

**1.1 Zusammenfassung der Änderungen zu verkehrlichen und bauausführungs- Aspekten**  
**(Unterlagen Nr. 5 Lagepläne)**  
**(Aufgrund eingegangener Einwendungen und Stellungnahmen)**

**Planfeststellungsverfahren:**

***Ringschluss Südring***  
***von der Lippstädter Straße bis zur Rietberger Straße***  
***im Stadtteil Wiedenbrück***

Die im Zuge dieses Deckblattes aufgezeigten Anpassungen/Änderungen zur ursprünglichen Planung, ergaben sich vollständig aus den eingegangenen Einwendungen und der Stellungnahmen der Behörden und Träger öffentlicher Belange. Darüber hinaus wurden keine weitergehende Anpassungen/Änderungen vorgenommen.

Im Folgenden werden die Anpassungen/Änderungen gegliedert und nummeriert aufgeführt.

### Ä1: Querungshilfen ohne Markierung (keine Bevorrechtigung)

Stellungnahme des Dezernats 25 der Bezirksregierung Detmold:

„Im Straßenverlauf des Südring sind mehrere Radfurten über den Südring eingezeichnet, die den Radverkehr bevorzugen würden. Ein Vorrang querender Radwege über Hauptverkehrsstraßen außerhalb von Knotenpunkten ist aus Sicherheitsgründen nicht anzuordnen.“

In den angepassten Lageplänen 2 bis 4 wurden hierdurch folgende Änderungen vorgenommen:

- Der Radfahrer erhält keine Bevorrechtigung an den Querungen außerhalb der Knotenpunkte (Beispiel siehe Abbildung 1 und 2). Die Gestaltung wurde in der Ausführungsplanung entsprechend angepasst.

Abbildung 1: Ursprüngliche Querungshilfen mit Markierung

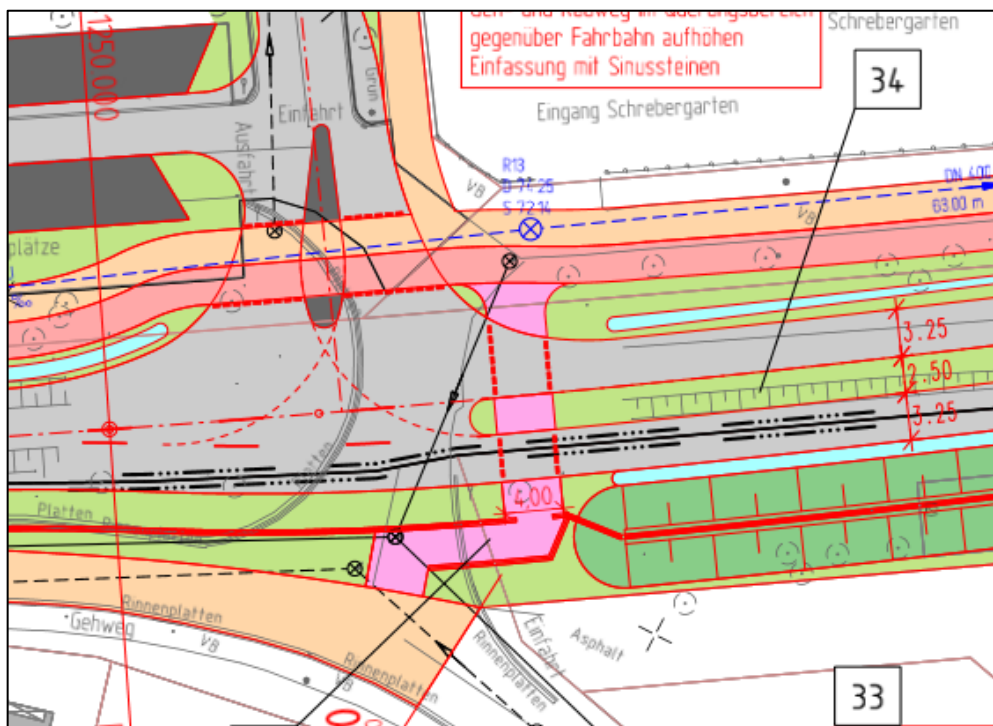
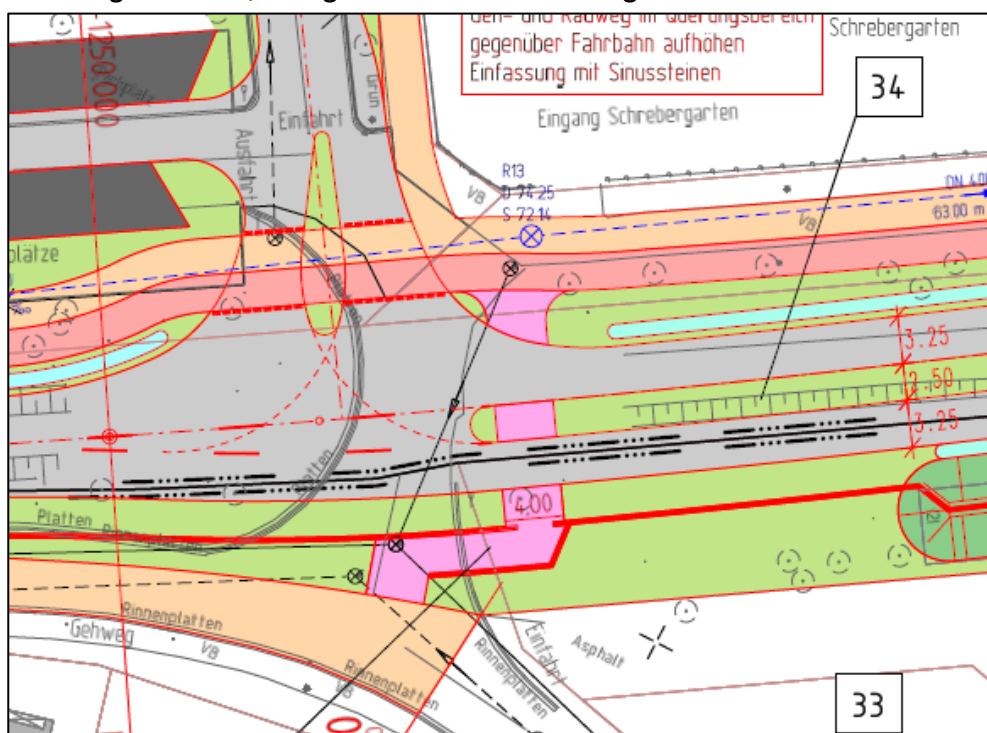


Abbildung 2: Neue Querungshilfen ohne Markierung



## Ä2: Ausführliche Vermaßung der Kreisel und Wege

Aufgrund der Stellungnahme des Dezernats 25 der Bezirksregierung Detmold, welche Angaben zu Breiten der Rad-/Gehwege sowie der Sicherheitstrennstreifen forderte, erfolgte eine ausführliche Vermaßung der Kreisverkehrsplätze sowie der Wege in den angepassten Lageplänen 1 und 4.

Abbildung 3: Ursprünglicher Teilausschnitt KVP Lippstädter Straße

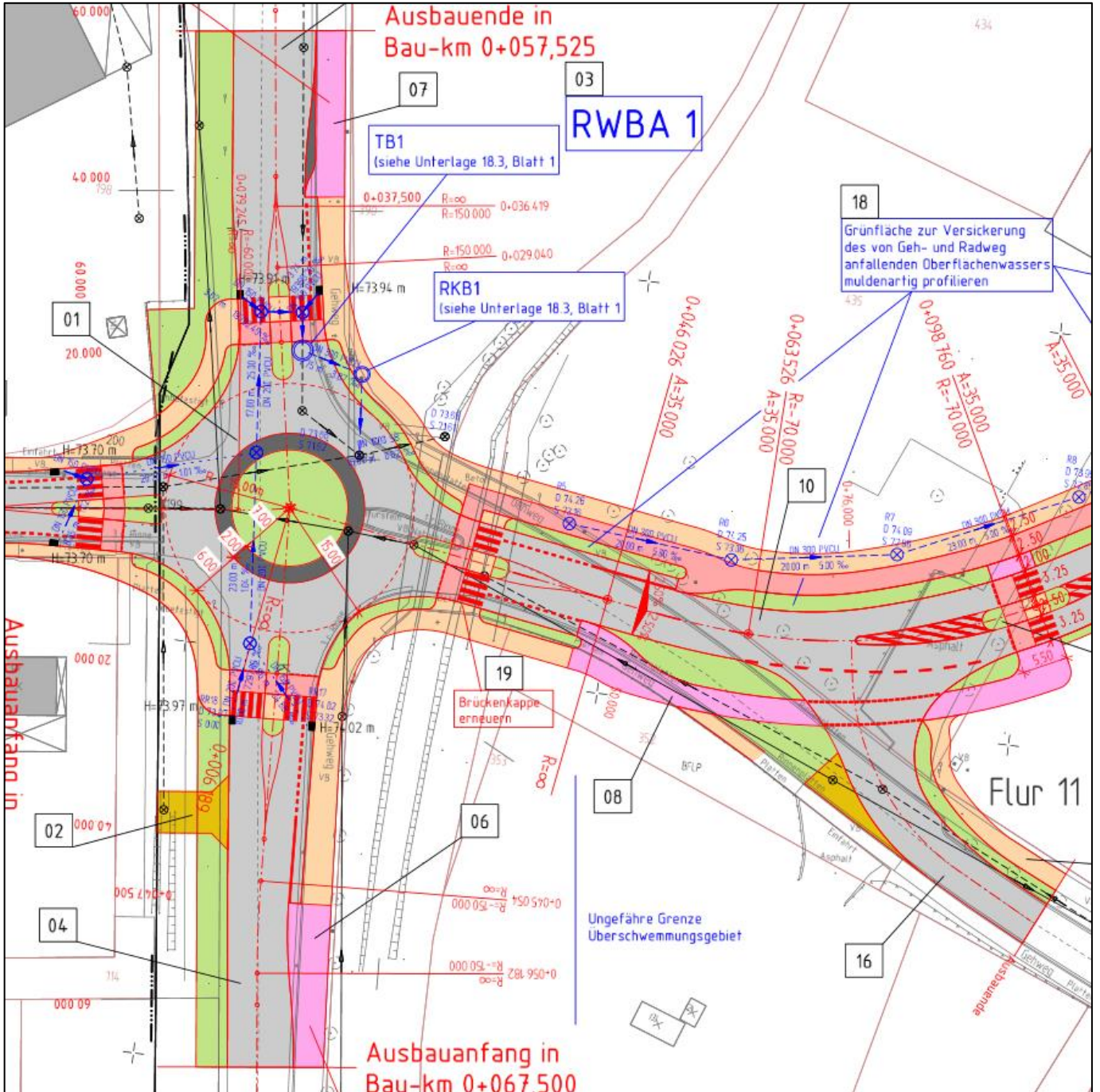
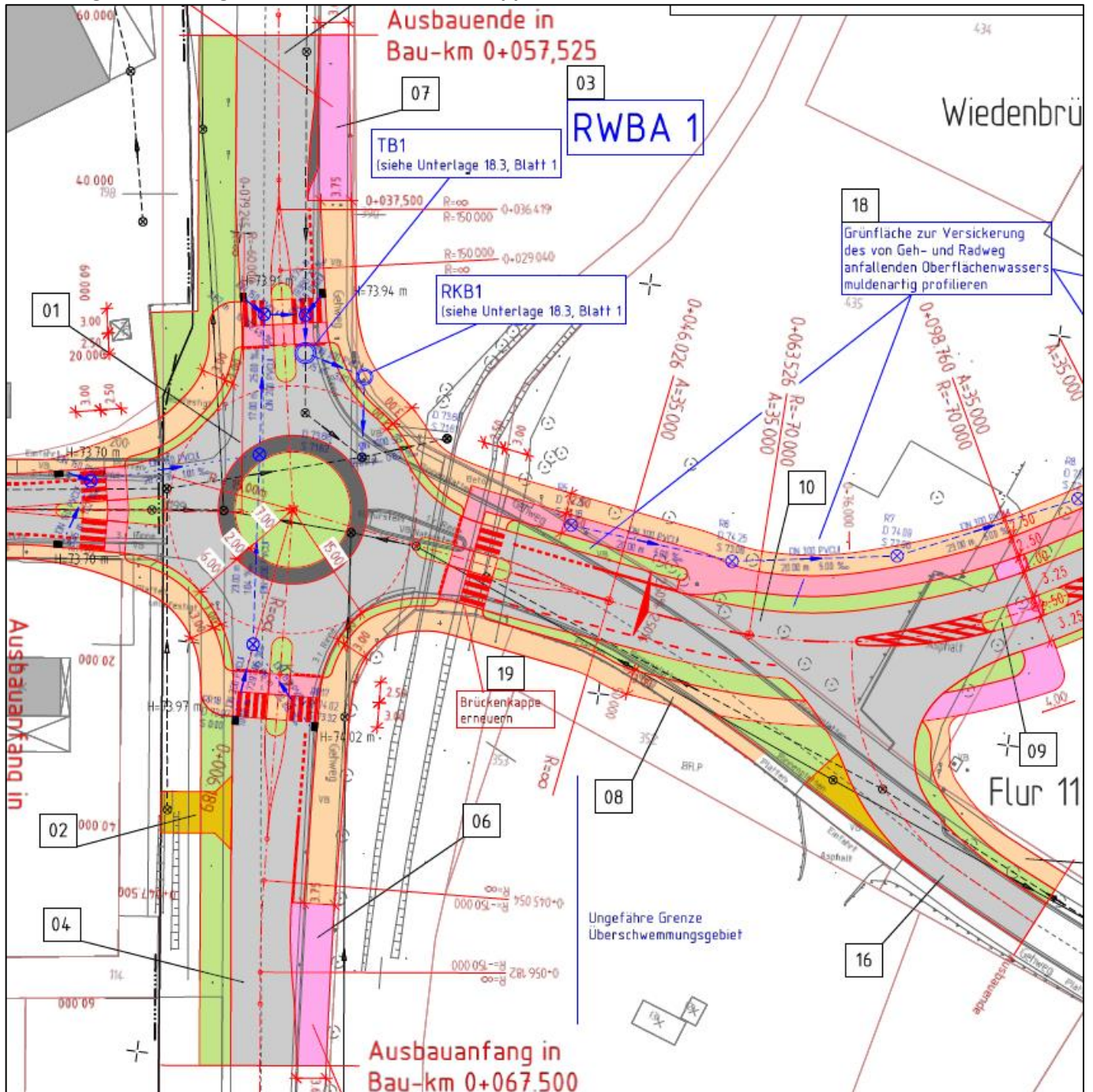


Abbildung 4: Abbildung 4: Neu Teilausschnitt KVP Lippstädter Straße



### Ä3: Änderung der Radwegführung zwischen Kreisel Lippstädter Straße und Einmündung Südring alt

Stellungnahme des Dezernats 25 der Bezirksregierung Detmold:

„Die eingezeichnete südliche Radwegverbindung zwischen Kreisverkehrsplatz Lippstädter Straße und der Querunginsel ist an der Einmündung „alter Südring“ zu beenden (Lageplan 5/1).

Der vom Kreisverkehrsplatz Lippstädter Straße an vorgesehene Schutzstreifen auf der Südseite ist bis zur Einmündung „alter Südring“ zu verlängern.“

In dem angepassten Lageplan 1 wurde hierdurch folgende Änderung vorgenommen:

- Änderung der Radwegführung zwischen Kreisel Lippstädter Straße und Einmündung Südring alt

Siehe hierzu **Abbildung 3 und 4**.

#### Ä4: Querungshilfe im Südring in Bau-km 0+835 mit Bedarfsampel und nun 4,0 m breit (gemeinsamer Geh- und Radweg)

Stellungnahme des Dezernats 25 der Bezirksregierung Detmold:

„Der Fußgängerüberweg neben der Einmündung Horstwiesenweg (Lageplan 5/4) darf nicht markiert werden, da er sich im Verlauf eines gemeinsamen Rad-/Gehweges befindet (R-FGÜ 2001, Kap. 2.1). Alternativ könnte eine Fußgänger-/Radfahreranforderungsampel eingeplant werden.“

Des Weiteren wurde das Fehlen einer Anforderungsampel, aufgrund des überregionalen Radweges, auch von mehreren Privateinwendern kritisch gesehen.

In dem angepassten Lageplan 4 wurde hierdurch folgende Änderung vorgenommen:

- Die Markierung wird im Zuge der Ausführungsplanung entfernt. Es wird an dieser Stelle eine Fußgänger-/Radfahreranforderungsampel eingeplant, wodurch sich auch die ursprüngliche Breite der Querung von 5 m auf 4 m verringert.

Abbildung 5: Ursprüngliche Querungshilfe Einmündung Horstwiesenweg

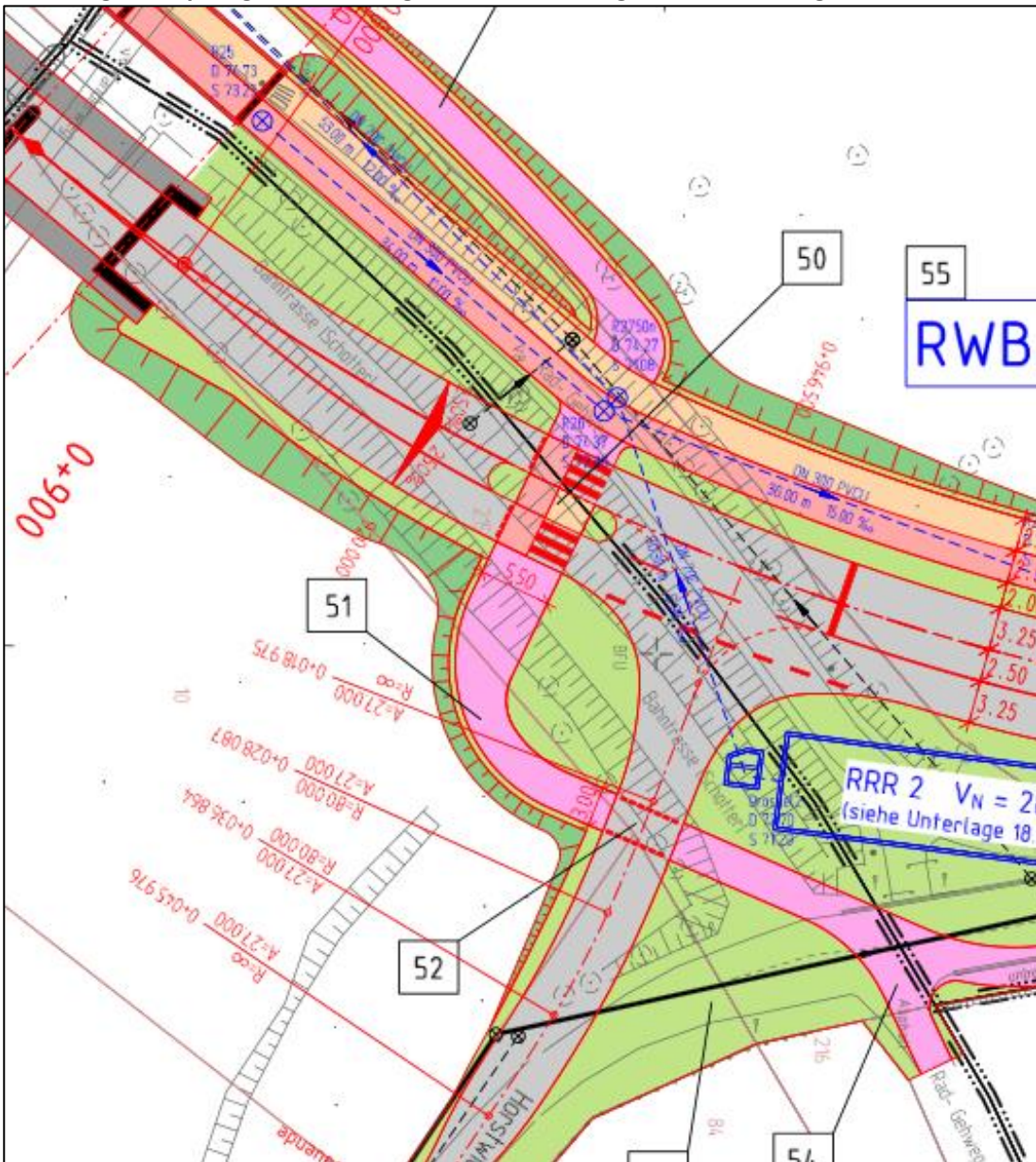
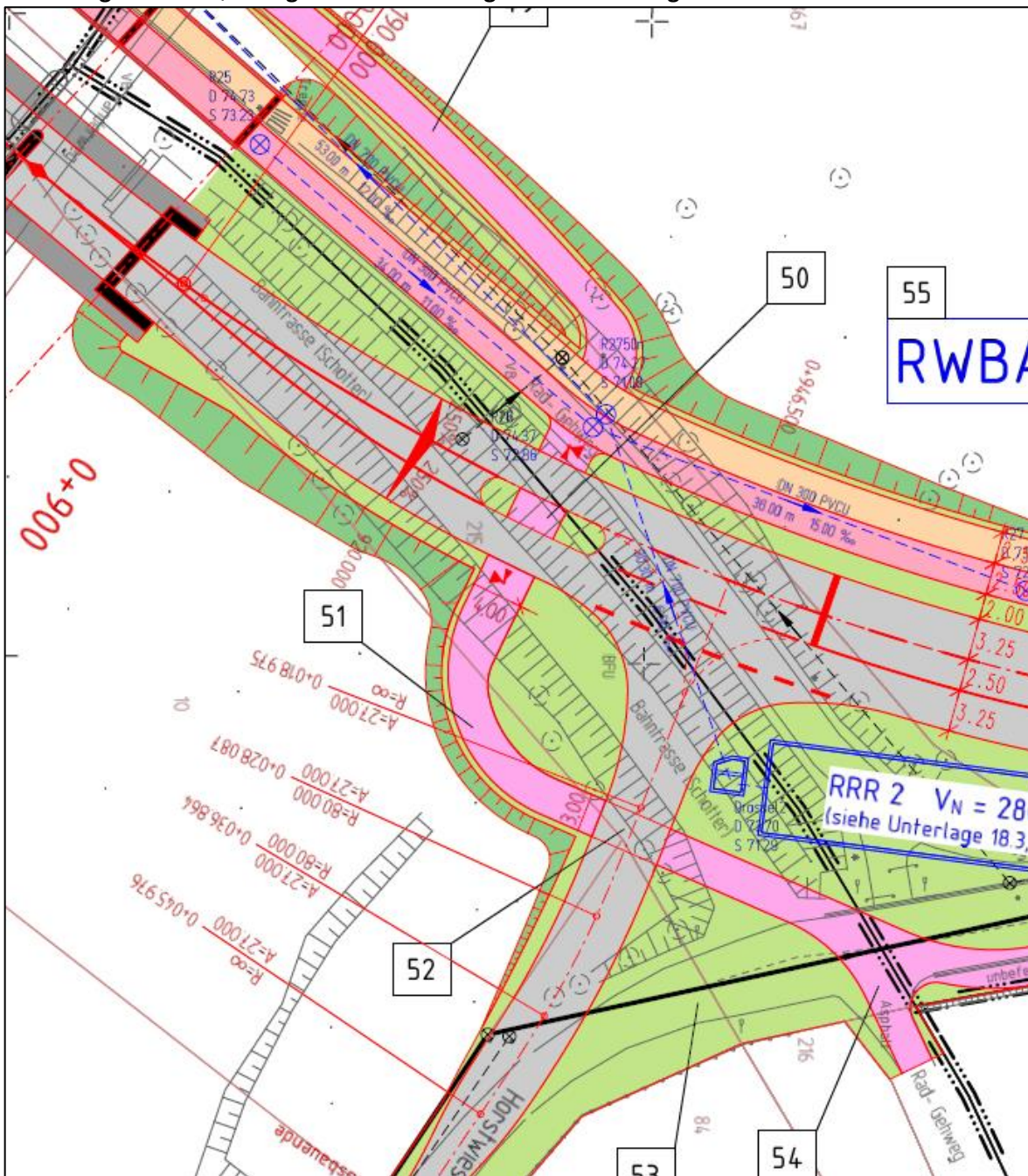


Abbildung 6: Neue Querungshilfe Einmündung Horstwiesenweg



**Ä5: Entfall der Parkplätze im Südring alt (ca. Bau-km 0+370 rechts)**

Stellungnahme des Dezernats 25 der Bezirksregierung Detmold:

*„Am Ende des abgebundenen „alten Südrings“ sind Kurzzeitparkplätze in Schrägaufstellung geplant. Dort fehlt eine Wendemöglichkeit für Kfz. Beim Rückwärtsfahren ist die Vorrangregelung an der Einmündung Schönhofstraße schwer verständlich und daher unfallgefährdend.“*

Des Weiteren wurden diese Kurzzeitparkplätze auch von mehreren Privateinwendern kritisch gesehen.

In dem angepassten Lageplan 2 wurde hierdurch folgende Änderung vorgenommen:

- Entfall der vier Parkplätze im Südring alt (ca. Bau-km 0+370 rechts) und Ersatz durch eine Grünfläche

Abbildung 7: Ursprüngliche Situation am Ende des "alten" Südrings mit Parkplätzen

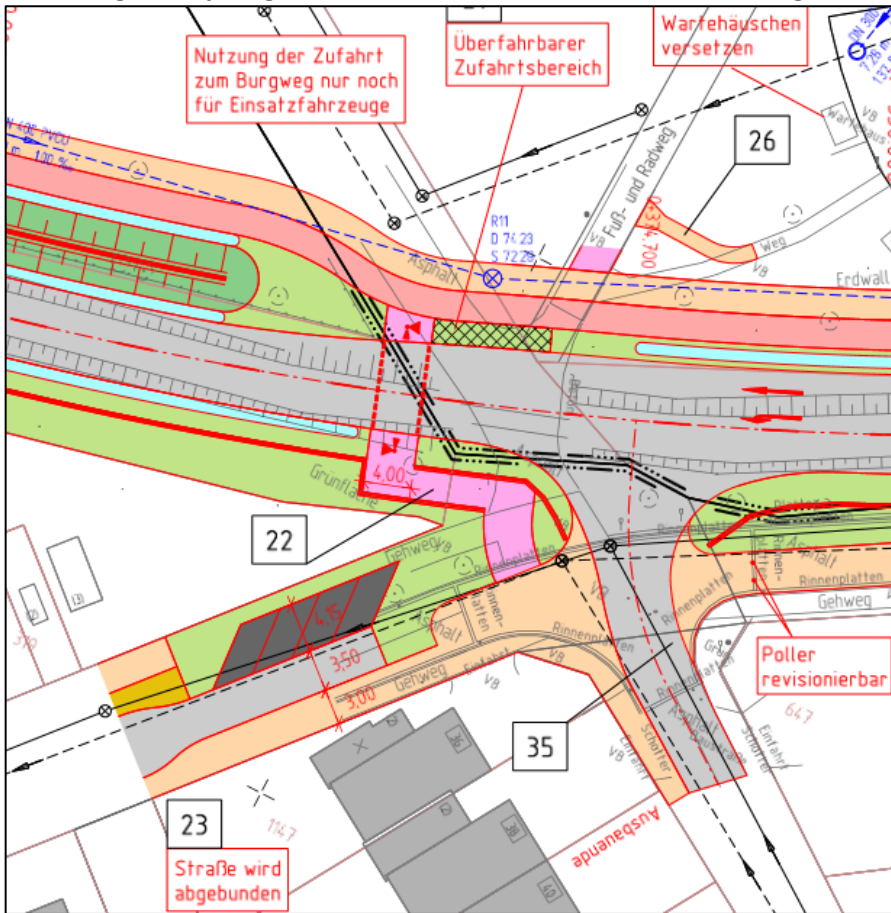
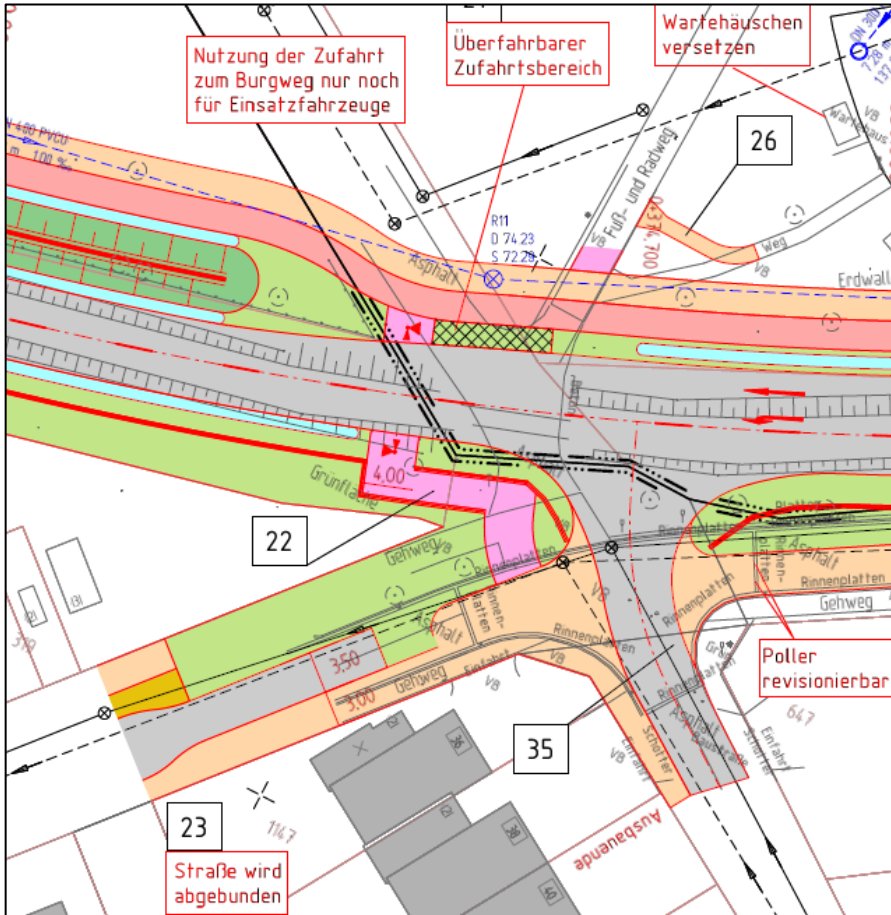


Abbildung 8: Neue Situation am Ende des "alten" Südrings ohne Parkplätze



## **Ä6: Radverkehrsführung KVP Rietberger Straße**

Stellungnahme des Dezernats 25 der Bezirksregierung Detmold:

*„Die Radverkehrsführung vom Schutzstreifen auf der Fahrbahn auf die Nebenanlage ist nur dort baulich anzulegen, wo sich auf der Nebenanlage ein ausgewiesener Radweg befindet. (Zustimmung Straßenverkehrsbehörde erforderlich)“*

Sowie Stellungnahme Kreis Gütersloh - Abteilung Tiefbau:

*„Die Rampen zur Auffahrt auf die nicht benutzungspflichtigen Radwege werden sehr kritisch gesehen. Vor allem im Zuge der K 09 (Rietberger Straße) Fahrtrichtung auswärts. In Höhe der Hausnummer 68 besteht aktuell eine Unfallhäufungsstelle mit Radfahrern. Die Radfahrer hier wieder auf diese unsichere Seitenanlage zu holen, wäre absolut kontraproduktiv. In den anderen Zufahrten darf eine Rampe nur dann angelegt werden, wenn die baulichen Voraussetzungen (Ausbaubreite, Oberfläche usw.) der Seitenanlagen vorliegen. Ich stelle hier auch die Kombination Fußgängerüberweg und Radfahrerfurt in Frage.“*

In dem angepassten Lageplan 4 wurden hierdurch in Abstimmung mit der Abteilung Tiefbau des Kreises Gütersloh folgende Änderungen vorgenommen:

- Die Radverkehrsführung vom Schutzstreifen auf der Fahrbahn auf die Nebenanlage bleibt nur für den Ostring südlich der Rietberger Straße erhalten, da sich hier ein ausgewiesener Radweg befindet bzw. die Voraussetzungen vorliegen (die Rampen für die Auffahrt auf die nicht benutzungspflichtigen Radwege sowie die Radfahrerfurten sind entfallen)
- Ersatz der Auffahrrampe am Ostring nördlich der Rietberger Straße durch einen Fahrradschutzstreifen
- Radfahrerfurten in K9 entfallen, Querschnittsaufteilung geändert
- Querungshilfen im Kreisel Rietberger Straße nun als FGÜ (nur für Fußgänger)

Zu beiden überarbeiteten Kreisverkehrsplätzen (Planausschnitte siehe Abbildung 4 und 10) hat der Kreis Gütersloh als Straßenbaulastträger erneut in seiner Mail vom 26.03.2018 stellungbezogen:

*Zitat: „aus Sicht der Kreisstraßenbaubehörde, als Straßenbaulastträger der Kreisstraße 01 (Lippstädter Straße) und der K 09 (Rietberger Straße) in Rheda-Wiedenbrück, bestehen keine Bedenken.“*



Abbildung 9: Ursprünglicher Teilausschnitt KVP Rietberger Straße

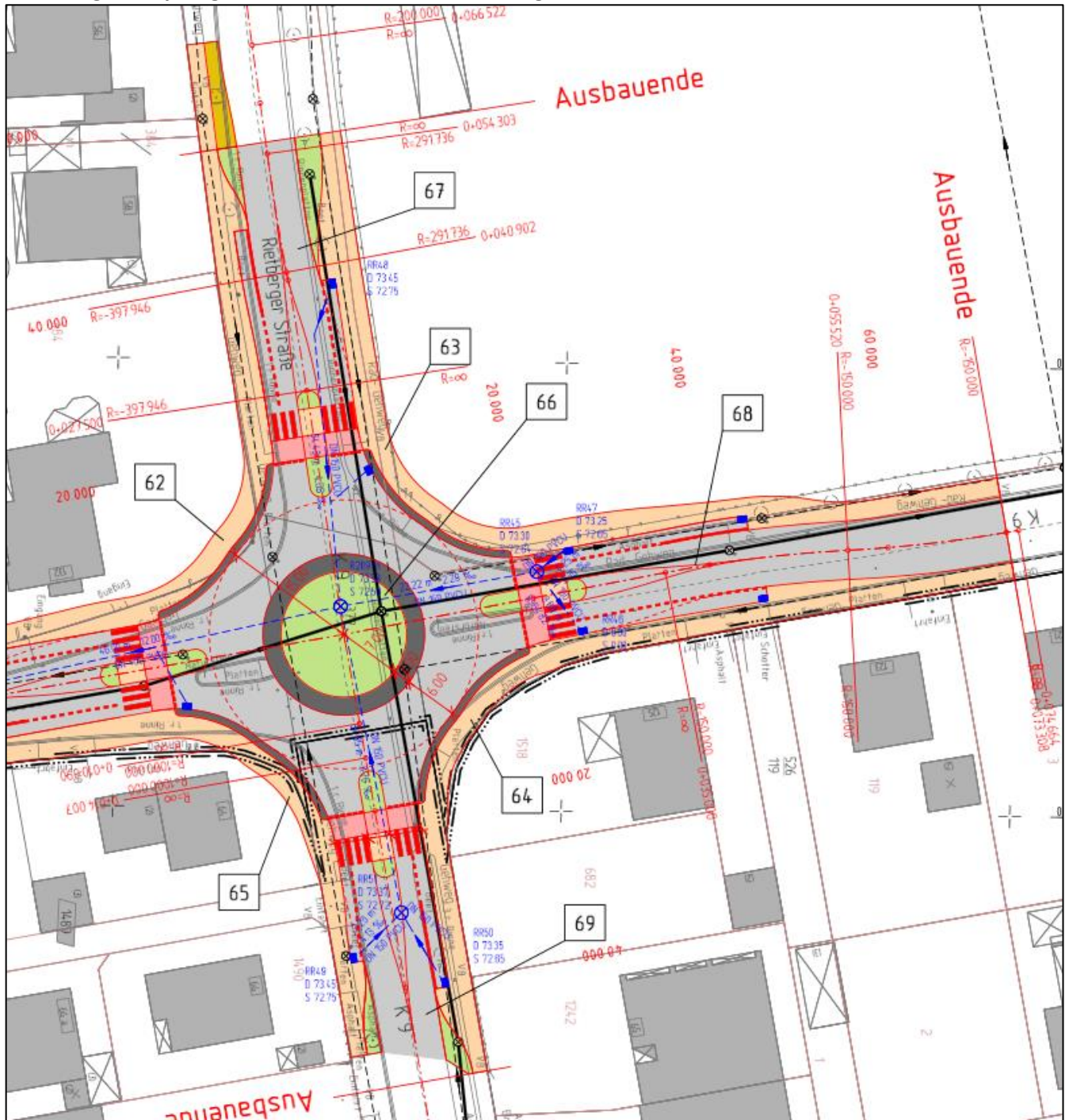
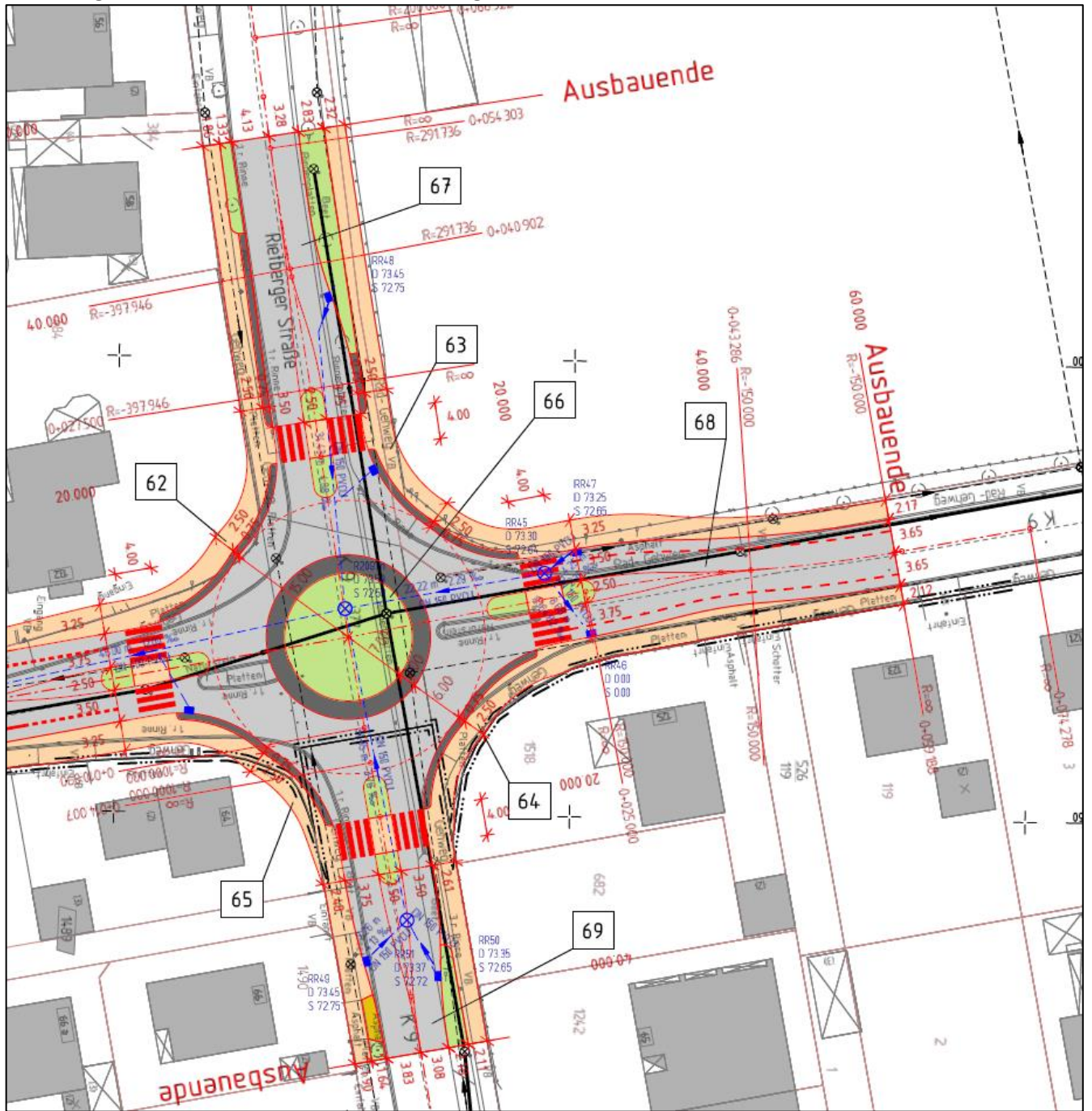


Abbildung 10: Neuer Teilausschnitt KVP Rietberger Straße



### Ä7: Breite der Querungshilfe in Bau-km 0+100 nun 4,0 m (gemeinsamer Geh- und Radweg)

Durch den Wegfall der Kombination Fußgängerüberweg und Radfahrerfurt bei Bau-km 0+100 (Lageplan 1) ändert sich die Breite der Querungshilfe von ursprünglich 5,50 m auf jetzt 4 m.

Abbildung 11: Ursprüngliche Querungshilfe bei Bau-km 0+100

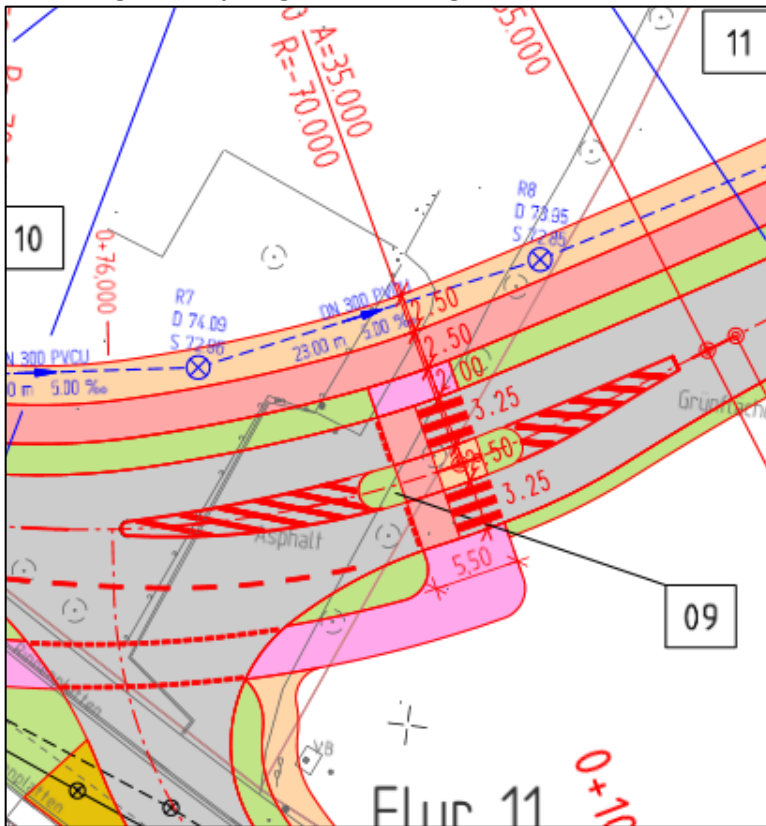
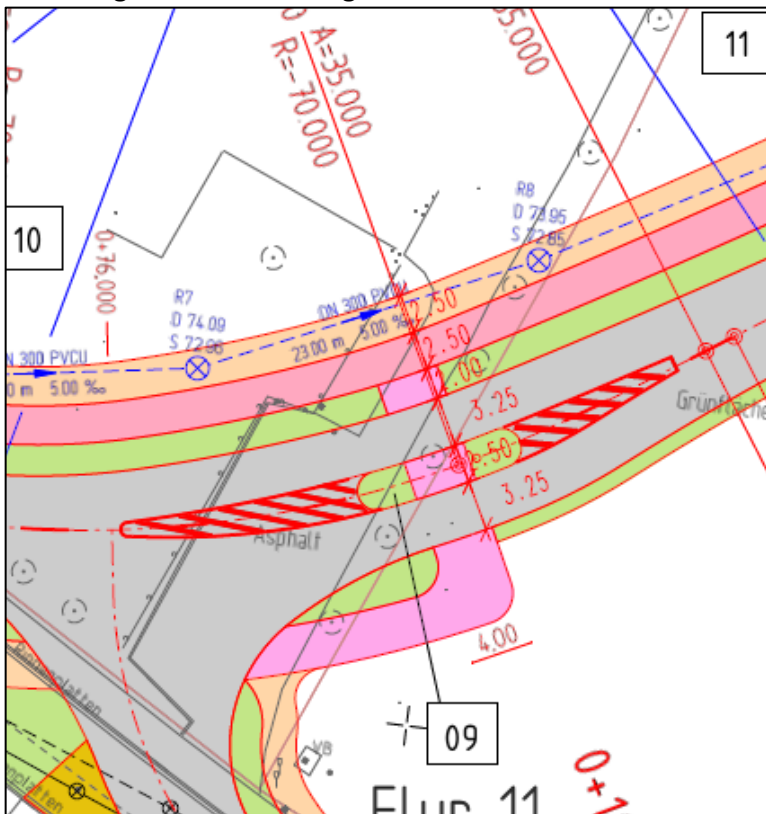


Abbildung 12: Neue Querungshilfe bei Bau-km 0+100



### **Ä8: Ausbauende im nördlichen und östlichen Kreisverkehrsast verschoben**

Aufgrund der Änderungen (Querschnittsänderung siehe Ä6) verkürzt sich die Ausbaustrecke im nördlichen und östlichen Kreisverkehrsast (Ostring nördlich der Rietberger Straße und Rietberger Straße stadtauswärts) wodurch sich das Ausbauende verschiebt.

Siehe hierzu **Abbildung 9 und 10**.

### **Ä9: Legende erweitert, Radwegfarbe optimiert**

Aufgrund der Änderungen wurde die Legende um „Amphibientunnel“ erweitert und die Farbe der „gemeinsamer Geh- und Radweg“ optimiert.

## **Weitere Änderungen in den Lageplänen aufgrund von Änderungen in den umweltfachlichen Untersuchungen und landschaftspflegerischen Maßnahmen:**

### **Ä10.1: Ergänzung der Lagepläne um die im LBP dargestellten Amphibien-Laichgewässer**

Aufgrund der Stellungnahme der höheren Naturschutzbehörde, die eine Konkretisierung der Kleingewässer (V6 und V7), hinsichtlich Lage im Gelände, Ausgestaltung und notwendige Wasserhaltung Frühjahr/Sommer, forderte, erfolgte eine Konkretisierung hinsichtlich der geforderten Parameter im landschaftspflegerischen Begleitplan.

In den angepassten Lageplänen 1 und 3 wurden hierdurch folgende Änderungen vorgenommen:

- Übertragung des Laichgewässers in Bau-km 0+130 rechts aus dem LBP
- Übertragung des Laichgewässers in Bau-km 0+820 links aus dem LBP

### **Ä10.2: Lärmschutz-Wall-Wandkombination bei ca. Bau-km 0+530**

Aufgrund der Stellungnahme der höheren Naturschutzbehörde, die einen vermeidbaren Eingriff in einen wertvollen Baumbestand festgestellt hatte, erfolgte eine Aktualisierung des Landschaftspflegerischen Maßnahmenplan sowie des bautechnischen Entwurfes, in dem die Lärmschutzwand bis Bau-km 0+540 verlängert wurde. Die Höhe der Lärmschutzwand entspricht der Höhe der Lärmschutz-Wall-Wand-Kombination. Da die Lärmschutzwand näher an die Fahrbahn heranrückt, wird der Lärmschutz an dieser Stelle geringfügig verbessert.

In dem angepassten Lageplan 2 wurde hierdurch folgende Änderung vorgenommen:

- Verlängerung der Lärmschutzwand bis Bau-km 0+540 (anstatt Lärmschutz-Wall-Wand-Kombination)

Siehe hierzu **Abbildungen 1 und 2**.

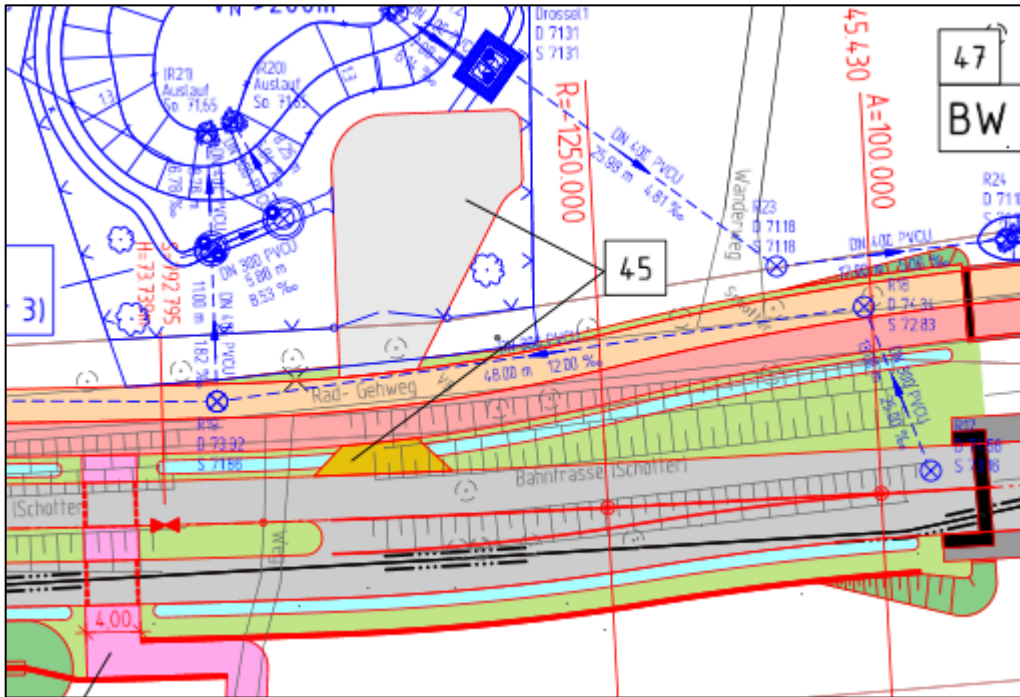
### Ä10.3: Amphibientunnel

Aufgrund der Stellungnahme der höheren Naturschutzbehörde, die schrieb, dass bei Bau-km 0+830 als zusätzliche Vermeidungsmaßnahme die Anlage eines zwei geteilten Amphibientunnels vorzusehen ist, wurde dieser zwischen Bau-km 0+825.326 und 0+845.43 im landschaftspflegerischen Maßnahmenplan sowie im neuen bautechnischen Entwurf berücksichtigt.

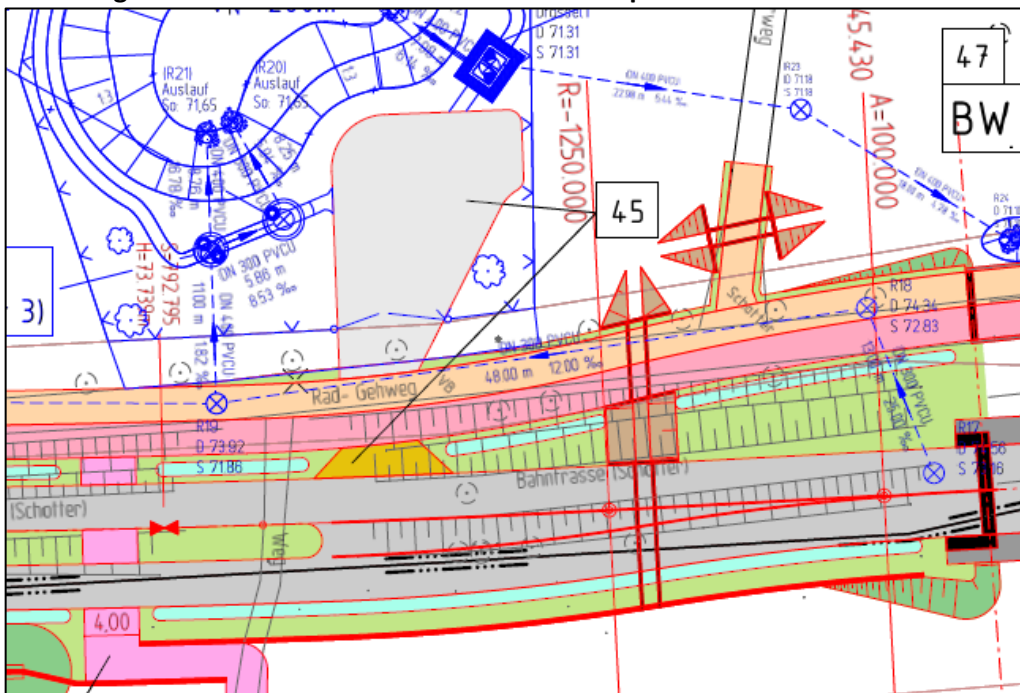
In dem angepassten Lageplan 3 wurde hierdurch folgende Änderung vorgenommen:

- Übertragung der Amphibientunnel zwischen Bau-km 0+825.326 und 0+845.43 aus dem LBP

**Abbildung 13: Ursprünglicher Bereich Bau-km 0+830 ohne Amphibientunnel**



**Abbildung 14: Neuer Bereich Bau-km 0+830 mit Amphibientunnel**



## **Zusammenfassung** der jeweiligen Änderung der einzelnen Lagepläne:

### **Plan 1**

- Änderung der Radwegführung zwischen Kreisel Lippstädter Straße und Einmündung Südring alt
- Legende erweitert, Radwegfarbe optimiert
- Breite der Querungshilfe in Bau-km 0+100 nun 4,0 m (gemeinsamer Geh- und Radweg)
- Laichgewässer in Bau-km 0+130 rechts
- ausführliche Vermaßung der Kreisel und Wege

### **Plan 2**

- Querungshilfen ohne Markierung (keine Bevorrechtigung)
- Legende erweitert, Radwegfarbe optimiert
- Entfall der Parkplätze im Südring alt (ca. Bau-km 0+370 rechts)
- Ersatz LS-Wall durch LS-Wand zwischen Bau-km 0+520 und 0+540, dadurch Erhalt von mehreren Bäumen

### **Plan 3**

- Querungshilfen ohne Markierung (keine Bevorrechtigung)
- Legende erweitert, Radwegfarbe optimiert
- Amphibientunnel unter Südring in Bau-km 0+830 sowie unter Wanderweg
- Laichgewässer hinter RRB in Bau-km 0+820 links

### **Plan 4**

- Querungshilfen ohne Markierung (keine Bevorrechtigung)
- Legende erweitert, Radwegfarbe optimiert
- Querungshilfe im Südring in Bau-km 0+835 mit Bedarfsampel und nun 4,0 m breit (gemeinsamer Geh- und Radweg)
- Querungshilfen im Kreisel Rietberger Straße nun als FGÜ (nur für Fußgänger)
- Radfahrerfurten in K9 entfallen, Querschnittsaufteilung geändert
- Fahrradschutzstreifen im nördlichen Quadranten
- ausführliche Vermaßung der Kreisel und Wege
- Ausbauende im nördlichen und östlichen Kreisverkehrsast verschoben