärmung sowie gravierende Schädigung bäuerlicher Betriebe). Beide Problemkomplexe müssen aufgearbeitet und gelöst werden, bevor eine abschließende Beurteilung der Auswirkungen und eine Gesamtabwägung von Lasten und Nutzen erfolgen kann.

## **3.2 Kritik an der Notwendigkeit einzelner Baumaßnahmen**

### **3.2.1 Anschlussstelle Buschkampstraße**

Eine Anschlussstelle an der Buschkampstraße würde zu einer starken zusätzlichen Belastung der Buschkampstraße und der Windelsbleicher Straße, vor allem auch durch den Schwerlastverkehr führen. Ersteres würde eine erhebliche Entwertung der gerade entstandenen neuen Ortsmitte Bielefeld-Senne mit Marktplatz direkt an der Windelsbleicher Straße bedeuten. Da die Straße mit ihrer geringen Fahrbahnbreite, den direkt angrenzenden Radfahrstreifen, dem Kreisverkehr und den zahlreichen Geschäften nicht für einen Autobahnzubringer ausgelegt ist, würde es zudem Probleme hinsichtlich der Sicherheit der Radfahrer und der zahlreichen querenden Fußgänger sowie des Verkehrsflusses geben (s. Anlage 2). Ähnliches ist auch für den Bereich der Buschkampstraße südlich des Bahnhofs Windelsbleiche zu erwarten, an dem ebenfalls etliche Geschäfte liegen und wo noch nicht einmal Radwege angelegt sind.

Dramatisch zunehmen würde der PKW- und Schwerlastverkehr im Bereich der heute schon überlasteten Ortsdurchfahrt Friedrichsdorf, zu Spitzenzeiten ist das völlige Zusammenbrechen des Verkehrs zu erwarten. Diese Perspektive würde den Druck für den Neubau einer aus Sicht des Natur- und Landschaftsschutzes sehr problematischen Umgehung von Friedrichsdorf erheblich verstärken (s. Anlage 3).

Die Streichung der Abfahrt, wie sie bereits die Stadt Gütersloh, der Höhere Landschaftsbeirat bei der Bezirksregierung Detmold und der Untere Landschaftsbeirat bei der Stadt Bielefeld verlangen, wird auch von den Naturschutzverbänden gefordert. Es entfallen dann die Zusatzverkehre durch den Friedrichsdorfer Ortskern und damit die Notwendigkeit einer Ortsumgehung. So können nicht nur erhebliche Kosten eingespart (Abfahrt A 33: Kostenträger Bundesrepublik Deutschland; Ortsumgehung L 788 neu Friedrichsdorf: Kostenträger Land NRW), sondern evtl. zusätzlich auch die geforderten

Lärmschutzmaßnahmen im Kreuzungsbereich A33/Buschkampstraße (s. 6.2.5 der Stellungnahme) vereinfacht werden.

Eine Abfahrt in unmittelbarer Nähe (ca. 1,5 km) zum AK A2/A33 wird somit wegen der erheblichen negativen Auswirkungen auf das sonstige Straßennetz, der Beeinträchtigungen der städtebaulichen Situation in den Ortsteilen Senne und Friedrichsdorf abgelehnt. Die Planung dieser Anschlussstelle entspricht auch nicht der angeblichen überregionalen Verkehrsbedeutung der A 33 und den planerischen Vorgaben zur Anlage von Autobahnanschlussstellen.

### **3.2.2 Senner Straße / Postheide**

Die geplante Verlegung der Senner Straße stellt einen zusätzlichen Eingriff durch einen zusätzlichen Straßenneubau dar. Die direkte Führung der Senner Straße auf die Straße Postheide würde eine starke Zunahme des (Schleich-)Verkehrs auf der Postheide zur Folge haben. Bei einem Bau der A 33-Anschlussstelle Buschkampstraße wird die Postheide durch den Durchgangsverkehr zur Auffahrt Buschkampstraße völlig überlastet und müsste als Folgewirkung, die in den Planfeststellungsunterlagen nicht beachtet wurde, bald ausgebaut werden. Der geplante Straßenquerschnitt der verlegten Senner Straße von 9,75 m liegt deutlich über dem derzeitigen Ausbauzustand der Postheide.

Diese verkehrlichen Auswirkungen der Verlegung der Senner Straße (auch in Folge der Dammlage und Querung der Autobahn) bedeuten eine erhebliche Belastung für die Bürger der Siedlung Windflöte sowie eine zusätzliche Beeinträchtigung des Naherholungsgebietes Rieselfelder Windel.

Es käme des weiteren zu einer Verstärkung der trennenden Wirkung in der Biotopverbundachse Reiherbachaue-Rieselfelder. Die Naherholungsqualität würde verschlechtert, weil die Postheide derzeit eine wichtige Wegeverbindung für Fußgänger im Besucherlenkungskonzept der Stiftung Rieselfelder Windel für den nördlichen Rundweg darstellt.

Statt der Neutrassierung der Senner Straße sollte deren alte Straßenführung beibehalten, in diesem Verlauf eine Unter-/Überquerung der A 33 vorgesehen und somit auf die neue Kreuzung Friedrichsdorfer Straße/Postheide verzichtet werden. Die Führung der Senner Straße auf der bisherigen Trasse dient auch dem Erhalt der Wegebeziehung zwischen dem Bereich „Holenbruch“ einerseits und der Senner Straße und der Siedlung „Okapiweg“ andererseits (s. Anlage 4).

Außerdem sollte die Postheide im Abschnitt zwischen Friedrichsdorfer Straße und An der Windflöte so zurückgebaut werden, dass er für Durchgangsverkehre zur A 33 nicht mehr nutzbar wird, dafür aber von Fußgängern und Radfahrern besser als Teil des Rundwegekonzeptes Rieselfelder genutzt werden kann. Im Zuge des Rückbaus könnte die Überführung Postheide/A 33 auf eine Fuß-/Radwegeverbindung reduziert und damit erheblich kostengünstiger gestaltet werden. Dieser Rückbau würde keine wesentliche Veränderung der Erschließung der Siedlung Windflöte bedeuten, die weiterhin über die Friedrichsdorfer Straße und den Südast der Postheide ausreichend angebunden wäre.

Zu prüfen ist die Sperrung der Postheide für den Durchgangsverkehr im Abschnitt zwischen dem Lohmannsweg und der Straße „An der Windflöte“. Um einen Schleichweg durch die Siedlung Windflöte noch unattraktiver zu machen, könnte zusätzlich der Grundheider Weg für den Durchgangsverkehr gesperrt werden.

### 3.2.3 Winterstraße

Die Führung der Winterstraße über die Autobahn im Bereich Südwestfeld ist abzulehnen. Sie verhindert einen wirksamen Lärmschutz für das aus Sicht des Naturschutzes und der Naherholung sehr wertvolle Gebiete Bockschatzhof und stellt eine zusätzliche Beeinträchtigung für dieses dar. Die Notwendigkeit einer Verbindung zwischen der Siedlung „Südwestfeld“ und dem Sunderweg für den Autoverkehr wird nicht gesehen. Eine statt dessen zu realisierende Rad- und Fußwegeverbindung sollte ein Stück weiter östlich mit Anbindung an die Braakstraße über die Autobahn geführt werden, um den besonders sensiblen und hochwertigen Bereich am Trüggelbach zu schonen.

### 3.2.4 Autobahnkreuz A 33 / OWD, Neubau B 61 n

Die Naturschutzverbände fordern auf das Autobahnkreuz A 33/Zubringer B 61 sowie auf die B 61n OU Ummeln zu verzichten und die Auf- und Abfahrten von der A 33 zur B 61 alt zu führen.

Da die B 61 neu ohnehin nicht auf Gütersloher Stadtgebiet weitergeführt werden soll, ist die B 61 neu auf Bielefelder Gebiet sowohl aus verkehrlicher Sicht weitgehend nutzlos und damit überflüssig als auch aus Sicht des Immissions- und Landschaftsschutzes mehr schädlich als nützlich.

In einer Stellungnahme zum Linienabstimmungsverfahren<sup>4</sup> der B 61n OU Ummeln haben der Naturwissenschaftliche Verein für Bielefeld und Umgegend, der Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland - Kreisgruppe Bielefeld, der Naturschutzbund Deutschland - Kreisverband Bielefeld und das Landesbüro der Naturschutzverbände den Neubau der B 61n grundsätzlich abgelehnt, da die OU Ummeln zu erheblichen und nicht ausgleichbaren Eingriffen in einen ökologisch hoch wertvollen Landschaftsraum der Senne führt. Das Wasserschutzgebiet Bielefeld-Ummeln sowie ein wichtiger Naherholungsraum werden erheblich beeinträchtigt.

Die B 61n zerschneidet nördlich von Ummeln und westlich der Bahnstrecke die Fläche „Worthbruch / Sutheide“, die Bestandteil des landesweiten Katasters schutzwürdiger Biotope der Landesanstalt für Ökologie (LÖBF) ist. Nach der Gebietsbeschreibung der LÖBF handelt es sich bei dem 180 ha großen Gebiet um die „letzte große zusammenhängende Altkulturlandschaft der Senne in landschaftlich und ökologisch noch weitgehend intaktem Zustand“. Dieser Biotopkomplex aus naturnahen Bachauen, Dünen, (Feucht-) Grünland, naturnahen Wäldern sowohl trockener als auch feuchter Standorte ist ein hoch schutzwürdiger Lebensraum zahlreicher gefährdeter/seltener Arten – insbesondere der Amphibien und Vögel - der Roten Listen der gefährdeten Tier- und Pflanzenarten. In dem Bereich dieser Biotopkatasterfläche werden zwei hoch schutzwürdige Biotope, die unter den gesetzlichen Biotopschutz nach § 62 Landschaftsgesetz (LG) NW fallen, von der B 61n – Trasse überplant.

Dabei handelt es sich um den Biotopkomplex am Greipenbach mit einem naturnahen Bach, Ufergehölzen und einem tot- und altholzreichen Waldbestand. Dieser Biotopkomplex ist ein avifaunistisch bedeutsamer Lebensraum, insbesondere ein wichtiges

---

<sup>4</sup> Schreiben des Landesbüros der Naturschutzverbände an den Landesbetrieb Straßenbau NRW v. 8.5.2002, Az: BI 52 – 5.97 ST.

Bruthabitat für Höhlenbrüter (u. a. Grünspecht und Trauerschnäpper als Rote-Liste-Arten), und ein (Teil-)Lebensraum für Amphibien. Der zweite § 62-Biotop liegt direkt westlich der Bahnlinie am Feldbach. Es handelt sich um einen Erlenbruchwald mit Vorkommen des Königsfarnes (*Osmunda regalis*, nach Roten Liste gefährdet) und einer wichtigen Bedeutung für Amphibien und Vögel. In beide Biotope wird direkt durch die Flächeninanspruchnahme und indirekt durch Veränderungen des Grundwasserhaushaltes sowie Immissionen erheblich eingegriffen. Ein Ausgleich dieser Eingriffe ist nicht möglich.

Auch südlich/südwestlich von Ummeln ist ein Landschaftsraum mit hoher faunistischer Bedeutung betroffen. So wird ein Amphibienlebensraum am Dammweg in seinen Lebensraumfunktionen zerstört (u.a. Vorkommen der FFH-Anhang II-Art Kammmolch sowie 5 weiteren Amphibienarten und Feldschwirl und Klappergrasmücke als Rote-Listen-Arten). Auch hierbei handelt es sich um einen nach § 62 LG NW gesetzlich geschützten Biotop.

Die B 61n hat keine überörtliche Verkehrsfunktion. Sie dient im wesentlichen als örtlicher Autobahnzubringer zur geplanten A 33 bzw. über die A 33 zur A 2. Sie besitzt aber keine Fernstraßenfunktion, da der überörtliche Fernverkehr über die parallel verlaufende BAB A 2 erfolgt. Da die Stadt Gütersloh eine Linienführung der B 61n in ihrem Stadtgebiet ablehnt, wird es auch langfristig bei dieser rein örtlichen Funktion der B 61n bleiben. Die Stadt Gütersloh hatte in einem Schreiben zum 1. Arbeitskreistermin im Rahmen der UVS-Erarbeitung zur B 61n darauf hingewiesen, dass eine Planung für die B 61 auf dem Stadtgebiet Gütersloh grundsätzlich abgelehnt wird. Die Stadt Gütersloh spricht sich dabei wegen der erheblichen zusätzlichen Verkehrsbelastung auch grundsätzlich gegen den Weiterbau des Ostwestfalendamms/B 61n über die A 33 hinaus aus<sup>5</sup>. Dieses belegen auch die Darstellungen des Gebietsentwicklungsplanes. Die noch im gültigen GEP von 1984 dargestellte Weiterführung in südwestlicher Richtung im Stadtgebiet Gütersloh ist nicht mehr beabsichtigt. Der GEP-Entwurf zur Neuaufstellung des GEP Oberbereich Bielefeld enthält deshalb diese Weiterführung der B 61n nicht mehr.

Die verbleibende hohe Belastung in der Ortsdurchfahrt ist bei der Gesamtabwägung zwischen dem Straßenbauvorhaben und den sonstigen Belangen besonders zu beachten. Nach der Verkehrsprognose verbleiben nach dem Bau der Ortsumgehung in der eigentlichen Ortsdurchfahrt bis zur Ummelner Straße über 10.500 Kfz/24h. Erst nach der Ummelner Straße Richtung Gütersloh und damit außerhalb des eigentlichen Siedlungsbereiches erfolgt eine Abnahme auf 6.000 Kfz/24h. Für den Bereich der Ortsdurchfahrt im Wohnsiedlungsschwerpunkt zwischen Kasseler Straße/Umlostrasse und Ummelner Straße bleibt also eine große Verkehrs- und Immissionsbelastung bestehen. Rückbaumaßnahmen in der Ortsdurchfahrt zur Verbesserung der städtebaulichen Situation sind somit nicht möglich. Gleichzeitig werden durch die B 61n bestehende und geplante Siedlungsbereiche und Naherholungsgebiete mit Lärm- und Schadstoffimmissionen neu bzw. zusätzlich belastet. Angesichts dieser zweifelhaften städtebaulichen Wirkungen ist der erhebliche Eingriff in den Freiraum durch die Ortsumgehung nicht zu rechtfertigen.

---

<sup>5</sup> Schr. der Stadt Gütersloh v. 19.6.1997, Anlage zum Ergebnisvermerk des 1. Termins des begleitenden AK zur UVS-Erarbeitung v. 30.6.1997

In der Ortsdurchfahrt Ummeln sind verkehrliche Maßnahmen (Ampelsteuerung), passive Lärmschutzmaßnahmen sowie verbesserte Querungshilfen zu planen, um die städtebauliche und verkehrliche Situation zu verbessern.

Beide Planfeststellungsverfahren (A33, B 61 neu) müssen unbedingt gemeinsam beurteilt und entschieden werden und dürfen wegen der gegenseitig präjudizierenden Wirkung auf keinen Fall unabhängig voneinander bewertet und abgewogen werden.

## **4. UVS**

Die Naturschutzverbände kritisieren die UVS wegen der mittlerweile veralteten Datengrundlage und des nicht ausreichenden Untersuchungsumfanges. Die Ergebnisse der UVS belegen die grundsätzlichen Bedenken zur Notwendigkeit der A 33 und der im Erläuterungsbericht dargelegten Planrechtfertigung.

### **4.1 Kritik an der UVS**

#### **Veraltete Grundlagendaten**

Grundsätzlich erscheint die UVS zum gegenwärtigen Zeitpunkt aufgrund der mittlerweile mehr als 10 Jahre alten Grundlagendaten als veraltet. Diesbezüglich fordern die Naturschutzverbände eine Neufassung der UVS für den betreffenden Planungsabschnitt, unter Berücksichtigung der neuen Gesetze und Richtlinien (z.B. FFH-Richtlinie, Wasserrahmenrichtlinie der EU).

#### **Unzureichende Darstellung der Null-Variante**

Auch hinsichtlich der sogenannten „Null-Variante“ wird die über 10 Jahre alte UVS nicht den rechtlichen Anforderungen gerecht. Bei der Nullvariante sind u.a. alle im Prognosezeitraum voraussichtlich verwirklichten Planungen sowie Optimierungen des Verkehrsabflusses, z.B. durch verkehrlenkende oder geringfügige bauliche Maßnahmen zu berücksichtigen (vgl. MUVS 2001). Ein Verkehrslenkungskonzept des Fernverkehrs über die Strecke A 33 - A 2 - A 30 stellte zum Zeitpunkt der Erarbeitung der UVS aufgrund des fehlenden Lückenschlusses der A 30 zur A 2 noch keine zeitnahe Alternative dar. Heute ist aufgrund des in Aussicht stehenden Planfeststellungsbeschlusses für die A 30 „Nordumgehung Bad Oeynhausen“ eine solche Netzverknüpfung zu beachten. Ein solches Verkehrslenkungskonzept würde zusammen mit einem Nachfahrverbot für LKW auf der B 68 zu einer wirksamen Lärminderung für die Wohngebiet entlang der B 68 führen.

#### **Unzureichender Untersuchungsrahmen**

In der UVS ist der Untersuchungsraum so abzugrenzen, dass auch „die Auswirkungen etwaiger Weiterführungen der geplanten Straße sowie ggf. des Aus- und Neubaus von Zubringern“ einbezogen werden (MUVS 2001, S.9). Der geplante Neubau der B 61n OU Ummeln als Zubringer zur A 33 / A 2 (s. 3.2.4 dieser Stellungnahme) sowie die sich aus der Verkehrsbelastung ergebende Sachzwang zum Neu- und Ausbau der L 788 Ortsumgehung Friedrichsdorf“ (s. 3.2.1 dieser Stellungnahme) und der Neubau der Senner Straße mit der voraussichtlichen Folgemaßnahme Ausbau der Postheide hätte also in einer UVS zur A 33 berücksichtigt werden müssen.

## **Unzureichende Alternativenprüfung**

Im Rahmen der Umweltverträglichkeitsstudie wurden keine echten „Vorhabensalternativen“ im Sinne des §6 (4) UVPG geprüft. Es handelt sich bei der so bezeichneten Untersuchung lediglich um die Prüfung von verschiedenen Abwandlungen (Varianten) ein und desselben Vorhabens. Bei der Nullvariante wurde anscheinend nur analysiert, wie sich die Situation ohne Autobahn darstellt.

Nicht geprüft wurden mögliche Alternativlösungen wie die Möglichkeiten einer strukturellen Verbesserung der öffentlichen Verkehrsträger, insbesondere der Bahnlinien zwischen Bielefeld und Osnabrück sowie zwischen Bielefeld und Paderborn. Der Ausbau der Bahnlinie „Haller Willem“ bis Osnabrück ist mittlerweile beschlossen und soll bereits 2005 in Betrieb gehen, die Optimierungsmaßnahmen zwischen Bielefeld und Paderborn sind in dem 2003 beschlossenen GEP Detmold, TA Oberbereich Bielefeld, als Ziel der Landes- und Regionalplanung aufgenommen worden. Durch diese Maßnahmen entstehen erhebliche Verlagerungspotentiale für den Personen- und auch den Güterverkehr von der Straße auf die Schiene. Unberücksichtigt bleiben auch großräumigere Verkehrslenkungskonzepte, z.B. zur Führung des Fernverkehrs von der A 33 über die A 2 zum Autobahnkreuz A 2/A 30 und von dort auf der A 30 Richtung Osnabrück.

## **4.2 Ergebnisse der UVS**

Die Ergebnisse der UVS zeigen eindeutig, dass für die A 33 keine umweltverträgliche Trasse existiert. In weiten Bereichen des Trassenverlaufes gibt es schwerwiegende Konflikte, die nicht überwunden werden können (Wasserschutzgebiet, Natur- und Landschaft, Siedlungsbereiche).

Die UVP (1987) kam zu dem Ergebnis, dass die für die natürliche Umwelt entstehenden Nachteile durch die Vorteile für die bebaute Umwelt nicht ausgeglichen werden und der Neubau der A 33 deshalb unterbleiben sollte.

Die UVS zur A 33 für den Abschnitt A 2 bis B 61 (1992/1993) zeigt, dass ein konfliktarmer Korridor aus Sicht der natürlichen und bebauten Umwelt nicht darstellbar ist (UVS, Teil I, S. 100, 136, Teil II, S. 80, 81).

Der LBP zur A 33 (S. 5) fasst die Ergebnisse der UVS zutreffend zusammen:

*Alle untersuchten Varianten rufen erhebliche und nachhaltige z.T. nicht ausgleichbare Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft sowie der städtebaulichen Funktionen, der Siedlungen und ihrer Bevölkerung hervor.*

*Die städtebaulichen Entlastungswirkungen sind bei allen Varianten gleich. Sie betreffen besonders die B 68, wo sie in begrenztem Umfang wünschenswerte stadtgestalterische Aufwertungen zur Verbesserung der städtebaulichen Situation ermöglichen. Aufgrund der verbleibenden Verkehrsmengen auf der B 68 ist der verkehrsentlastende Effekt für die betroffene Bevölkerung und der stadtstrukturverbessernde Handlungsspielraum jedoch nicht so groß, dass er die erheblichen Eingriffe in die Wohn- und Erholungsqualität im Bielefelder Süden aufwiegen kann.*

Hinsichtlich der Varianten kommt die UVS - auch unter Berücksichtigung der Verknüpfung A 33 / Zubringer Brackwede (B 61) – zu dem Ergebnis, dass die linienbe-

stimmte Variante 1-1-1 sowohl bei der Beurteilung für die natürliche Umwelt als auch für die bebaute Umwelt zu den größten Beeinträchtigungen führt.

Diese Ergebnisse der UVS untermauern die Notwendigkeit einer neuen Linienbestimmung für die A 33. Die UVS-Ergebnisse stehen im Widerspruch zu der Planrechtfertigung, die sich im wesentlichen auf die Entlastungswirkung entlang der B 68 und die Verbesserung der verkehrlichen und städtebaulichen Situation begründet.

## **5. FFH - Richtlinie**

### **5.1 Fehlende FFH-Verträglichkeitsprüfung**

Die Naturschutzverbände NRW haben im April 2003 eine neue FFH - Auswahlliste mit FFH-Gebieten – zunächst für die atlantische Region – vorgelegt. Diese FFH-Auswahlliste ersetzt die FFH-Schattenliste der Verbände für die atlantische Region. Während die Schattenliste aus dem Jahr 1997 noch alle geeigneten FFH-Gebiete enthielt, deren Relevanz für das Netz Natura 2000 auf europäischer Ebene noch im einzelnen zu prüfen wäre, enthält die FFH-Auswahlliste diejenigen Flächen, die nach den Vorgaben der EU-Kommission Bestandteil des Netzes an FFH-Gebieten werden müssten. Diese Vorgaben ergeben sich aus den Bewertungsseminaren der EU-Kommission, bei denen für die atlantische Region die Gebietsmeldungen der Mitgliedsstaaten bewertet worden sind.

Der geplante Trassenverlauf der A 33 von Bielefeld-Senne (A 2/ A 33) bis Bielefeld Brackwede (B 61) führt durch folgendes Gebiet, das Bestandteil der FFH - Auswahlliste ist:

Gebiet "DE-4016-900 Lutter, Greipen-, Trügge-, Reiherbach, Rieselfelder Windelsbleiche".

Ausschlaggebend für die Aufnahme dieses Gebietes in die FFH-Auswahlliste ist das Vorkommen der beiden FFH-Lebensraumtypen „9190 Alte bodensaure Eichenwälder auf Sandebenen mit *Quercus robur*“ und „9110 Hainsimsen-Buchenwälder“. Diese beiden FFH-Lebensraumtypen sind bisher vom Land NRW nur unzureichend gemeldet worden.

Das Gebiet umfasst des weiteren den prioritären FFH-Lebensraumtyp „91E0 Auenwälder mit *Alnus glutinosa* und *Fraxinus excelsior*“ sowie die Lebensraumtypen „6430 Feuchte Hochstaudenfluren“ und „6510 Magere Flachland-Mähwiesen“.

Das Gebiet hat darüber hinaus eine signifikante Bedeutung für den Eisvogel (*Alcedo atthis*) und den Schwarzspecht (*Dryocopus martius*), beides Arten des Anhangs I der EU-Vogelschutzrichtlinie.

Eine Verträglichkeitsprüfung ist auch für potenzielle FFH-Gebiete durchzuführen, da diese Gebiete den Gebieten gemeinschaftlicher Bedeutung gleichzustellen sind (BVerwG, DVBl. 1998, S. 900, 906).

Das Bundesverwaltungsgericht nimmt ein potentielles FFH-Gebiet an, wenn das betreffende Gebiet die sachlichen Kriterien des Art. 4 Abs. 1 FFH-RL erfüllt, seine Aufnahme in ein kohärentes ökologisches Netz mit anderen, bereits unter förmlichen Schutz gestellten Gebieten sich aufdrängt und die Bundesrepublik Deutschland bislang noch keine vollständige Liste nach Art. 4 Abs. 1 UAbs. 2 FFH-RL an die EU-Kommission weitergeleitet hat (BVerwG, NuR 1998, S. 544, 549).

Es fehlt somit eine FFH-Verträglichkeitsprüfung für das vom Planfeststellungsabschnitt 5B Bielefeld unmittelbar betroffene Gebiet "DE-4016-900 Lutter, Greipen-, Trüggen-, Reiherbach, Rieselfelder Windelsbleiche". Die Planfeststellungsunterlagen sind damit unvollständig.

## **5.2 Anhang IV-Arten der FFH - Richtlinie**

Die Erheblichkeitseinschätzung von Eingriffen in Lebensräume von Arten des Anhangs IV der FFH-RL (Anlage zum LBP) schränkt den Schutz der Anhang IV - Arten durch eine falsche Auslegung der Rechtsvorschriften unzulässigerweise ein. Die Beschädigung oder Vernichtung der Fortpflanzungs- oder Ruhestätten von Anhang IV-Arten ist genauso verboten wie jede absichtliche Störung dieser Arten. Die erfolgte Bewertung der Beeinträchtigung beruht dagegen vorwiegend auf einer Analyse der Beschädigung oder Vernichtung der Nist-, Brut-, Wohn oder Zufluchtstätten und greift damit zu kurz.

### **Fledermäuse**

Die Bestandsaufnahme für die Anhang IV-Arten ist unzureichend und stellt keine geeignete Grundlage für eine Beurteilung und Entscheidung im Rahmen der Planfeststellung dar.

Bei den Arten, deren Vorkommen im Regionalraum nachgewiesen ist und für das Planungsgebiet aufgrund vorhandener Habitatstrukturen möglich erscheint, aber nicht nachgewiesen wurde, hätte eine genauere Bestandsaufnahme im Planungsgebiet erfolgen müssen, um die Hinweise auf Vorkommen eindeutig zu verifizieren und um eine Gefährdungseinschätzung abgeben zu können.

Die erfolgte Erfassung von Baumhöhlen im Sommer 2003 ist nicht nachvollziehbar belegt. Es bleibt unklar, welche Höhlen erfasst worden sind und nach welchen Kriterien eine mögliche Besiedlung von besonders geschützten Arten angenommen bzw. ausgeschlossen wurde. Ein wichtiger Aspekt ist dabei, dass zahlreiche Fledermausarten Baumhöhlen nur saisonal und/oder nur für sehr kurze Zeit als Quartier nutzen, so dass allein aus einer Erfassung der genutzten Höhlen in den Sommermonaten keine Aussage über die mögliche Besiedlung im Jahresverlauf abgeleitet werden kann. Beim Bau der Autobahn besteht die Gefahr, dass in den auf der Trasse festgestellten Baumhöhlen (NSG Edinglohs Bruch, Bockschatzhof) sich Fledermäuse aufhalten und unmittelbar zu Schaden kommen.

Bei der Bewertung der Betroffenheit der einzelnen Arten (vgl. S. 5-11) wird eine erhebliche Beeinträchtigung bei verschiedenen Fledermausarten mit dem Hinweis auf die nicht gegebene Betroffenheit von Quartiersbäumen abgeleitet (so bei Abendsegler, Bechsteinfledermaus, Großes Mausohr, Teichfledermaus, Wasserfledermaus). Diese Bewertung wird den Anforderungen der FFH-Richtlinie nicht gerecht, da andere Störungen durch den geplanten Bau und Betrieb der A 33 nicht oder nur unzureichend beachtet werden und wie oben ausgeführt eine zeitweilige, ggf. nur tageweise Nutzung von Höhlenbäumen nicht ausgeschlossen werden kann..

Es kommt zu einem Arealverlust der Nahrungshabitate von Fledermäusen durch die Flächeninanspruchnahme und zu einer erheblichen Entwertung von Nahrungsräumen durch Beeinträchtigungen im Einwirkungsbereich der A 33 (Schadstoffe, Lärm,

Veränderungen der Artenzusammensetzungen). Erhebliche Anteile der Nahrungsräume gehen verloren, da sie wegen der Trennwirkung der A 33 nicht mehr oder nur unter erheblichen Risiken erreichbar sind. Diese erhebliche Verringerung und Beeinträchtigung der Nahrungshabitate führt zu negativen Wirkungen auf den Bestand und die Entwicklung der Populationen. Damit werden auch die Quartiere erheblich beeinträchtigt und entwertet. Eine Bewertung dieser Beeinträchtigungen für die im Abschnitt 5B betroffenen Fledermausarten fehlt.

Die Kollisionsgefährdung wird bei den Fledermausarten unterschätzt. Die Lärmschutzwände, Wälle und Schutzzäune stellen keinen ausreichenden Schutz vor Kollisionen mit Fahrzeugen dar.

Die vorgesehenen Maßnahmen zur Vermeidung von Kollisionen können die Störungen der Fledermausarten mit Sicherheit nicht vermeiden. Inwiefern die Häufigkeiten von Kollisionen verringert werden können, ist wissenschaftlich nicht nachgewiesen. Insgesamt verbleibt trotz der Schutzwände ein erhebliches Risiko, dass Individuen der Populationen durch Verkehrskollisionen getötet werden. Eine Gefährdung des Gesamtbestandes infolge von Tierverlusten kann zumindest von einigen der Fledermausarten im Planfeststellungsabschnitt 5B nicht ausgeschlossen werden.

Eine besondere Gefährdung besteht insbesondere bei allen Arten, die überwiegend strukturgebunden jagen, da diese Arten eine ca. 30m breite Autobahntrasse nicht überfliegend werden, sondern sich hinter den Wänden in niedriger Höhe entlang dieser Struktur bewegen werden. Damit gelangen diese Tiere in den unmittelbaren Gefahrenbereich der Strasse. Zu den strukturgebunden jagenden Arten gehören zumindest die auch für das Planungsgebiet nachgewiesenen Arten Bechstein-, Teich-, Fransenfledermaus, Großes Mausohr, Kleine und Große Bartfledermaus und Braunes Langohr, wobei einige dieser Arten auch zum Teil sehr niedrig jagen (u.a. Bechsteinfledermaus, Fransenfledermaus, Großes Mausohr, Kleine und Große Bartfledermaus). Dieses verdeutlicht, dass ein großer Anteil der Anhang IV-Arten sogar einem besonders hohen Risiko trotz der Schutzwände ausgesetzt sind.

Die Zerschneidungswirkung durch die A 33 führt zu einem hohen Kollisionsrisiko für alle im Gebiet vorkommende Fledermausarten. Selbst die wegen ihrer hohen und schnellen Fluges angeblich weniger gefährdeten Arten wie Abendsegler sind dafür bekannt, dass sie einem erheblichen Mortalitätsrisiko durch Straßenverkehr ausgesetzt sind.

Die Gutachter kommen nur bei der Kleinen Bartfledermaus zu der Beurteilung einer verbleibenden erheblichen Beeinträchtigung. Dieser Einschätzung wird aus den zuvor genannten Gründen entschieden widersprochen. Bei Fransenfledermaus und Großer Bartfledermaus wird im Gutachten noch eine Betroffenheit festgestellt (vgl. S. 7 des Gutachtens), aufgrund der Schutz-, Minderungs- und Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen wird dann aber eine erhebliche Beeinträchtigung ausgeschlossen. Hinsichtlich der Schutzmaßnahmen vor Kollisionen wird deren ausreichende Wirksamkeit bestritten (s.o.). Für Fransenfledermaus und Großer Bartfledermaus ist von einer Beeinträchtigung auszugehen.

Die Lebensraumverluste sollen durch Neuschaffung von Lebensräumen und der Optimierung vorhandener Strukturen ausgeglichen werden (s. S. 12 des Gutachtens). Solche Maßnahmen wie etwa Gehölzpflanzungen und Optimierungen der Waldstruktur wirken erst nach einem deutlichen zeitlichen Vorlauf und stellen damit keine geeigneten Vermeidungsmaßnahmen dar. Es verbleibt trotz dieser Maßnahmen auch langfristig ein erheblicher Verlust an Nahrungsarealen und eine Beeinträchtigung weiterer

Nahrungsräume. Im übrigen fehlt hier ein konkreter Bezug zu den im LBP vorgesehenen Maßnahmenbereichen und Maßnahmenblättern, um die fachliche Eignung der Maßnahmen im einzelnen bewerten zu können.

Zu der Beurteilung der Arten ist auf folgende Defizite hinzuweisen.

Beim Braunen Langohr ist bei der Betroffenheit anstatt „nein“ ein „ungeklärt“ anzugeben, da die Fänge offensichtlich außerhalb der Lebensräume der Art erfolgten und ein Detektornachweis bei dieser Art kaum möglich ist. Die Schlussfolgerung des Gutachters mit der Einschätzung „nein“ bei Betroffenheit ist nicht nachzuvollziehen.

Auch bei der Bechsteinfledermaus wurden nach den Gutachterangaben nur Fänge außerhalb der pot. Lebensräume durchgeführt. Auch diese Art ist per Detektor nicht zu bestimmen, so dass auch hier in der Konsequenz bei der Betroffenheit ein „ungeklärt“ anzugeben wäre.

Bei der Fransenfledermaus und der Bartfledermaus wird die Betroffenheit bejaht, allerdings entstehen die Beeinträchtigungen nicht nur durch Kollisionen, sondern auch durch pot. Quartiersverluste und insbesondere durch Beeinträchtigungen der Habitate.

Beim Großen Mausohr ist der Beschreibung des Lebensraumes (Laubhochwaldbestände) nicht zutreffend und somit basiert auch die weitere Beurteilung auf einer zu engen Auslegung des pot. Vorkommens im Gebiet. Diese Bedenken werden durch die Empfehlungen zur Erfassung von Arten des Anhangs I von DENSE&MAYER (2001) bestätigt. Beim Großen Mausohr wird ausdrücklich darauf hingewiesen, dass eine aus den allgemeinen Habitatansprüchen der Art (Bevorzugung von naturnahen Laub- und Mischwäldern mit offener Bodenoberfläche als Jagdgebiete) abgeleitete Beurteilung der Eignung von Wäldern als Mausohr-Jagdgebiet nicht für Gebiete erfolgen kann, die am Arealrand des Großen Mausohrs liegen (vgl. ebd., S. 201). Das Vorkommen im Bielefelder Süden liegt am Arealrand, somit ist das zugrundegelegte Raumverhaltens für das Große Mausohr nicht ausreichend.

### **Knoblauchkröte**

Auch bei der Knoblauchkröte kommt der Gutachter nur durch die rechtlich unzulässige Einbeziehung von Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen (Anlage eines Ersatzgewässers) zu dem Ergebnis, dass keine Beeinträchtigungen verbleiben. Auch die Wirksamkeit der Maßnahme „Grünbrücke“ wird bezweifelt, da diese so gering dimensioniert ist, dass eine Aufrechterhaltung der Funktionsbeziehungen zwischen Kampeters Kolk und den Rieselfeldern nicht gewährleistet ist (s. 6.2.7). Es fehlt auch eine Amphibienquerung in die im LBP geplante Erweiterungsfläche der Rieselfelder östlich der Buschkampstraße (s. 6.2.7).

Die Naturschutzverbände kommen insgesamt zu dem Ergebnis, dass die geplante A 33 im Abschnitt 5b mit den Schutzbestimmungen der Artikel 12 und 16 FFH-RL für die Anhang IV-Arten nicht zu vereinbaren ist.

## 6. LBP

Die A 33 führt im Abschnitt 5 B in erheblichem Umfang zu nicht ausgleichbaren Eingriffen in den Naturhaushalt, insbesondere in den in folgenden besonders schutzwürdigen Bereichen:

### Landschaftsraum westlich der Bahnstrecke Bielefeld-Hamm.

Geprägt durch Bachauen des Greipen-, Sunder-, Trügge-, Tüter- und Feldbach, Reste von Bruchwäldern und Feuchtwiesen, altholzreiche Buchen-Eichenwälder, Dünen. Nach dem Biotopkataster der LÖBF (BK-4016-023 „Worthbruch“ und „Sutheide“) letzte große zusammenhängende Altkulturlandschaft der Senne in landschaftlich und ökologisch noch weitgehend intaktem Zustand. Das Gebiet ist aufgrund dieser naturschutzwürdigen Biotope im GEP Detmold, TA Oberbereich Bielefeld als „Bereich zum Schutz der Natur“ (BSN) dargestellt.

### Bockschatzhof mit Greipenbach.

Strukturreicher Biotopkomplex u.a. mit Buchen-Eichenwäldern, Bach-Erlen-Eschenwäldern am Greipenbach. Im GEP als BSN dargestellt.

### NSG Edinglohs Bruch am Reiherbach

Reiherbachaue mit bachbegleitendem Erlenwald, Birken-, Erlenbruchwälder; Wechselbeziehungen zu den Rieselfelder Windel; Im GEP als BSN dargestellt.

### Rieselfelder Windel

Biotopkomplex aus Teichen, Röhrichten, Grünland mit besonderer avifaunistischer Bedeutung mit Wechselbeziehungen zum Reiherbach/Edinglohs Bruch/Detereiteiche sowie zum Kampeters Kolk; im GEP als BSN dargestellt.

### NSG Kampeters Kolk

Bedeutendes Amphibienvorkommen, insbesondere Knoblauchkröte, Wechselbeziehungen der Wasservögel und Amphibien u.a. zum Gebiet Rieselfelder; im GEP als BSN dargestellt.

## 6.1. Bestandsaufnahme und Bewertung

### 6.1.1 Geschützte Biotope nach § 62 LG NW

Besonders geschützte Biotope nach § 62 LG NW dürfen durch den Bau der A 33 nur beeinträchtigt werden, wenn im Rahmen der Planfeststellung die hierzu erforderliche Ausnahme erteilt worden ist. Hierzu muss in den Planfeststellungsunterlagen die erforderlichen Entscheidungsgrundlagen dargestellt werden, damit eine sachgerechte Entscheidung getroffen werden kann.

Der LBP stellt hinsichtlich der Beschreibung des Ist-Zustandes der § 62-Biotope sowie der möglichen Beeinträchtigungen durch die A 33 keine ausreichende Grundlage für die Entscheidung über die Ausnahme von den Schutzbestimmungen des § 62 LG NW zur Verfügung.

Die § 62-Biotope sind im Erläuterungsbericht des LBP textlich aufgeführt (S. 35) und in dem Bestands- und Konfliktplan des LBP kenntlich gemacht. Aus der Darstellung in den Plänen wird deutlich, dass im Bereich Rieselfelder Windel, Reiherbach mit Edinglohs Bruch, Bockschatzhof mit Greipenbach sowie dem östlich der Bahnlinie gelegenen Freiraum zahlreiche § 62-Biotope direkt und indirekt von der A 33-Planung betroffen sind.

Es fehlt im LBP-Erläuterungsbericht jedoch eine Darstellung in welchem Umfang welche § 62-Biotope beeinträchtigt werden und inwiefern ein Ausgleich der Beeinträchtigungen möglich ist.

Im Rahmen der Ausnahmeerteilung ist zu prüfen, welche Biotope beeinträchtigt werden, ob ein Ausgleich der Beeinträchtigung möglich ist und ob überwiegende Gründe des Allgemeinwohls vorliegen. Zu diesem Sachverhalt macht der LBP keine ausreichenden Angaben, so dass auch hierzu keine Entscheidungsgrundlagen für die Entscheidung im Rahmen der Planfeststellung vorliegen.

Die überwiegenden Gründen des Allgemeinwohls können bei planfeststellungsbedürftigen Vorhaben im öffentlichen Interesse wie dem Bau einer Autobahn gegeben sein. Im vorliegenden Fall halten die Naturschutzverbände diesen Ausnahmegrund nicht für anwendbar, da im Rahmen der uralten Linienbestimmung wichtige naturschutzrechtliche Belange, wie auch der Biotopschutz, nicht ausreichend berücksichtigt worden sind. Es fehlt an einer Linienbestimmung unter Berücksichtigung der heute gesetzlich vorgeschriebenen Einbeziehung von Belangen des Naturschutzes und damit auch des Schutzes der Biotope nach § 62 LG NW.

### **6.1.2 Abiotische Naturgüter als Wert- und Funktionselemente besonderer Bedeutung**

Nach der angewandten Methodik (ARGE Eingriff – Ausgleich NRW 1994) sind Eingriffe in die Funktionen der abiotischen Naturgüter Boden/Geomorphologie, Wasser, Klima/Luft dann durch zusätzliche Maßnahmen zu kompensieren, wenn sogenannte Wert- und Funktionselemente besonderer Bedeutung betroffen sind (ebd., S. 104 ff.).

#### **Boden**

Bei der Ermittlung und Bewertung des Eingriffs wird hinsichtlich der Böden im LBP (S. 48/49) festgestellt, dass mit Ausnahme der Böden (Podsol-Gley, Plaggenesch) im Bereich der Rieselfelder Windel keine Böden vorkommen, die als Wert- und Funktionselement besonderer Bedeutung zu bewerten sind.

Nach dem LBP (S. 31) kommen im Bereich des NSG Edinglohs Bruch Niedermoortorfe vor. Niedermoore gehören nach zugrundgelegten Bewertungsmethodik zu den Böden mit einer Einstufung als „Wert- und Funktionselemente besonderer Bedeutung“, deren Beeinträchtigung zu einer zusätzlich zu den für die biotischen Komponenten oder das Landschaftsbild ermittelten Maßnahmen weitere Ersatzmaßnahmen vorzusehen sind. Der LBP ist somit bei der Bewertung der Böden nicht vollständig. Der Eingriff in die Niedermoorböden ist zusätzlich zu erfassen und zu bilanzieren.

#### **Wasser**

Bei den Oberflächengewässern kommt der LBP zur Bewertung, dass keines der betroffenen Oberflächengewässern unter abiotischen Gesichtspunkten ein Wert- und Funktionselement besonderer Bedeutung dar, so dass über die biotische Eingriffsermittlung keine weiteren erheblichen und nachhaltigen Eingriffe zu erwarten sind. Diese Bewertung ist aus den folgenden Gründen nicht nachzuvollziehen. Nach der Methodik haben nur kanalisierte Flüsse/Bäche, Kanäle und belastete Gewässer eine allgemeine Bedeutung, alle naturnahen Flüsse und Bäche stellen ein Wert- und Funktionselement besonderer Bedeutung dar (vgl. Tab. 3.1.2-5 in ARGE Eingriff - Ausgleich 1984).

Die nach § 62 geschützten Fließgewässerabschnitte des Reiher-, Trüggel-, und Grippenbaches (s. LBP S. 35) erfüllen das Kriterium der Naturnähe und werden in ihren als §-62 Biotop gekennzeichneten Abschnitten (vgl. LBP Bestands- und Konfliktplan, Lebensraumfunktionen) unmittelbar durch Überbauung (Reiher- und Trüggelbach) oder durch Lage im Einwirkungsbereich (Grippenbach) beeinträchtigt. Die Beeinträchtigungen dieser Fließgewässer können durch Brückenbauwerke zwar gemindert, aber nicht vermieden werden. Die Naturschutzverbände fordern deshalb eine zusätzliche Kompensation für die Eingriffe in die oben genannten Fließgewässer.

### **6.1.3 Auswirkungen der Lärmbelastung auf die Avifauna**

Der LBP erwähnt unter den betriebsbedingten Auswirkungen auch die Beeinträchtigung der faunistischer Lebensräume (LBP, S. 16). Angesichts der erheblichen Beeinträchtigungen von stöempfindlichen Arten hätte der LBP diese Auswirkungen detaillierter darstellen müssen, insbesondere um die erforderlichen Vermeidungs- und Minderungsmaßnahmen ableiten zu können und um den Eingriff vollständig bewerten zu können. Diese umfassendere Betrachtung ist im Planungsabschnitt 5B der A 33 von besonderer Bedeutung, da hier mit der Avifauna – insbesondere im Bereich des Biotopkomplexes Rieselfelder/Reiherbach mit Edinglohs Bruch/Detereiteiche – und den Fledermäusen (als besonders geschützte Anhang II/IV-Arten der FFH-RL) besonders gegen Lärm empfindliche Arten vorkommen.

Fledermäuse werden durch Lärm bei ihrer Nahrungssuche, die durch Echolotung erfolgt, beeinträchtigt. Betroffen sind dabei insbesondere alle Arten, die zur Beutesuche nicht die von dem Beutetier reflektierten Echos, sondern die von diesem produzierten Geräusche nutzen. Die Beutegeräusche wie Flattergeräusche eines Nachtfalters oder Krabbelgeräusche eines Käfers können durch Lärmimmissionen leicht überlagert werden. Zu diesen Arten, die nach Beutegeräuschen jagen, gehören die lt. LBP – Anhang FFH-RL, Anhang IV - im Gebiet vorkommenden Arten Bechsteinfledermaus, Großes Mausohr und Braunes Langohr.

Die Avifauna wird durch Lärm erheblich beeinträchtigt. Infolge dieser Störungen kommt es zur Verringerung von Nahrungsaufnahmezeiten, Nahrungsaufnahme flächen und in der Konsequenz zu einer Verringerung des Fortpflanzungserfolges. Dies kann letztendlich zum lokalen Aussterben von Populationen führen. Störungswirkungen der Avifauna sind wissenschaftlich belegt. Festgestellt wurden sowohl direkte Vertreibung störungsempfindlicher Arten (Singvögel, Gänse, Watvögel) als auch eine Beeinträchtigung des Reproduktionserfolges von Singvögeln sowie eine Verringerung der Fress- und Ruhephasen bei Brut- und Rastvögeln.

Bei der Bewertung der Beeinträchtigung der Fledermäuse sind Wechselwirkungen mit Beeinträchtigungen anderer Arten nicht berücksichtigt. Hier ist insbesondere auf negative Auswirkungen des Lärms auf höhlenbauende Spechtarten hinzuweisen. Nach einer Untersuchung in den Niederlanden (REIJNEN et. al. 1995<sup>6</sup>) beeinträchtigt Verkehrslärm die Populationen verschiedener Vogelarten, darunter auch Spechtarten, in erheblichem Umfang. Da diesen höhlenbauenden Spechte als Quartierbildner im

---

<sup>6</sup> Rien Reijnen, Ruud Foppen, Cajo Ter Braak, Johann Thissen, The effects of car traffic on breeding bird populations in woodland. III. Reduction of density in relation to the proximity of main roads; in: Journal of Applied Ecology 1995, 32, S. 187 - 202

Habitat der Fledermäuse eine entscheidende Rolle zukommt, ist aber bei einer Vertreibung der Spechte aus der Umgebung der Autobahn auf Dauer mit dem Verlust von Quartierhöhlen für die Fledermäuse zu rechnen. Die fehlende Neubildung geeigneter Quartiere aufgrund des Specht-Höhlenmangels verschlechtert so die Fledermaushabitate.

Insgesamt fehlt bei der Beurteilung der Beeinträchtigungen durch die Lärmimmissionen eine tiefgehende Analyse, obwohl dieses aus naturschutzfachlicher und naturschutzrechtlicher Sicht erforderlich ist, um Beeinträchtigung bewerten und ggf. ausschließen zu können (vgl. Anforderungen zur Berücksichtigung von Lärm in RECK et. al. 2001<sup>7</sup>). Bei einer ergänzenden Untersuchung und Bewertung dieses Aspektes sind insbesondere die Landschaftsräume Rieselfelder Windel / Kampeters Kolk / Edinglohs Bruch mit Reiherbach, Wälder bei Bockschatzhof sowie der Bereich Sutheide/Wortbruch zu beachten.

#### **6.1.4 Naturbezogene Erholung**

Die Darstellung der Erholungseignung einzelner Landschaftsräume und die Beschreibung der Eingriffswirkung und –intensität wird in einigen Punkten den Gegebenheiten nicht gerecht.

Der Landschaftsraum Rieselfelder Windel wird – sofern es nicht zu einer Einhausung der Trasse kommt – hinsichtlich seiner Eignung als Erholungsraum erheblich beeinträchtigt, da große Flächen des Gebietes durch die Lärmbelastung entwertet werden.

Es kommt tagsüber auf großen Flächen der Rieselfelder zu einer Lärmbelastung bis zu 60 dB(A), ein Drittel der Flächen lägen in einer Zone bis 55 dB(A) (vgl. Einwendung der Stiftung für die Natur Ravensberg v. 29.12.2003).

Die Bewertung der Eingriffswirkungen im LBP (S. 88), bei der hinsichtlich dem Kriterium „Ruhe“ vor dem Eingriff ein Punktwert 6 und nach dem Eingriff ein Wert von 5 vergeben wird, entspricht nicht der Beeinträchtigungsintensität und dem Wertverlust für die naturbezogene Erholung durch den Lärm. Diese Bewertung im LBP entspricht auch nicht dem Gutachtermodell. Dort erfolgt als Beispiel eine Einstufung für Ruhe in den Wertstufen 4-7, wenn 21-60 % der Fläche einer Raumeinheit mit einem Dauerschallpegel unter ca. 45 dB(A) Tagwert liegt. Für die Rieselfelder kommt nach den Einstufungsbeispielen nur die Stufen 1-3 in Frage (bis 20% der Fläche mit > 45 dB(A) Tagwert).

Die Naturschutzverbände fordern deshalb eine Prüfung der dem LBP zugrundegelegten Lärmwerte und eine Überarbeitung des LBP für die Abschnitte Landschaftsbild und naturbezogene Erholung, da in die Bewertung dieser beiden Faktoren das Kriterium „Ruhe“ eingeht.

Auch für die Raumeinheiten 6 mit dem NSG Edinglohs Bruch und 11 „Wälder am Bockschatzhof“ ist der Wert u. E. nach dem Eingriff zu hoch angesetzt. Der Bereich

---

<sup>7</sup> H. RECK: Tagungsergebnis: Empfehlungen zur Berücksichtigung von Lärmwirkungen in der Planung (UVP, FFH-VU, § 8 BNatSchG, § 20c BNatSchG): in: Schr.-R. Angewandte Landschaftsökologie (Hrsg. Bundesamt für Naturschutz), Heft 44 „Lärm und Landschaft“, Bonn- Bad Godesberg 2001;

Bockschatzhof wird großflächig durch Lärm entwertet (kein Lärmschutz !), der Bereich Edingslohs Bruch durch Lärm und die Trennwirkung der A 33.

## **6.2 Maßnahmen zur Vermeidung und Verminderung der Eingriffe**

Die naturschutzrechtliche Eingriffsregelung beinhaltet die Verpflichtung zum Unterlassen vermeidbarer Beeinträchtigungen, die durch den Eingriff entstehen. Gemeint ist damit nicht, dass eine Vermeidung durch Aufgabe des Vorhabens erfolgen könnte. Bei dem hier zugrundeliegenden Verständnis einer „Vermeidung von Beeinträchtigungen“ handelt es sich lediglich um Veränderungen der Projektausgestaltung. Der Eingriff selbst ist nur unter den Bedingungen des § 4 (5) LG NW zu untersagen, falls in der naturschutzrechtlichen Abwägung den Belangen des Naturschutzes und der Landschaftspflege Vorrang einzuräumen wäre.

Im vorliegenden Planfeststellungsverfahren werden verschiedene Maßnahmen zur Vermeidung und Minderung von Beeinträchtigungen im Landschaftspflegerischen Begleitplan (LBP, Kapitel II.4.1.4, II.4.2.4, II.5.1.4.1) und im Erläuterungsbericht (S. 39-40) genannt.

Die vorgeschlagenen Vermeidungsmaßnahmen schöpfen jedoch nicht die tatsächlich vorhandenen Vermeidungsmöglichkeiten aus und sind daher völlig unzureichend.

In der einschlägigen Fachliteratur zur Eingriffsregelung, den „Empfehlungen zum Vollzug der Eingriffsregelung“ der Bundesforschungsanstalt für Naturschutz und Landschaftsökologie, den „Empfehlungen für die Abhandlung der Eingriffsregelung beim Bundesfernstraßenbau“ des Bundesverkehrsministeriums, den „Hinweisen zur Berücksichtigung des Naturschutzes und der Landschaftspflege beim Bundesfernstraßenbau“ (HNL-S 99) sowie der RAS-LG1 werden außerdem vielfältige weitergehendere Möglichkeiten zur Vermeidung und Minderung von Beeinträchtigungen durch Straßenbaumaßnahmen aufgezeigt. Ein Abgleich dieser fachlich sinnvollerweise gebotenen Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen mit den hier tatsächlich vorgesehenen Maßnahmen zeigt deutliche Diskrepanzen. Es lässt sich feststellen, dass im vorliegenden Planfeststellungsverfahren naturschutzfachlich und -rechtlich gebotene und darüber hinaus technisch realisierbare Vermeidungsmaßnahmen nicht geprüft, und schon gar nicht berücksichtigt, wurden. Damit verstößt der LBP gegen das strikte Vermeidungsgebot des Landschaftsgesetzes NRW.

Die Naturschutzverbände fordern die folgenden Maßnahmen zur Vermeidung und Minimierung des Eingriffs in Natur und Landschaft:

### **6.2.1 Trassenverschiebung zum Erhalt der Deterei-Teiche**

Die Detereiteiche sollen zu einem erheblichen Teil überbaut und zusätzlich von einem Regenrückhaltebecken (RRB 2) in Anspruch genommen werden. Es fehlen allerdings Planungen, wie die Resteiche während und nach der Bauphase erhalten, wiederhergestellt und - ggfs. unter Integration des RRB - optimiert werden sollen. Als Brut- und Rastgebiet für Wasservogelarten und für Amphibien kommt den Teichen im Verbund mit den Rieselfeldern, dem NSG Edingslohs Bruch und der Reiherbachaue eine hohe ökologische Bedeutung zu: Die Detereiteiche samt Umfeld weisen nicht nur vegetationskundliche Besonderheiten auf (Verlandungszonen, Ufervegetation,

nährstoffarme Böschungen und Dämme mit Zwergstrauchheide- und Magerrasenelementen, vgl. Jahresberichte der Biol. Station über die Betreuung der Rieselfelder Windel), sondern sind auch Brut- und Rastplatz für eine Reihe interessanter Vogelarten (Reiherente, Teich- und Blässhuhn, Eisvogel, Kormoran, Fischadler, Graureiher, versch. Limikolen u.a.). Der Gewässertypus "Waldteich mit Gehölzbestandenen Ufern und Verlandungszonierung" ist mittelfristig nicht ersetzbar, sein Verlust somit nicht ausgleichbar, sein funktioneller Ersatz offenbar auch nicht planerisch vorgesehen; die Detereiteiche sind daher weitgehendst zu schonen und zu erhalten.

Mit diesem Ziel ist zu prüfen, ob eine leichte Verschwenkung der Trasse nach West auch im Hinblick auf die angeschnittenen Teiche 9 und 10 der Rieselfelder einen ökologisch insgesamt weniger schädlichen Trassenverlauf ermöglichen würden; die geforderte Einhausung der A 33 in diesem Bereich würde diese geringe Verschiebung ohne Nachteile für die Siedlung Windflöte noch erlauben. Ein Gestaltungs- und Entwicklungskonzept für die Detereiteiche ist in Abstimmung mit der Stiftung Rieselfelder Windel als Pächterin der Teiche zu erstellen.

### **6.2.2 Verzicht auf Auffahrt Buschkampstraße**

Die Autobahnanschlussstelle Buschkampstraße wird zu einer erheblichen Verkehrszunahme auf der Buschkampstraße und in der Ortsdurchfahrt Friedrichsdorf führen. Infolgedessen wird eine Ortsumgehung Friedrichsdorf erforderlich, die zu großflächiger Biotopzerstörung südlich des Ortsteils Gütersloh-Friedrichsdorf einschl. Landschaftszerschneidung und Verlärmung sowie gravierende Schädigung bäuerlicher Betriebe führen wird.

Die Naturschutzverbände fordern deshalb einen Verzicht auf die Abfahrt Buschkampstraße. Damit würde der Eingriff in Natur und Landschaft gemindert, Straßenaus- und Neubauten im untergeordneten Straßennetz würden nicht mehr erforderlich. Zu den negativen Auswirkungen der Abfahrt auf den Ortsteil Senne siehe unter 3.2.1 dieser Stellungnahme.

Das Beibehalten der Auffahrt Buschkampstraße in geringer Entfernung zum AK A 2 / A 33 widerspricht dem naturschutzrechtlichen Vermeidungsgebot. Auch in der HNL-S 99 wird die Prüfung dieser Vermeidungsmaßnahmen gefordert.

### **6.2.3 Verzicht auf Verlegung Senner Straße**

Die Verlegung der Senner Straße auf eine neue Kreuzung Friedrichsdorfer Straße/Postheide wird abgelehnt. Dieser zusätzliche Eingriff ist verzichtbar. Zu den negativen Folgen dieser Verlegung siehe unter 3.2.2 dieser Stellungnahme.

### **6.2.4 Verzicht auf Autobahnkreuz A 33 / B 61**

Das geplante Autobahnkreuz A 33 / B61 mit der geplanten Weiterführung der B 61n als Ortsumgehung Ummeln führt zu erheblichen Eingriffen in schutzwürdige Biotope und in das Wasserschutzgebiet Bielefeld-Ummeln.

Das Autobahnkreuz sollte entfallen und die A 33 an der B 61 alt an die Bundesstraße angeschlossen werden (s. 3.2.4).

## 6.2.5 Lärmschutz

### **Lärmschutz Bockschatzhof / Südwestfeld**

Das Erholungsgebiet Bockschatzhof ist für die Bevölkerung im Bielefelder Süden ein Naturerlebnis- und Erholungsraum von unersetzbarem Wert. Hierzu tragen die reich strukturierten, zum Teil altholzreichen Wälder, die Quellen, Bäche, Stillgewässer bei, die den gleichzeitig sehr hohen ökologischen Wert des Gebietes begründen. Ein großer Teilbereich östlich der Bahnlinie wurde deshalb bei der Neuaufstellung des GEP als Bereich zum Schutz der Natur dargestellt. Einbezogen wurde auch ein Altholzbestand nördlich der Duisburger Straße, so dass dieser Natur- und Erholungsraum bis an den Südrand von Brackwede dauerhaft gesichert ist.

Die Naturschutzverbände halten die Planung der A 33 im Bereich des Bockschatzhofes für nicht vereinbar mit den zuvor genannten Freiraumfunktionen. Die A 33 in Dammlage wird den Gesamtbereich massiv beeinträchtigen, da die Flächen südlich der A 33 vom Nordteil abgetrennt wird, Wegebeziehungen verloren gehen und die Flächen in ihrer Lebensraumbedeutung wegen der Verinselung und Verlärmung an Wert verlieren. Der größere nördlich gelegene Teil des Gebietes verliert durch die Verlärmung ihren Erholungswert weitgehend, die Biotopfunktionen werden erheblich beeinträchtigt. Erschwerend kommt in diesem Abschnitt hinzu, dass kein Lärmschutz (nördlich) vorgesehen ist. Ein Lärmschutz ist nur im Süden (Wall + Wand) vorgesehen.

Die Naturschutzverbände fordern eine Neuplanung der Lärmschutzmaßnahmen im Bereich Bockschatzhof/Südwestfeld. In jedem Fall ist eine Lärmschutzwand auch nördlich erforderlich zur Minderung der Lärmbelastung des Gebietes Bockschatzhof.

Geprüft werden muss eine Änderung der Gradienten der A 33 im Abschnitt von der Friedrichsdorfer Straße bis zur Bahnlinie. In diesem Abschnitt ist zur Zeit eine Dammlage geplant, die sich auf die Lärmbelastung der unmittelbar an die A 33 angrenzenden Siedlungsbereiche Senner Straße (Okapi-Weg) und Südwestfeld und auch den etwas weiter entfernt liegenden geplanten Wohnsiedlungsbereich Breipohls Hof zusätzlich negativ auswirkt. Für diesen Abschnitt ist die Machbarkeit einer Einschnitts- oder Troglage zu prüfen, um die Beeinträchtigungen sowohl der Wohngebiete als auch des Freiraums, insbesondere des Gebietes Bockschatzhof, durch Lärm sowie die Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes zu minimieren. Diese Maßnahmen gehören zu den nach der HNL-S 99 im Rahmen der Entwurfsaufstellung zu prüfenden Maßnahmen zur Vermeidung und Minderung der Eingriffe.

### **Lärmschutz entlang der Rieselfelder Windel / Windflöte verbessern**

Die Höhe der Lärmschutzwand von nur 3m in nächster Nachbarschaft zu den Blänken/Teichen Nr. 9 und 10 und der damit verbundene hohe Lärmpegel von 60 dB(A) wird mit den Lebensraumansprüchen von Watvögeln begründet, die Gebiete mit Einbauten höher als 3 m meiden sollen. Für diese Annahme fehlen nachvollziehbare Begründungen (Literaturangaben o.ä.); eigene Beobachtungen stimmen damit zumindest dann nicht überein, wenn solche Einbauten einseitig angelegt sind und im übrigen freie Sicht bzw. Anflugmöglichkeit besteht (z.B. bei Küstenbauwerken). Evtl. kann ein mögliches Meideverhalten von Watvögeln dadurch verringert werden, dass der obere Teil der Wand teiltransparent, jedoch gegen Vogelschlag gesichert gestaltet wird.

In Abwägung der Schadwirkungen von Lärm auf den Biotop- und in gleicher Weise auf den Erholungswert der Rieselfelder sind hier Nachbesserungen erforderlich, die

die Einhaltung der Nachtwerte für Siedlungsgebiete sicher stellen (diese Nachtwerte wurden im Rahmen von Konsensverhandlungen der Stiftung Rieselfelder Windel zugesagt und entsprechen auch ungefähr dem Schwellenwert, ab dem der natürliche Erholungswert einer Landschaft abnimmt, vgl. LBP S. 16). Geeignetste Maßnahme ist die Einhausung, wie von Stiftung Rieselfelder gefordert. Diese Einhausung sollte allerdings unmittelbar an der Überführung Buschkampstraße beginnen, um die Streusiedlung Lohmannsweg/Buschkampstraße und den angrenzenden Bereich des Naherholungsgebietes Rieselfelder Windel besser zu schützen, und bis zur Friedrichsdorfer Straße durchgehend fortgeführt werden. Sofern nachvollziehbar begründete tatsächliche oder rechtliche Umstände diese Einhausung verbieten, sind die vorgesehenen Lärmschutzwälle und -wände zur Erzielung eines gleich wirksamen Lärmschutzes sowohl für die Rieselfelder als auch die Wohnsiedlungsbereiche der Windflöte zu erhöhen. Dabei ist auch auf die Angleichung der Höhe der Lärmschutzwand an die der anschließenden Lärmschutzwälle im Bereich der Blänken 9 und 10 zu achten, da diese Schallschutzlücke ansonsten trichterartig das gesamte Naherholungsgebiet der Rieselfelder verlärmten würde.

### **Lärmschutz im Bereich Buschkampstraße verbessern**

Zur Verbesserung des Lärmschutzes im Verlauf der Buschkampstraße ist entlang des gesamten nördlichen Neubauabschnitts eine Lärmschutzanlage (mind. Lärmschutzwand 2 m Höhe) erforderlich (nicht nur im Abschnitt zwischen A33 und Lohmannsweg).

### **Lärmschutz im Bereich der Reiherbachaue verbessern**

Der Lärmschutz im Anschluss an die geforderte Einhausung bis zur Friedrichsdorfer Straße ist zum Schutz der Siedlung Windflöte, des Naherholungsschwerpunktes Schulmuseum/Heimathaus Osthusschule, des NSG Edinglohs Bruch samt nördlich anschließenden Detereiteichen (unter deren weitgehender Erhaltung, vgl. unten) und der nördlichen Erweiterungsflächen der Rieselfelder Windel so auszuführen, dass auch in den genannten Biotopen die Nachtwerte für Siedlungen eingehalten werden. Dies kann durch Verlängerung der Einhausung bis zur Friedrichsdorfer Straße oder alternativ als beidseitige Lärmschutzwand realisiert werden. Bei (teil-)transparenter Gestaltung ist die LS-Wand durch geeignete Gravuren o.ä. gegen Vogelschlag zu sichern.

### **Lärmschutz für die Kompensationsflächen vorsehen**

Die lärmtechnischen Unterlagen sehen keinen Lärmschutz für die Ausgleichsflächen vor, die östlich der Buschkampstraße entwickelt werden sollen. Wenn sich diese Flächen im Biotopverbund mit den Rieselfeldern in ähnlicher Weise zu hochwertigen Naturflächen entwickeln sollen (und nur dann können sie als Ausgleichsflächen wie geplant bilanziert werden), dann muss auch hier der oben für die Rieselfelder geforderte Lärmschutz (Nachtwert für Siedlungen) eingehalten werden. Dazu sind zwischen Wilhelmsdorfer und Buschkampstraße durchgehende Lärmschutzwälle und/oder -wände nördlich der A 33 einschl. der nördlichen Auf-/Abfahrt zu errichten und zusätzlich auch östlich der Buschkampstraße im gesamten nördlichen Neubauabschnitt. Diese LS-Wände sind zugleich als sofort wirksamer Überflug-/Kollisionsschutz für Vögel erforderlich, denn die dafür vorgesehenen dichten Gehölzstreifen können diese Funktion erst nach Jahrzehnten und auch dann nicht für alle Arten übernehmen (z.B. nicht für gehölz- und staudenbewohnende Kleinvögel, Rallen, bodennah jagende Greifvögel und Eulen etc.). Bei (teil-)transparenter Gestaltung sind LS-Wände durch Geeignete Gravuren o.ä. gegen Vogelschlag zu sichern.

Diese Forderungen gelten auch für die Ausgleichsflächen und den Biotopkomplex Kampeters Kolk auf der Südseite der A 33 (Lärmschutz zwischen Kreuzung Buschkampstraße und der von der Stiftung Rieselfelder geforderten Einhausung bzw. der Grünbrücke) und der Westseite der Buschkampstraße im gesamten südlichen Neubauabschnitt bzw. bis zur Südgrenze des NSG (unter Einbeziehung der Vorrichtungen für Amphibiendurchlässe auf der gesamten Länge). Diese Flächen stehen in einem funktionellen Zusammenhang mit den Rieselfeldern, der z.B. durch rastende Wat- und Wasservögel (die zwischen beiden Biotopkomplexen wechseln) und durch das beidseitig belegte Vorkommen der Knoblauchkröte deutlich wird.

### **6.2.6 Reiherbachquerung erweitern**

Die landesweite Biotopverbundachse Emslutter-Reiherbachaue-Rieselfelder Windel (LEP-Darstellung) wird von der neuen A33 zerschnitten. Der Durchlass Reiherbach entspricht nicht der Bedeutung dieser Achse und ist wesentlich großzügiger zu dimensionieren. In den Durchlass ist soweit technisch möglich die gesamte Breite des NSG Edinglohs Bruch einzubeziehen und ebenso die unmittelbar nördlich anschließenden Deterei-Teiche. Neben einer möglichst weiträumigen Überbrückung gehören hierzu auch entspr. nachgebesserte Lärmschutzmaßnahmen (s. oben) sowie eine Minderung der trennenden Wirkung der Straße Postheide zwischen den Rieselfeldern und dem Bereich Edinglohs Bruch/Deterei-Teiche (Anlage von Amphibiendurchlässen, Straßenrückbau und Anlage eines Fußweges).

### **6.2.7 Grünbrücken zur Minderung der Eingriffe in den Biotopverbund**

#### **Biotopverbund Kampeters Kolk / Rieselfelder Windel verbessern**

Am Kampeters Kolk kommen zusätzlich zu den im LBP genannten weitere Vogelarten als Brut und Rastvögel vor (u.a. Teichhuhn, Reiherente, Rohrammer, versch. Limikolen). Zwischen dem Kolk und den Rieselfeldern wechselnde Rastvogelgruppen belegen neben dem Vorkommen der Knoblauchkröte einen engen funktionellen Zusammenhang mit den Rieselfeldern, zu dessen Erhaltung die vorgesehene Grünbrücke viel zu gering dimensioniert ist, zumal sie zugleich als Fuß- und Radverbindung ausgelegt werden soll. Sie muss daher deutlich breiter angelegt werden, einen direkten, hindernisfreien Zugang zu den Rieselfeldflächen erhalten (und nicht auf der Straße Lohmannsweg enden!!) und durch entspr. Biotopgestaltung und -pflege auch für die Zielarten der Amphibien geeignet sein.

Die geplante Grünbrücke hat eine Breite von ca. 13 m und genügt damit nicht den Mindestanforderungen. Grünbrücken für den Biotopverbund sollten eine Breite<sup>8</sup> von mindestens 30m, besser 50-60m haben, damit die notwendigen Lebensraumstrukturen dort untergebracht werden können<sup>9</sup>. Gefordert werden aber auch Mindestbreiten von 80-100m bei besonders bedeutsamen Korridoren. Bei der Führung von wegen unversiegelten wegen über die Grünbrücken erhöht sich die Brückenbreite um mindestens die Wegbreite, dabei sollten Wege nicht mittig geführt.

Die Naturschutzverbände fordern, dass bei der Überplanung der Grünbrücke diese fachlichen Standards eingehalten werden.

---

<sup>8</sup> Breite der Grünbrücke = von der Brücke überdeckte Straßenlänge

<sup>9</sup> Ergebnisse eines Seminars der NABU-Akademie Gut Sunder (16.–17.5.200) „Grünbrücken und andere Querungshilfen im Verkehrswegebau – Anforderungen aus Sicht des Nationalen Biotopverbundes“

## **Biotopverbund Erweiterungsflächen Riesefelder**

Zwischen der Erweiterung der Riesefelder und dem südlich angrenzendem Freiraum östlich des Scherpelsweg ist dringend eine ausreichend dimensionierte Grünbrücke (zur Mindestbreite s.o.) zu fordern, um einen Austausch bodengebundener Tierarten zu ermöglichen. Dieser Bereich ist Teil der ökologisch sehr wertvollen Freiraumachse vom Teutoburger Wald westlich der A2 hinunter in den Bereich Finteich/Hasselbachaue/Bekelheide, welche in der Neufassung des GEP als „Regionaler Grünzug“ vorgesehen ist (s. Karte in Anlage 5). Auf ihrem nördlichem Abschnitt sind bereits umfangreiche Naturschutzmaßnahmen durchgeführt worden, deren Erfolg und Wirksamkeit sich in der Ausweisung von Naturschutzgebieten innerhalb dieses Freiraumkorridors über den in Änderung befindlichen Landschaftsplan der Stadt Bielefeld dokumentiert.

## **Biotopverbund Wälder am Bockschatzhof**

Sollte in diesem Abschnitt eine Einschnitts- oder Troglage möglich sein, ist auch hier zur Erhalt des Biotopverbundes und aus Gründen des Artenschutzes (Anhang IV-Arten der FFH-RL) eine Grünbrücke zu errichten, die gleichzeitig bei entsprechender Breite auch eine Wegeverbindung aufnehmen kann, um die Erreichbarkeit vom Südwestfeld zu verbessern.

Die Darstellung im GEP als BSN dokumentieren die Bedeutung dieser Waldflächen für den Arten- und Biotopschutz. Bei der derzeitigen Planung würden die Wechselbeziehungen insbesondere der Avisfauna und der Fledermäuse zu den südlich und südwestlich gelegenen Lebensräumen nachhaltig gestört.

### **6.2.8 Amphibienschutzanlagen**

Die ehemaligen Riesefelder östlich der Buschkampstraße sollen zu Biotoptypen mit einer hohen potentiellen Lebensraumbedeutung für Amphibien entwickelt werden. Im Bereich der zur A33 hin hochgeführten Buschkampstraße ist deshalb dringend eine Amphibienschutzanlage mit Durchlässen und Leiteinrichtungen analog der Anlage im Bereich Kampeters Kolk zu errichten. Ohne eine solche Anlage wäre der Bereich für Amphibien und andere Kleintiere stark isoliert und von den übrigen Riesefeldern abgeschnitten. Besonders zu berücksichtigen ist hierbei der stark zunehmende Verkehr bei einer Realisierung der Anschlussstelle Buschkampstraße.

Weiterhin zählen dazu auch im nördlichen Neubauabschnitt der Buschkampstraße beidseitig dauerhafte Amphibien-Leiteinrichtungen und Amphibiendurchlässe, um eine (Wieder-)Besiedlung der neu anzulegenden Gewässer mit Amphibien, u.a. mit der Knoblauchkröte, zu erleichtern.

Die regelmäßige Pflege und Instandhaltung der Amphibiendurchlässe ist im LBP und in der Planfeststellung festzulegen.

### **6.2.9 Ausschlussflächen**

Die Naturschutzverbände regen an, im LBP naturschutzfachliche Ausschlussflächen festzulegen, die auch von einer vorübergehenden Inanspruchnahme auszunehmen sind. So können Eingriffe und Beeinträchtigungen in der Bauphase vermieden werden.

Hierzu sollte ein Artenschutzgewässer im Bereich Bockschatzhof nördlich der A 33-Trasse gehören. Der LBP sollte in dieser Hinsicht geprüft und ergänzt werden, die Naturschutzverbände behalten sich hierzu vor, weitere Bedenken geltend zu machen.

### **6.3. Maßnahmenumfang**

Der Eingriff in NSG Edinglohs Bruch und Reiherbachaue als Teil des landesweiten Biotopverbundes (LEP NRW) ist besonders schwerwiegend. Herausragende Bedeutung hat dieser Biotopkomplex wegen der besonderen Schutzbedürftigkeit der Erlen- und Birkenbruchwälder als besonders gefährdeter Biotoptyp und dem Vorkommen besonders zahlreicher Arten der Roten Listen. Er ist zudem Lebensraum für besonders geschützte Fledermausarten des Anhangs IV der FFH-RL.

Die mittige Querung des NSG hat zur Folge, dass durch die Trennung des nur 5,36 ha großen NSG's zwei fast vollständig entwertete Teilflächen entstehen. Auch entstehen durch das Dammbauwerk der A 33 erhebliche negative Auswirkungen auf das Grundwasserregime der Niedermoorböden im NSG, so dass auch die Randflächen zum Böschungsfuß der A 33 großflächig entwertet werden.

Wegen dieses Eingriffes in den landesweit bedeutsamen Biotopkomplexes fordern die Naturschutzverbände eine zusätzliche Kompensationsmaßnahme. Über den nach dem Gutachtermodell ermittelten Umfang an Ausgleich -und Ersatzflächen hinaus können in bestimmten Fällen, wie der Beeinträchtigung von Biotopkomplexen, weitere Kompensationsflächen erforderlich werden.

### **6.4 Bedenken und Anregungen zu einzelnen Maßnahmen des LBP**

#### **6.4.1 Maßnahmen im Bereich der ehemaligen Rieselfelder östl. Buschkampstraße**

Die grundsätzlich sehr zu begrüßende Entwicklung der ehemaligen Rieselfelder östlich der Buschkampstraße mit Feuchtgrünland, Schilfflächen und Kleingewässern ist durch zusätzliche Maßnahmen zu flankieren, damit dieser Bereich in ausreichendem Umfang seine Ausgleichsfunktionen erfüllen kann. Der Bereich ist ein zentrales, sehr wichtiges Vernetzungselement zwischen den künftig als NSG ausgewiesenen Schafzugflächen im Norden, den Riesefeldern Windel im Westen und dem noch weitgehend unzerschnittenen Landschaftsraum mit dem Naturschutzschwerpunkt Finteich / Hasselbachaue / Bekelheide im Süden.

Zwischen der Erweiterung der Rieselfelder und dem südlich angrenzendem Freiraum östlich des Scherpelsweg ist dringend eine ausreichend dimensionierte Grünbrücke erforderlich, um einen Austausch bodengebundener Tierarten zu ermöglichen (s. 6.2.7).

Im Bereich der zur A33 hin hochgeführten Buschkampstraße ist eine Amphibienschutzanlage mit Durchlässen und Leiteinrichtungen zu errichten (s. 6.2.8).

Der geplante Lärmschutzwalls entlang der A 33 ist im Bereich der Rieselfeld-Erweiterung bis zur Buschkampstraße zu verlängern (s. 6.2.5).

Es fehlt im LBP eine Ausführung dazu, wie die angestrebten Feuchtlebensräume auf den natürlicherweise zumindest teilweise trockenen Standorten geschaffen und auf Dauer gesichert werden sollen. In Zusammenarbeit mit der Stiftung Rieselfelder sollten die vorgesehenen Maßnahmen hinsichtlich Befeuchtungskonzept, Umsetzung, Pflege und Betreuung ergänzt und optimiert werden. Bezüglich der erforderlichen langfristigen Betreuung des Gebietes sollte eine Aussage zur Finanzierung gemacht werden.

Weiterhin ist eine Anbindung i.S. eines funktionellen Biotopverbundes zwischen den vorgesehenen Kompensationsflächen und dem Biotopkomplex Rieselfelder/Kampeters Kolk erforderlich, die in der Planung bislang fehlt. Zur Bewässerung zählt hierzu die Wiederinstandsetzung eines Dükers unter der Buschkampstraße, der einen hydraulischen Verbund zum Bewässerungssystem der Rieselfelder ermöglicht.

Nicht zuletzt sollte eine Wegeverbindung (Fuß-/Wirtschaftsweg) über die Buschkampstraße vorgesehen werden, um den Besuch und die Bewirtschaftung der Flächen von den Rieselfeldern aus zu ermöglichen. Zu erinnern ist außerdem an den oben geforderten Lärmschutz für die Kompensationsflächen (Nordseite A 33, Ostseite Buschkampstraße), um den Flächen eine Biotop- und Erholungsqualität zu verleihen, die den Flächen der jetzigen Rieselfelder entspricht.

#### **6.4.2 Maßnahmen im Bekelheide + Sende:**

Wo dies den natürlichen Standortbedingungen entspricht, sollte statt „Magergrünland“ „extensives Feuchtgrünland“ entwickelt werden. Der Grundwasserstand sollte dort – wo immer dies möglich und umsetzbar ist – durch Verschließen von event. vorhandenen Drainagen bzw. durch Anstau oder Sohlanhebung von Fließgewässern angehoben werden.

Statt „Entwicklung von Magerweiden bzw. Feuchtweiden“ sollte es besser heißen „Entwicklung von Magergrünland bzw. Feuchtgrünland“ – um später flexibel bleiben zu können, sollte keine Vorab-Festlegung auf eine bestimmte Nutzungsform getroffen werden. In den Maßnahmenblättern sollten auch generell Beweidung und Mahd als mögliche Alternativen aufgeführt werden.

Die zahlreichen geplanten Gehölzstreifen und -inseln führen zu einer starken Fragmentierung der zu entwickelnden wertvollen Offenlandbiotope. Sie sollten teilweise zurückgenommen werden, die verbleibenden Baumhecken durch niedrigere Strauchhecken ersetzt werden. Im Bereich Bekelheide ist zudem ein Beweidungsprojekt mit einer sehr niedrigen Besatzdichten der Weidetiere geplant, bei dem erwünscht ist, dass nach und nach kleinere Gebüschgruppen auf natürlichem Wege entstehen. Die Anpflanzung von Gehölzen, die zu einer künstlichen Unterteilung der Weidefläche führen würde, ist daher entbehrlich und würde folglich auch einen unsinnigen finanziellen Einsatz bedeuten.

#### **6.4.3 Einzelne Maßnahmenflächen**

##### **Bekelheide**

Maßnahme E5.4: Der Waldriegel östlich Hof Beckmann ist durch eine Hecke entlang des vorhandenen Wirtschaftsweges zu ersetzen, die verbleibende Fläche ist als Extensivgrünland zu entwickeln. Vor dem Hintergrund, dass für den Bereich rund um den Hof Beckmann möglicherweise ebenfalls eine künftige ökologische Aufwertung realisierbar ist, erscheint eine Abschirmung des Extensivgrünlandkomplexes nach Westen als nicht sinnvoll und sollte der vorhandene zusammenhängende Offenlandbereich nicht durch einen Waldstreifen unterteilt werden.

Maßnahmen E5.4 und E7.5: Die geplanten Standorte der Blänken sind auf ihre Bodenverhältnisse im Hinblick auf die Realisierbarkeit einer Gewässeranlage zu überprüfen. (Wo liegt einer hoher Grundwasserstand vor, wo besteht die Möglichkeit zur Grundwasseranhebung durch Beseitigung von Drainagen oder Anstau von Fließgewässern?)

Maßnahme E6.5: Die geplante Aufforstung auf der Ecke Bekelheider Straße/Oerkamp liegt in einem landschaftlich reizvollen Offenlandbereich, der durch die Umwandlung zweier benachbarter Ackerflächen in Extensivgrünland weiter aufgewertet werden soll. Zudem führen mehrere Freileitungen über die Aufforstungsfläche. Aus diesen Gründen sollte statt der Aufforstung eine Entwicklung zu Extensivgrünland erfolgen.

Maßnahme E6.5: Für diese geplanten Extensiv-Grünlandflächen, die außerhalb des zusammenhängenden Komplexes um den Hof Kleinebemel (Maßnahmen E5.4 und E7.5) liegen, ist zu überlegen, ob die maximale Nutzungsintensität nicht (wie auch im Bereich Sendel) auf 2 GVE bzw. 2-malige Mahd heraufgesetzt werden sollte, um eine Verbrachung des Grünlandes zu verhindern. Zumindest sollte aber eine Nachmahd im Herbst möglich sein.

### **Kampeters Kolk**

Maßnahme E3.3: Die Grünbrücke zwischen Kampeters Kolk und den Rieselfeldern Windel erfüllt in der geplanten Form in keiner Weise ihre Funktion. Im Zusammenhang mit der ebenfalls geforderten Deckelung der Autobahn ist eine wesentlich breitere Grünbrücke zu planen (s. 6.2.7). Hier sei noch einmal auf das Vorkommen der extrem gefährdeten Knoblauchkröte hingewiesen, der durch die Grünbrücke eine Wanderung zwischen Kampeters Kolk und den Rieselfeldern ermöglicht werden soll.

Maßnahme E3.4: Auf der Fläche sollte – auch im Hinblick auf das geplante Kleingewässer – durch Beseitigung der Drainagen der Grundwasserstand angehoben werden und statt „Extensivgrünland“ „extensives Feuchtgrünland“ entwickelt werden. Dieses würde auch eine wertvollere Ergänzung des NSG „Kampeters Kolk“ darstellen.

### **Knotenpunkt A33 / OWD**

Maßnahmen E9.3 und E10.3: Die Aufforstungsmaßnahmen sind zwar sinnvoll zur Abschirmung der Autobahn und der Anschlussstelle, können aufgrund ihrer isolierten Lage und ihrer Beeinträchtigungen durch Immissionen (Schadstoffe, Lärm) jedoch nur in sehr eingeschränktem Maße ihre ökologische Funktion erfüllen und sind daher entsprechend geringwertig in die A+E- Bilanz einzurechnen. Zu berücksichtigen ist dabei der geplante Bau der OU Ummeln, der die ökologischen Funktionen dieser Maßnahme noch weiter reduzieren wird. Der erfolgte Abschlag von nur 20% (E 9.3) und von 30% (E 10.3) ist nicht ausreichend.

Maßnahme E10.4: Die Entwicklungsmaßnahme auf dieser Fläche ist abzulehnen, da der Bereich durch seine Lage zwischen A33, OWD, Südring und Bahnlinie völlig isoliert und entwertet ist und damit die Maßnahme ihre ökologischen Funktionen in nur äußerst geringem Maße erfüllen kann. Der LBP sieht für diese Maßnahme dagegen nur einen Abschlag von 20 % vor.

#### **6.4.4 Anregungen für besonders geeignete zusätzliche Maßnahmenflächen**

Sollten im Rahmen der LBP-Überarbeitung Maßnahmen entfallen oder weitere Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen notwendig werden, regen die Naturschutzverbände folgende Bereiche als Suchräume für Maßnahmen an.

Für die Entwicklung von Extensivgrünland eignen sich Flächen zwischen Wilhelmsdorfer und Krackser Straße, östlich des Firmengeländes Windel. Dieser Bereich ist prädestiniert für eine Verlängerung des Schafbeweidungszuges und bietet gute Voraussetzungen für eine Entwicklung zu Heide- und Sandmagerrasenflächen (s. Anlage 6).

Ein weiterer Suchraum für Maßnahmen ist der Bereich östlich des Scherpelsweg südlich der A 33 (s. Anlage 7). Auch hier sollte - entsprechend des weitgehend offenen, durch einen hohen Grünlandanteil geprägten Raum - vorwiegend Maßnahmen zur Entwicklung extensiven Grünlandes geplant werden.

#### **6.5 Gewährleistung von Ausgleich- und Ersatzmaßnahmen**

##### **Sicherstellung der Verfügbarkeit**

Die Naturschutzverbände fordern, dass die Flächen für Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen zum Zeitpunkt der Planfeststellung verfügbar sind, d.h. es muss eine rechtliche Sicherung der Flächen erfolgt sein (Erwerb, grundbuchliche Sicherung)..

Dieser Punkt wird in dem vorliegenden LBP nicht genannt oder erläutert. Insgesamt wird aus dem LBP nicht ersichtlich, auf welcher Vereinbarungsgrundlage die A+E-Maßnahmen mit den Eigentümern zustande gekommen sind. Es ist zu vermuten, dass weder Vorverträge noch differenziertere Absicherungen Gegenstand der Vorverhandlungen waren, sondern letztlich größtenteils mündliche, unverbindlichen Aussagen der Flächeneigentümer.

Im Rahmen dieses Beteiligungsschrittes haben auch diese Flächeneigentümer die Möglichkeit, sich gegen die Ausweisung ihres Eigentums als A+E-Fläche zur Wehr zu setzen, so dass die vorliegende Planung auch in dieser Hinsicht noch geändert werden kann. Aus diesen Gründen ist es fraglich, welche Verbindlichkeit das dargestellte Maßnahmenkonzept hat.

Es wird daher gefordert, detailliert darzulegen, wie verbindlich die vorliegenden A+E-Maßnahmen zum Zeitpunkt dieser öffentlichen Beteiligung mit den Flächeneigentümern abgestimmt waren. Es wird ebenfalls für den LBP eine konzeptionelle Aussage gefordert, mit welchen Mitteln die einzelnen vorgeschlagenen Maßnahmen dinglich gesichert werden sollen, um der Anforderung von Dauerhaftigkeit von A+E-Maßnahmen zu genügen.

##### **Sicherstellung der Pflege- Erhaltungsmaßnahmen**

Es ist nachzuweisen, dass die Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen ihre Funktion auf Dauer erfüllen können. Dazu ist auch die langfristige Durchführung von Pflege- und Erhaltungsmaßnahmen sicherzustellen

In den Fällen, in denen die Flächen bei den Grundstückseigentümern bleiben, gehen automatisch Verpflichtungen aus dem LBP zur Pflege auf sie über. Wenn bspw. Hecken ihre Wirkung auf das Landschaftsbild und ihre ökologischen Funktionen behalten sollen, müssen sie in regelmäßigen Abständen von 8-12 Jahren auf den Stock gesetzt

werden. Dieses würde letztendlich dem Eigentümer obliegen. Aus dem LBP geht nicht hervor, ob und wie diese Biotoppflege gesichert ist.

Es ist schwer vorstellbar, wie die Straßenbaubehörde sich auf Dauer um Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen kümmern will. Eine Übertragung dieser Ausführung auf Private, insbesondere Landwirte, liegt daher auf der Hand.

Für geplante Feldgehölz- und Einzelbaumpflanzungen erfolgt lediglich die Fertigstellungspflege für die ersten drei Jahre zu Lasten der Straßenbauverwaltung. Es fehlen qualifizierte Aussagen über diesen kurzen Zeitraum hinaus, was dann mit diesen Maßnahmen passieren wird, wer sie pflegt und wer es bezahlt. Auch bei der Anlage von Feldgehölzen und Baumreihen kann es nach Fertigstellungspflege zu Pflanzausfällen kommen. Wie wird dann die Dauerhaftigkeit dieser Maßnahme gewährleistet? Wie wird die Nutzung z.B. von Feldgehölzen und Baumreihen geregelt oder ist eine Nutzungsmöglichkeit nicht vorgesehen?

Insbesondere in der Frage der Absicherung der Pflege und Bewirtschaftung von Offenbiotopen (Brachen, Obstwiesen und extensives Grünland) lässt der LBP viele Fragen offen. Gerade bei pflegeintensiven Maßnahmen (Grünland: Beweidung oder jährliche zweimalige Mahd, Obstwiese: Mahd/Beweidung und Baumschnitt) wären Aussagen zur dauerhaften Gewährleistung dieser Bewirtschaftungen zu erwarten. Bei dem Umfang der zu extensivierenden Flächen wird massiv in das Gefüge landwirtschaftlicher Betriebe zwischen Fläche und Viehbestand/Dungaufkommen eingegriffen. Extensivierungen auf diesen Flächen sind meist mit der Verfügbarkeit von Ersatzflächen oder Ausgleichszahlungen verbunden. Es ist schwer vorstellbar, dass diese ganzen Vorbedingungen zum Zeitpunkt dieser öffentlichen Beteiligung dieses LBPs bereits verbindlich abgeklärt wurden. Daher müssen die Aussagen des LBP zu A+E-Maßnahmen im Bereich Offenlandpflege als nicht ausreichend abgesichert gelten. Es wird nicht aufgezeigt, wie dieses Problem in Abstimmung z.B. mit der Landwirtschaft über kapitalisierte Pflegekosten oder andere Modelle gelöst werden könnte.

Der LBP ist dahingehend zu überarbeiten, dass eine verbindliche Konzeption darlegt, wie A+E-Maßnahmen dauerhaft und entsprechend der naturschutzfachlichen Zielsetzungen bewirtschaftet werden, damit langfristig (auf ewig) der qualitative Ausgleich überhaupt gewährleistet wird. Zum jetzigen Zeitpunkt kann daher diese Stellungnahme zu den Kompensationsmaßnahmen nicht abschließend erfolgen. Die Naturschutzverbände gehen davon aus, dass der LBP überarbeitet und erneut zur Stellungnahme vorgelegt wird.

Die östlich der Buschkampstraße / nördlich der A 33 vorgesehenen Maßnahmen des Naturschutzes und der Landschaftspflege (Anlage eines Feuchtgrünlandkomplexes mit Schilfwiesen und Kleingewässern) werden grundsätzlich begrüßt; sie bedürfen jedoch einer ausführlichen Gestaltungs-, Pflege- und Entwicklungsplanung, die auf die spezifische Boden- und Grundwassersituation eingeht. Es wird angeregt, dieses Konzept in enger Abstimmung mit der Stiftung Rieselfelder Windel auszuarbeiten und der Stiftung oder der von ihr beauftragten Biologischen Station Gütersloh/Bielefeld e.V. die Pflege bzw. Bewirtschaftung zu übertragen, damit sich die Kompensationsflächen in bewährter Weise wie die bereits existierenden Optimierungsflächen der Rieselfelder Windel und in Korrespondenz zu diesen entfalten können.

Die Maßnahmen bedürfen - wie zuvor bereits ausgeführt - einer dauerhaften Finanzierungsbasis, da die vorgesehene Entwicklung eine regelmäßige Pflege und Bewirtschaftung auf Dauer erfordert. Ein Modell hierfür könnte die Naturschutzstiftung

im Raum Kleineberg (Kreis Paderborn, Stadt Lichtenau) zur Entwicklung und Pflege von Kompensationsflächen im Sauerthal sein. Diese Stiftung wurde als Kooperationsprojekt zwischen der Deutschen Bahn AG (als Verursacherin eines Eingriffes) und einer gemeinsamen Initiative des örtlichen Naturschutzes, der dortigen Biologischen Station und der Landschaftsbehörde entwickelt und mit einem Anfangskapital ausgestattet, aus dessen voraussichtlicher Rendite die zuvor kalkulierten jährlichen Pflege- und Unterhaltungskosten finanziert werden können. Eine derartige Konstruktion wäre sicherlich auch zwischen dem Landesbetrieb Straßenbau NRW, der Stiftung Rieselfelder Windel und der Biologischen Station Gütersloh/Bielefeld e.V. sinnvoll und machbar. Der spezifische Charakter des angestrebten Biotopkomplexes ist nicht mit der üblichen begrenzten Anwuchspflege erzielbar und bedarf besonderer Vorkehrungen!

### **Arbeitskreis zur Weiterentwicklung des LBP**

Sollte es im weiteren Planverfahren zu einer umfangreicheren Änderung der Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen kommen, regen die Naturschutzverbände die Einrichtung eines begleitenden Arbeitskreises an, in dem die weitere Planung und Konzeption der Maßnahmen angestimmt wird. An diesem Arbeitskreis sollten die HLB, ULB, die Biologische Station Gütersloh-Bielefeld, die anerkannten Naturschutzverbände über das Landesbüro in Oberhausen, das Forstamt Bielefeld und Vertreter der Landwirtschaft beteiligt werden. Eine solche Vorgehensweise würde bei einvernehmlichen Ergebnissen im Arbeitskreis die Abarbeitung von Stellungnahmen mit erneuten Änderungsvorschlägen in evtl. folgenden Deckblattverfahren erübrigen.

### **6.6 Effizienzkontrolle**

Der LBP enthält keine Aussagen darüber, ob und wie die Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen auf Erreichung des gedachten Entwicklungsziels kontrolliert werden sollen. Hierzu sind unbedingt Langzeit-Effizienzkontrollen durchgeführt werden. Solche Langzeitfolgen-Abschätzungen im Rahmen eines Monitoring-Programms sind im LBP festzulegen und in die Planfeststellung aufzunehmen.. Das Monitoring sollte von einem Arbeitskreis aus Naturschutzbehörden, Naturschutzverbänden und Biologischer Station Gütersloh-Bielefeld begleitet werden.

### **6.7 Naturschutzrechtliche Abwägung**

Die Naturschutzverbände weisen darauf hin, dass einer Abwägungsentscheidung zugunsten der A 33 eine Vielzahl schwerwiegender Belange des Naturschutzes und der Landschaftspflege entgegen stehen, die auch als Allgemeinwohlbelange zu bewerten sind. Als wesentliche Beispiele seien hier genannt:

- ?? Zerstörung und Beeinträchtigung landesweit und regional bedeutender Biotope,
- ?? Schutzverpflichtungen für besonders schutzbedürftige Biotope und ihrer Lebensgemeinschaften (Biotopschutz nach § 62 LG, Biotope des landesweiten Biotopverbundes, Lebensräume besonders geschützter Arten des Anhangs II + IV FFH-RL sowie des Anhangs I der Vogelschutzrichtlinie),
- ?? Zerstörung wertvoller und stark genutzter Erholungslandschaften,
- ?? Gefährdung des Wasserschutzgebietes Bielefeld – Ummeln.

## **7. Potentielle Gefährdung des Schutzgutes Grundwasser durch die A 33**

Die A 33 führt zu einer erheblichen Beeinträchtigung des Wasserschutzgebietes Bielefeld-Ummeln. Des weiteren würden zahlreiche private Brunnen beeinträchtigt.

### **7.1 Gefährdungen durch den Bau**

Grundsätzlich zu unterscheiden sind im Zusammenhang mit dem Bau der A 33 die Immissionsrisiken während des Baus und während des späteren Betriebs.

Die Baumaßnahme selbst wird mit einer großen Anzahl von schweren Baumaschinen und Transportfahrzeugen erfolgen, deren übliche Betankung vor Ort ein nicht unerhebliches Risiko für den obersten Grundwasserleiter darstellt. Auch wenn hier die gebotene Sorgfalt der ausführenden Baufirmen zum Tragen kommen sollte sind Leckagen an Baggern (z.B. geplatzte Hydraulikschläuche) auch in besonders risikoreichen Zonen nicht auszuschließen.

Neben Leckagen und kleineren Unfällen mit wassergefährdenden Betriebsstoffen ist jedoch insbesondere der Umstand relevant, dass der Bau der Autobahn nicht unmittelbar auf der Geländeoberfläche erfolgen wird, sondern vielfach in mehr oder weniger starkem Maße aus morphologischen und bodentechnischen Gründen auch in den Untergrund eingegriffen wird. Durch diese bautechnisch kaum zu vermeidenden Arbeiten wird der Abstand zur Grundwasseroberfläche zumindest während der Bauarbeiten weiter verringert werden. Zudem werden i.d.R. die humusreichen Bodenschichten im Rahmen der vorbereitenden Bauarbeiten entfernt. Diese besitzen jedoch ein gewisses Rückhaltevermögen gegenüber austretenden Betriebsflüssigkeiten wie Diesel, Benzin oder Hydrauliköl. In der Folge erhöht sich zwangsläufig das Verschmutzungsrisiko für den obersten Grundwasserleiter.

### **7.2 Immissionsrisiken durch den Betrieb der A 33**

Nach der Inbetriebnahme ist insbesondere mit zwei Arten von Schadstoffeinträgen zu rechnen:

?? Schadstoffeinträge durch den fließenden Verkehr

?? Schadstoffeinträge durch Unfälle mit Austritt wassergefährdender Flüssigkeiten

Bei den Schadstoffeinträgen durch den fließenden Verkehr handelt es sich insbesondere um Tropfverluste von Betriebsstoffen wie z.B. Öl, Benzin oder Diesel sowie Abrieb von Reifen und Brems- sowie Kupplungsbelägen. Mit den Abgasemissionen der die A 33 benutzenden Fahrzeuge kommt es in der Umgebung der Trasse zwangsläufig auch zur Ablagerung von luftgetragenen Schadstoffen im Boden und den Oberflächengewässern. In Verbindung mit saurem Regen ist auch eine langfristige Mobilisierung und damit Tiefenverlagerung im Boden nicht auszuschließen. Luftgetragene Schadstoffe stellen somit eine mittelbare Gefährdung des obersten Grundwasserleiters dar.

Flüssige Betriebsmittel, die über Tropfverluste unvermeidlich auf die Fahrbahn gelangen, können - sofern sie nicht flüchtig sind (wie z.B. der größte Anteil des Benzins) - über neben den Fahrbahnrändern versickerndes Niederschlagswasser zu einer Schadstoffanreicherung des Oberbodens und -abhängig von der Bodenart und -mächtigkeit der Deckschichten sowie ihrer Mobilität ein mittelfristiges Gefährdungspotential für den obersten Grundwasserleiter darstellen. Im Erläuterungsbericht wird in diesem Zusammenhang mehrfach auf die RiStWag verwiesen.

Die Anwendung der RiStWag bezieht sich jedoch nur auf den Normalbetrieb von Straßen. Als gravierender sind jedoch Unfälle von PKW und LKW mit Austritten von Treibstoffen und Schmiermitteln sowie Havarien bei Transporten wassergefährdender Stoffe anzusehen. Insbesondere die letztgenannte Risikokategorie stellt bei den gegebenen hydrogeologischen Verhältnissen ein sehr hohes potentielles Risiko dar.

Durch die Neuversiegelung wird die Grundwasserneubildung beeinträchtigt. Hier ist auf die erhebliche Vorbelastung im Bereich des WSG Bielefeld-Ummeln hinzuweisen, da dort in den letzten Jahrzehnten großflächige Flächeninanspruchnahmen durch Straßenbau sowie Gewerbe- und Industrieansiedlungen erfolgt sind.

Die A 33 wird in dem betroffenen Raum zu erheblichen und nachhaltigen Beeinträchtigungen der im gesamten Regierungsbezirk Detmold zu den bedeutendsten zählenden Grundwasservorkommen führen. Die zur Planfeststellung vorgelegte Trasse stellt hinsichtlich des Schutzgutes „Grundwasser“ und hier vor allem bzgl. des in Wasserschutzgebieten besonders geschützten Grundwassers, auch bei Einhaltung der RiStWag ein erhebliches Gefahrenmoment dar. Insbesondere bei Unfällen mit wassergefährdenden Stoffen kann aufgrund der verschmutzungsempfindlichen Böden und des hohen Grundwasserstandes eine nachhaltige Kontamination der quartären Grundwasserleiter, die nur unvollkommen durch einen Geschiebelehmhorizont voneinander getrennt sind, nicht ausgeschlossen werden. Hinzu kommt die schleichende Vergiftung des Bodens und damit langfristig des Grundwassers in der Umgebung der im vorliegenden Planfeststellungsabschnitt über weite Strecken durch Wasserschutzgebiete führenden Trasse.

## **8. Schadstoffe / Lärm**

### **8.1 Lärm**

Es fehlen kartographische Darstellungen der durch die Planung entstehenden Lärmzonierungen. Eine Betroffenheit einzelner Flächen ist somit kaum zu ermitteln. Die Naturschutzverbände fordern die kartographische Aufarbeitung dieser Lärmzonen für die Siedlungs- und Freiraumbereiche. Diese Darstellung soll zur Vorbereitung auf den Erörterungstermin vor dessen Durchführung sollten.

Die Naturschutzverbände fordern umfangreiche Maßnahmen zur Verbesserung des Lärmschutzes, insbesondere eine Einhausung der Trasse im Bereich Windflöte/Rieselfelder Windel und Maßnahmen für den Siedlungsbereich Südwestfeld und das Naherholungsgebiet Bockschatzhof (s. im Detail unter 6.2.5 dieser Stellungnahme).

### **8.2 Schadstoffe**

Die Rechtsgrundlage für Partikel (PM<sub>10</sub>)<sup>10</sup> ist nicht vollständig dargestellt. Wie auch für Stickstoffdioxid und Benzol liegen für die Partikel PM<sub>10</sub> ab 1.1.2010 (Stufe 2) Grenzwerte vor. Ab 2010 werden die Grenzwerte und die zulässige Anzahl von Überschreitungen gegenüber den Grenzwerten von 2005 drastisch reduziert:

24h	50 ug/m <sup>3</sup>	7 zulässige Überschreitungen pro Jahr
1 Jahr	20 ug/ m <sup>3</sup>	

---

<sup>10</sup> Anlage 12 siehe <http://munlv.nrw.de/sites/specials/murl-bilanz/kap9.htm>

Nach § 48a BImSchG besitzen die in der 22. BImSchV festgelegten Grenzwerte rechtsverbindlichen Charakter und dürfen zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen nicht überschritten werden.

Da als Prognosejahr das Jahr 2020 gewählt wurde, wäre die richtige Rechtsgrundlage für die Grenzwerte für Partikel (PM10) die Stufe 2 gewesen. Damit ist zu vermuten, dass die Grenzwerte ständig überschritten werden, also jede Stunde das ganze Jahr.

Zur Abschätzung der durch die A 33 zusätzlich verursachte Luftverunreinigungen wurde ein Verfahren für Straßen ohne, oder mit lockerer Randbebauung gewählt. Da der Abschnitt 5 B der A 33 fünf mal an geschlossener Wohnbebauung entlang führt, ist zu bezweifeln, dass hier die richtige Basis gewählt wurde. Es ist nicht verständlich, warum nicht das Verfahren für Straßen mit geschlossener Randbebauung gewählt wurde.

Ebenso ist die Auswahl der Werte für die Vorbelastung anzuzweifeln, da die Messstelle und die A 33 durch den Höhenzug des Teutoburgerwaldes getrennt sind und damit unterschiedliche meteorologische Bedingungen herrschen.

Die Zusatzbelastung wurde in einem Bereich von bis zu 200 m vom Fahrbahnrand der A 33 ermittelt. Dies ist zumindest für die Partikel PM10 unzulässig, da sich der Feinstaub lange in der Luft hält und über hunderte von km durch die Luft getragen werden kann. Deshalb ist auch eine Abnahme der Partikelkonzentration innerhalb dieses Korridors sehr unwahrscheinlich. An diesem Punkt ist die Schadstoffabschätzung falsch.

Ganz verschwiegen werden in der Schadstoffabschätzung die Problematik Feinstäube PM 2,5, die wie PM10 auch Bestandteil von Autoabgasen sind. So haben US-amerikanische Wissenschaftler vom Beth Israel Deaconess Medical Center und der Harvard School of Public Health in einer Studie festgestellt, dass diese hochfeinen Stäube in der Luft das Herzinfarkt-Risiko um bis zu 48% erhöhen.

Die Beurteilung ist kurz und wegen der falsch gewählten Rechts- und Bewertungsgrundlagen anzuzweifeln. Deshalb fallen alle prognostizierten Werte zu niedrig aus. Darum muss die Schadstoffabschätzung erneut auf Basis der richtigen Rechts- und Bewertungsgrundlagen erfolgen. Ebenso sind die Ergebnisse der US-amerikanischen Wissenschaftler zu den Feinstäuben PM 2,5 einzubeziehen.

Nach § 48a BImSchG besitzen die in der 22. BImSchV festgelegten Grenzwerte rechtsverbindlichen Charakter und dürfen zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen nicht überschritten werden. Auch die WHO empfiehlt Grenzwerte für PM10 die weit unter den prognostizierten Werten liegen.

Martin Stenzel

Oberhausen, 29.1.2004

Landesbüro der Naturschutzverbände

Ripshorster Straße 306

46117 Oberhausen

Anlagen