

# Erläuterungsbericht

für die Allgemeine Vorprüfung des Einzelfalls

## Stadtbahnlinie 1

Barrierefreier Ausbau der Haltestelle

„Windelsbleicher Straße“

in der Brackweder Straße

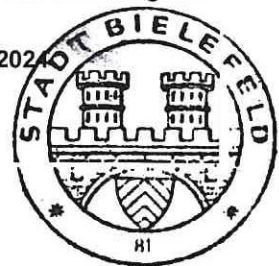
Festgestellt gem. Beschluss  
vom 31.03.2025  
- Az. 25.4-35-10-3/23-  
Bezirksregierung Detmold  
Im Auftrag  
gez. Stammeier



Anlage 6: Erläuterungsbericht (Seiten  
1-17)  
hat vom 09. Januar 2024 bis zum  
08. Februar 2024 bei der Stadt Biele-  
feld zur allgemeinen Einsicht ausgele-  
gen.

Bielefeld, den 26.02.2024

i.A.  

Stand 19. Mai 2023

## Inhaltsverzeichnis

<b>1</b>	<b>Einführung.....</b>	<b>3</b>
<b>2</b>	<b>Merkmale des Vorhabens.....</b>	<b>5</b>
2.1	Größe des Vorhabens.....	5
2.2	Nutzung und Gestaltung von Flächen, Boden, Wasser und biologischer Vielfalt .....	6
2.3	Abfallerzeugung .....	6
2.4	Umweltverschmutzung und Belästigungen .....	7
2.5	Unfallrisiko .....	9
<b>3</b>	<b>Standort des Vorhabens .....</b>	<b>9</b>
3.1	Nutzungskriterien.....	9
3.2	Qualitätskriterien .....	11
3.3	Schutzkriterien .....	14
<b>4</b>	<b>Merkmale der möglichen erheblichen Auswirkungen.....</b>	<b>15</b>
<b>5</b>	<b>Minderungs- und Ausgleichsmaßnahmen.....</b>	<b>16</b>
<b>6</b>	<b>Literatur .....</b>	<b>17</b>

## Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Lage des neuen Hochbahnsteiges (rote Umrandung) .....	4
Abbildung 2: Lärmkarte NRW Mai 2023; Schienenverkehr 24h in der Brackweder Straße .....	7
Abbildung 3: Lärmkarte NRW Mai 2023 Straßenverkehr 24h in der Brackweder Straße .....	8
Abbildung 4: Landschaftsplan Stadt Bielefeld, Amt für Geoinformation und Kataster .....	10
Abbildung 5: Wasserschutzgebiete Bielefeld Mai 2023.....	12
Abbildung 6: Klimaanalysekarte Bielefeld Mai 2023 .....	13





## 1 Einführung

Die Stadtbahnlinie 1 in Bielefeld soll vollständig barrierefrei und für den Betrieb mit modernen Stadtbahnfahrzeugen vom Typ GTZ8-B „Vamos“ ausgebaut werden. Der Zugang zur Stadtbahnhaltestelle „Windelsbleicher Straße“ in der Brackweder Straße erfolgt aktuell über Trittstufen. Gemäß § 8 des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) soll die Haltestelle vollständig barrierefrei ausgebaut werden. Dazu gehört ein niveaugleicher Systemzugang, der durch die Errichtung eines neuen Hochbahnsteiges realisiert werden soll.

Die westlich angrenzenden Haltestellen der Stadtbahnlinie 1 in Brackwede werden, im Zuge des Ausbaus der Hauptstraße, ebenfalls mit Hochbahnsteigen ausgestattet. Die direkt im Westen angrenzende Haltestelle „Brackwede Kirche“ rückt durch die Baumaßnahme in der Brackweder Hauptstraße auf die Ostseite der Berliner Straße/ Bodelschwinghstraße. Eine Überprüfung der daraus resultierenden Einzugsgebiete ergab die Notwendigkeit der Verlegung der vorhandenen Haltestelle „Windelsbleicher Straße“ in Richtung Osten. Als optimaler Standort wurde der Bereich zwischen der Leo-Fall-Straße und der Leharstraße ermittelt (Abbildung 1: Lage des neuen Hochbahnsteiges (rote Umrandung)). Sämtliche westlich angrenzenden Haltestellen der Stadtbahnlinie 1 sind bereits barrierefrei zugänglich.

Südlich des Bahnsteiges befindet sich der Evangelische Friedhof Brackwede und im Norden Wohnbebauung. Der neue Hochbahnsteig erfordert eine Aufweitung der vorhandenen Gleise. Aufgrund dessen muss der vorhandene Straßenquerschnitt inklusive Schienenfahrwegen, Fahrbahn und Nebenanlagen in einem Abschnitt von ca. 275m umgebaut werden. Die Maßnahme umfasst insgesamt eine Fläche von etwa 4750m<sup>2</sup>.

Die Einmündungen der Straßen Am Alten Friedhof, Leo-Fall-Straße und Leharstraße werden an die Neuplanung angeglichen und gemäß dem aktuellen Standard für barrierefreie Verkehrsanlagen der Stadt Bielefeld zu Gehwegüberfahrten mit Leiteinrichtungen berücksichtigt. Der stadtbildprägende Baumbestand auf der südlichen Nebenanlage bleibt dabei durch entsprechende bautechnische Maßnahmen weitestgehend unberührt.

Der Betrieb der Stadtbahnlinie ändert sich gegenüber der derzeitigen Bedienungshäufigkeit nicht. Demnach sind in beide Richtungen pro Werktag 230 Fahrten, samstags 188 Fahrten und sonn- und feiertags 132 Fahrten anzunehmen. Die stärkste Stunde liegt zwischen 7 und 8 Uhr und bedient den Berufs- und Schülerverkehr mit 16 Fahrten. Außerhalb der Spitzenstunde verkehrt die Stadtbahn im 10 Minutentakt, was zu einer Haltestellenbedienung von 12 Fahrten pro Stunde führt. Der Betriebsbeginn variiert je nach Wochentag von 4:30 Uhr (Mo-Fr) über 6:30 Uhr (Sa) bis 8:30 Uhr (So). Betriebsende ist stets gegen 1:00 Uhr des Folgetages.



Die Genehmigung des hier genannten Vorhabens ist im Rahmen eines Planfeststellungsverfahrens durch die Bezirksregierung Detmold zu erteilen. Die Prüfung möglicher Umweltauswirkungen im Rahmen der hier vorgelegten Allgemeinen Vorprüfung des Einzelfalls richtet sich nach dem Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG) bzw. dem Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung im Land Nordrhein-Westfalen (UVPG NW). Es ist zu prüfen, ob eine Umweltverträglichkeitsprüfung für das geplante Vorhaben durchzuführen ist. Zur Abschätzung der zu erwartenden Umweltauswirkungen werden die in Anlage 3 UVPG aufgeführten Kriterien abgeprüft.



Abbildung 1: Lage des neuen Hochbahnsteiges (rote Umrandung)



## **2 Merkmale des Vorhabens**

### **2.1 Größe des Vorhabens**

Für die Errichtung des Hochbahnsteigs ist auf der Brackweder Straße zwischen den Straßen Am Alten Friedhof und der Leharstraße eine Anpassung des Straßenquerschnitts über eine Länge von ca. 275m notwendig.

Die südlich gelegene Nebenanlage soll dabei weitestgehend unberührt bleiben, da die dort befindlichen Winter- und Sommerlinden sowie Roßkastanien mit besonderer Rücksichtnahme zu erhalten sind. Das bedeutet, dass die vorhandene Bordanlage erhalten bleibt, lediglich die vorhandene Pflasterdecke sowie -bettung entfernt und mit geeigneten Schottermaterial aufgefüllt werden soll. Im Anschluss wird vor den vorhandenen der neue Bordstein gesetzt, die Bettung auf das aufgefüllte Schottermaterial aufgebracht und die Pflasterdecke neu gelegt. Aufgrund dessen liegt der gesamte Straßenkörper in der Planung im Schnitt etwa 12cm über dem vorhandenen.

Die Angleichung der vorhandenen Straßeneinmündungen der Leo-Fall-Straße, Leharstraße und Am Alten Friedhof an die neue Höhenlage erfolgt dabei gemäß dem aktuellen Standard für barrierefreie Verkehrsanlagen der Stadt Bielefeld als Gehwegüberfahrten mit entsprechenden taktilen Leiteinrichtungen.

Die im Straßenbereich verlaufende Stadtbahntrasse wird für den Neubau eines Hochbahnsteigs mit beidseitiger Rampe zur Gewährleistung des barrierefreien Systemzugangs in seiner Lage verschoben. So können die Anforderungen an die Barrierefreiheit, welches ein gefahrloses Ein- und Aussteigen sowie Querungsmöglichkeiten bedeutet, gewährleistet werden. Die nördliche sowie die südliche Bordführung der Nebenanlagen wird so verändert, dass sowohl die Stadtbahn und der MIV als auch die Radfahrenden auf der Fahrbahn geführt werden können, die Parkflächen im Straßenraum entfallen im hier genannten Abschnitt vollständig. In den Anschlussbereichen werden die Radfahrer auf die vorhandenen Radfahrstreifen zurückgeführt. Die Zu- und Abfahrten zu den Grundstücken werden im Wesentlichen beibehalten, müssen jedoch aufgrund der neuen Höhenplanung im Anschlussbereich angeglichen werden.

Die südlichen Bäume können durch die o.g. Maßnahmen erhalten bleiben und die südliche Nebenanlage in Teilbereichen verbreitert - insbesondere durch den Wegfall der Parkflächen im Straßenraum und durch die benutzerfreundliche Ausgestaltung der Einmündungen als Gehwegüberfahrten für die Fußgänger - wodurch der Systemzugang zum ÖPNV erheblich verbessert wird. Grünflächen sind darüber hinaus keinerlei betroffen.

Die genaue zeitliche Durchführung der Maßnahme, der Bauablauf und die Verkehrsführung werden in enger Abstimmung mit den zuständigen Fachabteilungen und der Baukoordination der Stadt Bielefeld abgestimmt.

Nach Fertigstellung der Bauarbeiten wird eine dem Bestand vergleichbare Verkehrsführung und Verkehrsdichte (Betriebsphase) prognostiziert. Die Qualität des Straßenraumes, insbesondere für die Nutzer der Stadtbahn und der Fußgänger, wird sich deutlich verbessern.

Da der Straßenraum bereits heute bis auf die Bereiche des Baumbestands vollständig versiegelt ist und die Bäume vollständig und mit besonderer Rücksicht erhalten werden, kommt es zu keiner nennenswerten Neuversiegelung durch den Neubau und die Neuordnung der Flächen.

## **2.2 Nutzung und Gestaltung von Flächen, Boden, Wasser und biologischer Vielfalt**

Die Bauphase ist verbunden mit einer großflächigen Nutzung von Boden, der im Vorhabenraum jedoch durch den vorhandenen Straßenkörper vollständig durch bestehende Nutzungen belastet ist.

Unbeeinträchtigte Böden oder naturnahe Lebensräume sind durch die Baumaßnahme weder betroffen, noch werden sie beeinträchtigt. Es werden ausschließlich versiegelte Flächen in Anspruch genommen. Das Landschafts- und Ortsbild wird durch den Neubau der Straßen- und Schienenwege zwar umgestaltet, im Sinne des Schutzguts jedoch kaum verändert. Ein urban gestaltetes Umfeld wird hier durch ein anderes ersetzt.

## **2.3 Abfallerzeugung**

Durch den Umbau der Straße und der Gleisanlagen entstehen größere Mengen an Asphalt/Beton, Schotter- und Tragschichten, Gleisen sowie aufgeschüttetem Boden, die von der Baustelle zu entfernen sind und damit als Abfall einzustufen sind (§3 KrWG). Ein geotechnisches Gutachten des hier betrachteten Bereichs wird im weiteren Planungsprozess nachgeholt werden, um genauere Aussagen treffen zu können.

Im Zuge des Gutachtens sollte unter anderem geprüft werden, inwiefern das abgebrochene Bodenmaterial für eine Wiederverwendung auf der Baustelle geeignet ist (Wiedereinbau von Sand, Schottertragschichten etc.). Auf diese Weise kann Abfall vermieden werden, gleichzeitig wird der LKW-An- und Abtransport von Material deutlich reduziert. Entsprechende Vorgaben sind in die Ausschreibung aufzunehmen.

Nach Fertigstellung der Bauarbeiten ist nicht mehr mit besonderen Abfallerzeugungen zu rechnen.



## 2.4 Umweltverschmutzung und Belästigungen

Die Vorhabenfläche ist bereits heute durch Lärm- und Lichtemissionen vorbelastet. Im direkten Straßenbereich der Brackweder Straße übersteigt der Lärmpegel gem. den unten angefügten Lärmkarten tagsüber 70 dB(A). Die Belastung in der Umgebung weiterer Straßen nimmt dank der Randbebauung nördlich und der Einfriedung sowie der Baumgruppen südlich entlang des angrenzenden Friedhofs sehr rasch ab und liegt unter 55 dB(A).

Unter Berücksichtigung der zeitlichen Begrenzung auf die Bauphase, ist für den akustisch deutlich vorbelasteten Planungsraum eine erhebliche Beeinträchtigung auszuschließen.

Die betriebsbedingte Emission von Lärm, Licht und Erschütterungen kann potenziell zu Auswirkungen auf die menschliche Gesundheit von Anwohnern sowie auf die Funktion von Erholungsräumen führen. Die Dauer der Emissionen ist in erster Linie jedoch auf die Betriebszeiten (vgl. Kapitel 1) beschränkt. Zu diesen Zeiten ist abhängig vom Wochentag, der Tageszeit, der Fahrgeschwindigkeit sowie der lokalen Streckenführung (gerade Strecke/ Kurve) mit Emissionen zu rechnen. Im Planungsraum bestehen jedoch aufgrund der verkehrlichen Lage hohe Vorbelastungen.

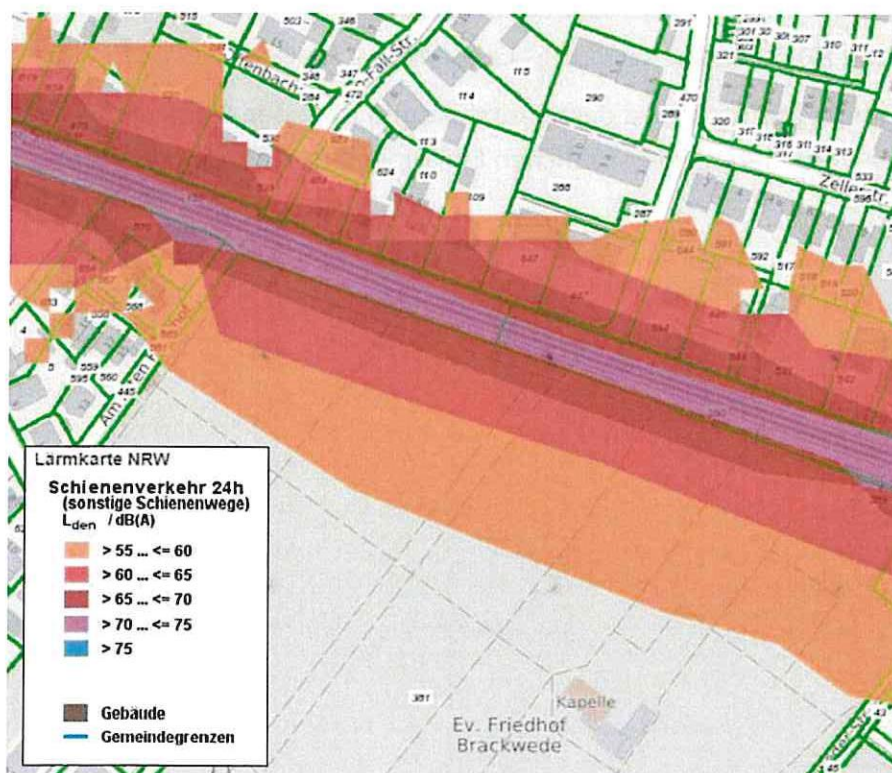


Abbildung 2: Lärmkarte NRW Mai 2023; Schienenverkehr 24h in der Brackweder Straße

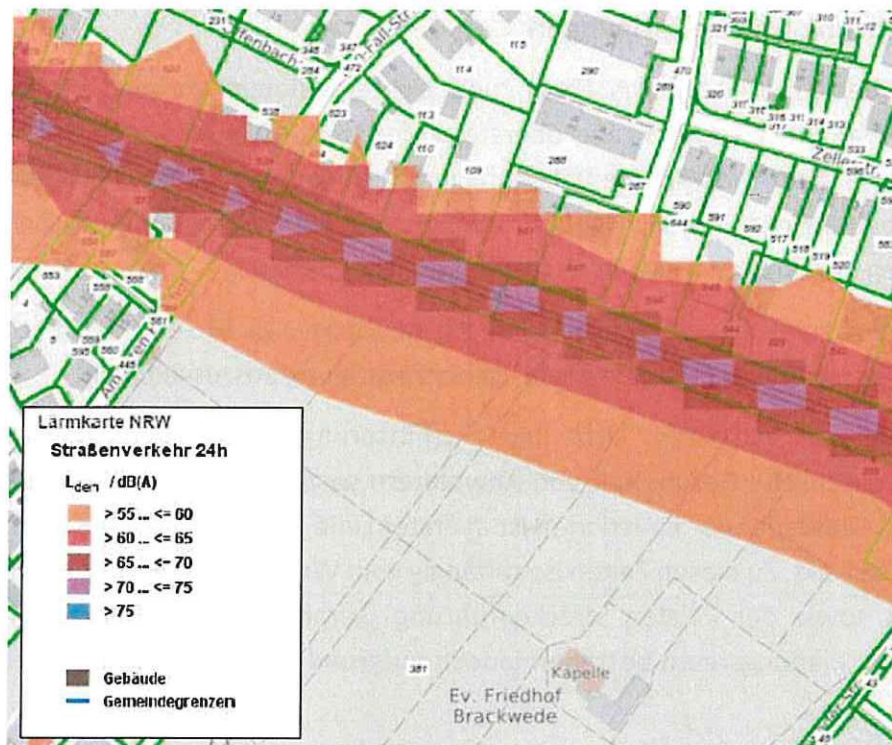


Abbildung 3: Lärmkarte NRW Mai 2023 Straßenverkehr 24h in der Brackweder Straße

Ein Schall- und Erschütterungsgutachten wird derzeit erstellt und ist in den Planfeststellungsunterlagen enthalten. Eine Veränderung der stofflichen Emissionen ist nicht zu erwarten.



## 2.5 Unfallrisiko

Der Straßen- und Schienenverkehr birgt im Allgemeinen bau-, anlage- und betriebsbedingt eine erhöhte Unfallgefahr für den Menschen. Insbesondere durch die hier vorhandene Mischnutzung der Verkehrsfläche (straßenbündiger Bahnkörper) ist ein erhöhtes Unfallrisiko nicht auszuschließen.

Durch nachfolgende Maßnahmen soll das Unfallrisiko zukünftig gemindert werden:

Errichtung eines Hochbahnsteiges zur niveaugleichen Ein- und Ausstiegsmöglichkeit der Fahrgäste sowie zu deren Schutz gegenüber dem parallel fahrenden Individualverkehr barrierefreie (optische und akustische) Signalisierung der Fußgängerüberwege an beiden Seiten des Hochbahnsteiges.

Ausbau der Einmündungen Leo-Fall-Straße, Am Alten Friedhof und Leharstraße zu Gehwegüberfahrten nach aktuellem Standard für barrierefreie Verkehrsanlagen der Stadt Bielefeld.

Einsatz von Technologien, die den beim Bau von Gleis- bzw. Bahnanlagen üblichen Techniken entsprechen.

Aufgrund der vorgenannten Vorbelastungen und Maßnahmen wird das Risiko so weit reduziert, dass von einer zumutbaren Beeinträchtigung des Schutzgutes menschliche Gesundheit ausgegangen wird.

## 3 Standort des Vorhabens

### 3.1 Nutzungskriterien

Planungsrecht:

Das Vorhaben liegt teilweise im Geltungsbereich des Bebauungsplans „I/B 3b -N- - „Am Rosenberg“. Im rechtsgültigen Bebauungsplan werden für den Planungsbereich überwiegend Wohnbauflächen festgesetzt. Innerhalb der Verkehrsflächen sind keine anderen Besonderheiten festgesetzt worden. Der Erhalt des stadtbildprägenden Baumbestandes wurde außerhalb der Planfestsetzungen mit den zuständigen Ämtern abgestimmt.

Der Landschaftsplan Bielefeld umfasst die Erschließungsstraßen „Am Alten Friedhof“ und „Brackweder Straße 32“, welche den Brackweder Friedhof einschließen und grenzt somit direkt an das Plangebiet an – die dem Erhaltungsgebot unterliegende Fläche wird durch die geplante Baumaßnahme nicht berührt. Ein Überschwemmungsgebiet befindet sich auch in weiterer Umgebung nicht.

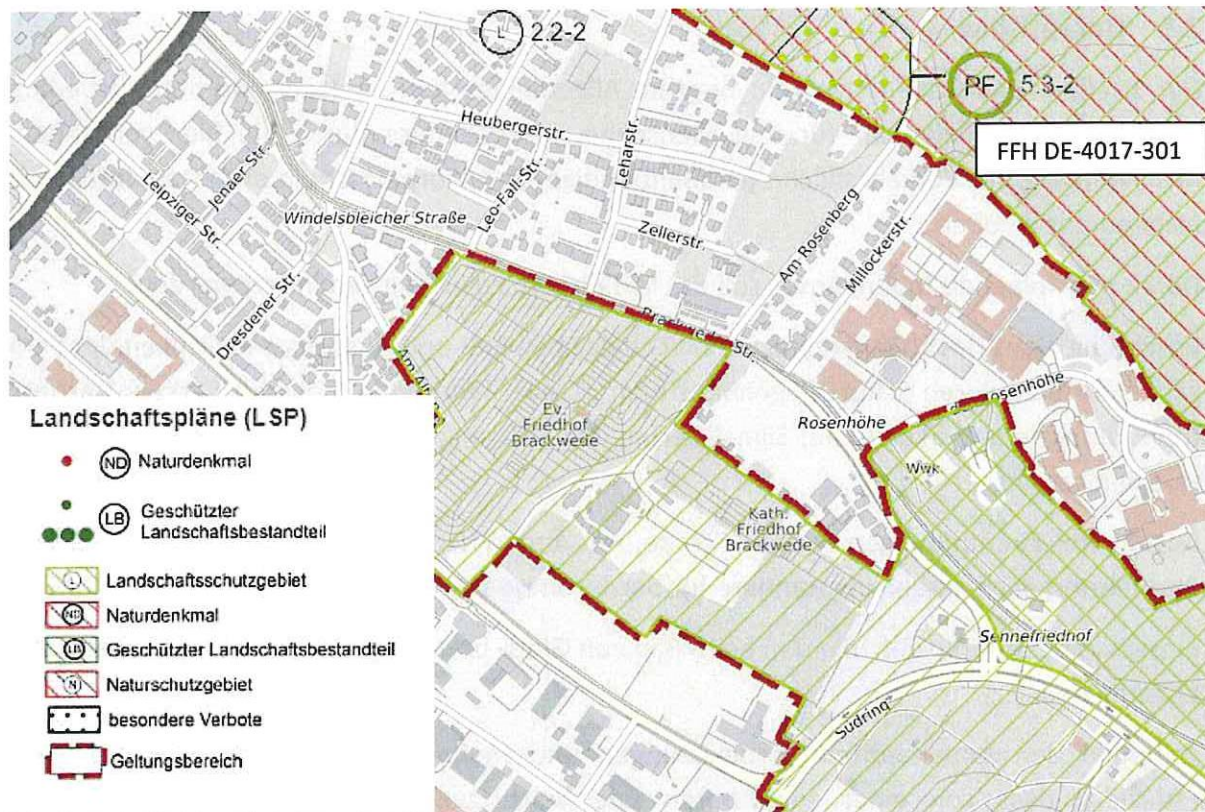


Abbildung 4: Landschaftsplan Stadt Bielefeld, Amt für Geoinformation und Kataster (CC BY 4.0)

#### Nutzungsstruktur:

Die Gebäudestruktur im direkten Umfeld wechselt zwischen Ein- und Mehrfamilienhäusern, östlich der Leharstraße ist angrenzend an die Brackweder Straße ein Gewerbe untergebracht welches durch eine lokale Mischgebietsfläche legitimiert ist. Die Brackweder Straße dient insbesondere dazu, den Ortsteil Brackwede an das übergeordnete Straßennetz anzubinden (L756, K9 (BI)).

#### Lärm/Verkehr:

Historisch entwickelt übernimmt die Brackweder Straße insbesondere in Hinblick auf die gute verkehrliche Erschließung durch die Bielefelder Stadtbahnlinie 1, der Buslinien 82 und 83, als Ader des Bielefelder Radtour-Netzes und der Anbindung an die L756 sowie die K9 (BI) in unmittelbarer Nähe eine wichtige infrastrukturelle Rolle. In der Lärmkarte NRW ist die Brackweder Straße als Straße mit hoher Belastung über 24h eingetragen (>70dB(A)).



### 3.2 Qualitätskriterien

Die Schutzgüter Fläche, Boden, Landschaft, Wasser, Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt unterliegen in der Brackweder Straße bereits vielfältigen Beanspruchungen durch Wohn- und Gewerbenutzung sowie insbesondere durch den Straßen- und Schienenverkehr

Pflanzen und Tiere:

Bis auf den Baumbestand in den südlich gelegenen Baumscheiben, ist der Umbaubereich vollständig mit Verkehrsflächen versiegelt. Bei den Bäumen handelt es sich um stadtbildprägende und erhaltenswürdige Linden und Kastanienbäume. In den Pflanzbereichen der vorhandenen Bäume ist keine nennenswerte Bepflanzung zu erkennen.

Folgende Betroffenheiten entstehen für das Schutzgut Pflanze

- Temporäre Flächeninanspruchnahme für Baustelleneinrichtung und Baustraße
- Entfall von Aufwuchs
- Auffüllung von Boden

Die Baustelleneinrichtungen werden nach Abschluss der Baumaßnahme zurückgebaut. Beim Entfall von Aufwuchs handelt es sich um Unkraut und Gras, welches über die Zeit in den Baumscheiben gewachsen ist. Die Auffüllung von Boden ist Teil der Maßnahme zum Schutze des Baumbestandes.

Der Planungsraum selber ist von Vorbelastungen (z. B. Versiegelungen, Emissionen, Silhouettenwirkung) geprägt, die die Eignung als Lebensraum für störungsempfindliche seltene Tierarten sowie seltene, empfindliche Pflanzenarten ausschließt. Da der Baumbestand innerhalb der Verkehrsflächen vollständig erhalten werden, sind Tierarten allenfalls während der Bauphase von der Maßnahme betroffen.

Boden und Wasser:

Bei den Bodenverhältnissen liegt der Planungsraum nach Kartierung des Landes NRW vollständig im Bereich von podsolen Sanden, dessen Schutzwürdigkeit nicht bewertet ist.

Aufgrund des hohen Versiegelungsgrades wäre die Schutzwürdigkeit jedoch auch nur theoretisch anzunehmen. Die natürlichen Bodenfunktionen sind durch die Vorbelastung vollständig verändert.

In der Umgebung der Baumaßnahme verlaufen weder offene Kanäle oder Straßenbegleitgräben noch offene Gewässer, sodass keine Betroffenheit von Oberflächengewässern zu erwarten ist.

Der Planungsraum befindet sich außerhalb von Wasserschutzgebieten.

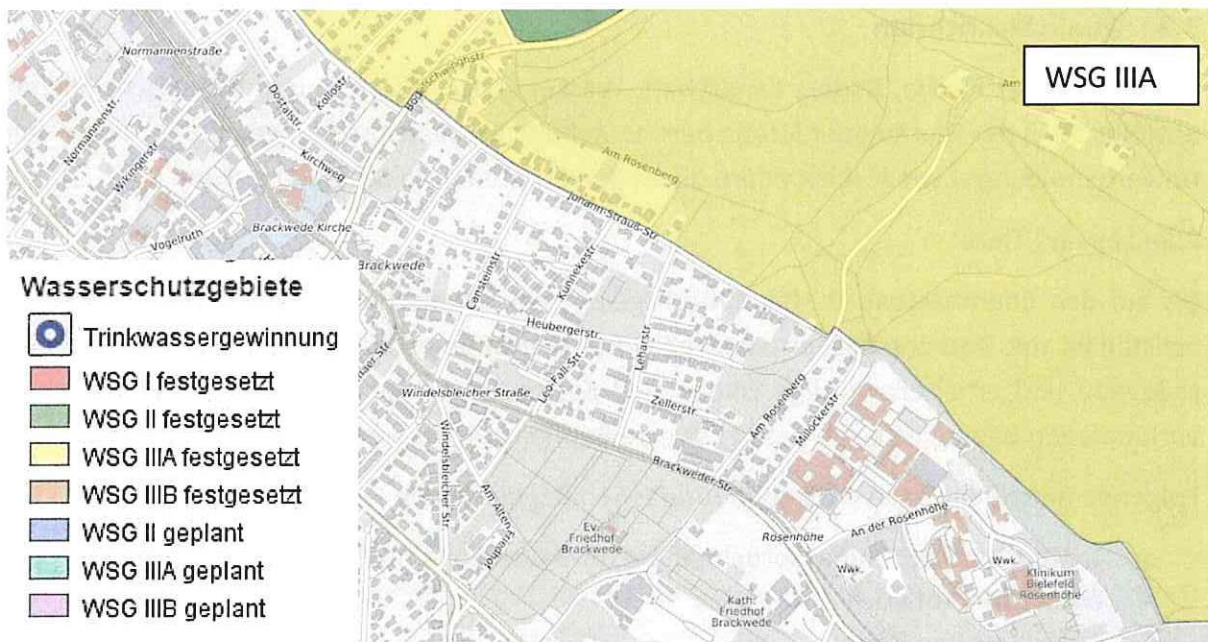


Abbildung 5: Wasserschutzgebiete Bielefeld Mai 2023

#### Mensch:

Derzeit wird ein Schall- und Erschütterungsgutachten erstellt, in dem die Auswirkungen auf den Menschen untersucht wird. Es werden die Auswirkungen des Schienenlärms, des Straßenlärms und der Gesamtverkehr beim Schallgutachten untersucht. Dieses Gutachten wird Bestandteil der Planfeststellungsunterlagen.

Sollten sich aus Straßen- oder Schienenverkehrsbelastungen hervorgehend Ansprüche der Anwohnenden auf (passiven/aktiven) Schallschutz dem Grunde nach oder die Notwendigkeit von Maßnahmen zur Reduzierung von Erschütterungen ergeben, werden diese im weiteren Planungsprozess berücksichtigt werden.

#### Klima/Luft:

Hinsichtlich der Luftqualität ist von zeitweise hohen Belastungen durch Verkehrsabgase (Stickoxide, Feinstaub) auszugehen. Auch kann es aufgrund der hohen baulichen Dichte und dem damit verbundenen hohen Versiegelungsgrad zu zeitweisen klimatischen Belastungen kommen. Der überwiegende Teil des Untersuchungsraums entlang der Brackweder Straße ist bereits stark wärmebelastet. Während der angrenzende Siedlungsbereich zurzeit keinen Sanierungsbedarf aufweist, hat der südlich gelegene Friedhof gemäß des Landschaftsplans Bielefeld eine besondere Schutzpriorität (Klimaanpassungskonzept Stadt Bielefeld 2021). An dieser Stelle wird ganz besonders darauf geachtet, dass all jene Flächen einschließlich der Mauer von der Planung unberührt bleiben.

Für die Anlage zusätzlicher klimabegünstigender Grünflächen (Rasengleise, Straßenbegleitgrün) ist im Bestand sowie in der Planung nicht genügend Fläche vorhanden um weiterhin die

#### CP Verkehrsplanung



nach Regelwerk geforderten (Mindest-)Maße der verschiedenen Verkehrseinrichtungen einzuhalten. Die vorhandenen Flächen müssen darüber hinaus befahrbar/ begehbar sein bzw. bleiben. Da die vorhandenen Grünbestände jedoch erhalten und geschützt werden ist zumindest von keiner Verschlechterung des Kleinklimas auszugehen.

Der Planungsraum liegt in einem klimatisch wenig belasteten Bereich mit einem Wärmeinselleffekt von weniger als 2°C Abweichung vom Freiflächenmittel (14,2°C).

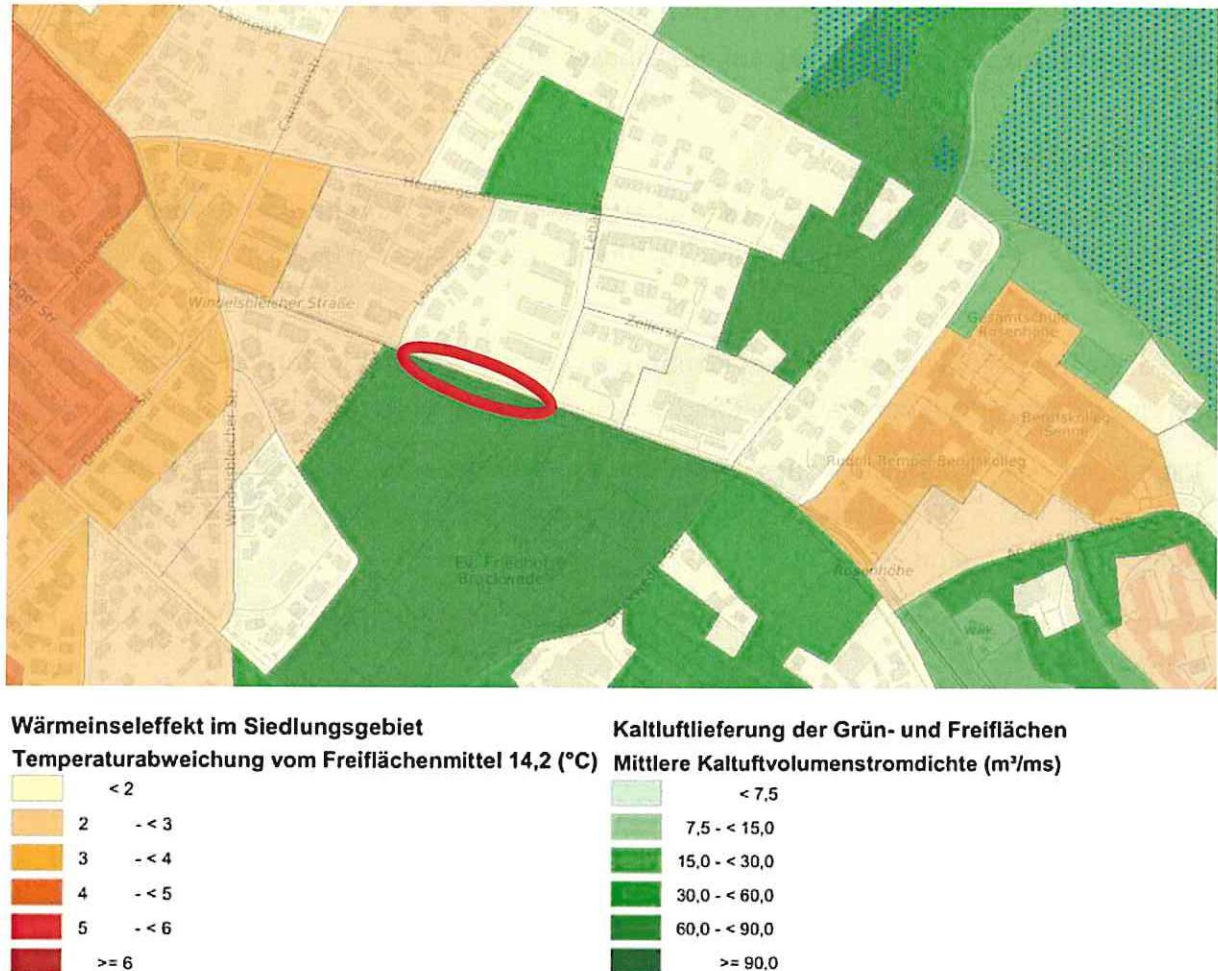


Abbildung 6: Klimaanalysekarte Bielefeld Mai 2023

Der südlich angrenzende Friedhof dient als Kaltluftlieferant und wird in dieser Funktion durch das Vorhaben nicht eingeschränkt.

Durch die Stadtbahn selber entstehen als elektrisch betriebenes Verkehrsmittel keine unmittelbaren Emissionen vor Ort, welche die Luftreinhaltung beeinträchtigen. Da die Maßnahme den Zugang zum Stadtbahnsystem unterstützt und erleichtert, ist in Bezug auf die Luftreinhaltung eher von einer entlastenden als denn von einer belastenden Wirkung auszugehen.

#### Landschaft:

Das Landschaftsbild ist ausschließlich durch urbane Biotope (i.d.R. Straßenbäume) mit dominierenden Straßenverkehrsflächen und Randbebauung geprägt und stellt das typische Erscheinungsbild eines städtisch verdichteten Raumes mit Erschließungs- und Versorgungsfunktion dar. Die klare optische Einteilung in Bahnsteig, Fahrbahn und Seitenbereiche ergibt ein klar strukturiertes und geschlossenes Gesamtbild. Da die Stadtbahn im Vorhabenbereich bereits heute verkehrt und auch in Zukunft ausschließlich im Straßenraum verläuft, sind keine negativen Auswirkungen in Bezug auf das Landschaftsbild zu erkennen.

### 3.3 Schutzkriterien

Der Planungsraum gehört zum Landschaftsraum Osning Kamm und Lippischen Wald (LR-IV-025), der aber aufgrund der innerstädtischen Lage in diesem Bereich vollständig bebaut ist.

Die Schutzbedürftigkeit des an dem Planbereich angrenzenden Friedhofs geht auch aus dem Landschaftsplan (LSP) der Stadt Bielefeld hervor und bleibt unberührt.

Kaltlufteinwirkungsbereiche oder –entstehungsbereiche sind für den Planbereich nicht kartiert - lediglich der Kaltluftabfluss in Richtung Südwest über den Planbereich hinweg, vom Bergkamm ausgehend.

Geschützte Biotope und Schutzgebiete nach BNatSchG liegen nicht im Umfeld des Planungsraumes.

Der Landschaftsraum Osning Kamm und Lippischen Wald beinhaltet in 270m Entfernung zur Baumaßnahme auch den Naturpark mit der Kennung NTP-006 Das FFH-Gebiet mit der Kennung DE-4017-301, welches Schnittmenge des Naturparks ist und etwa 340m nordwestlich der Baumaßnahme liegt und gleichzeitig auch das geschützte Biotop mit der Kennung BT-BI-00127 enthält. Eine Betroffenheit der genannten Biotope durch die geplante Maßnahme ist nicht absehbar.



## 4 Merkmale der möglichen erheblichen Auswirkungen

Die Tabelle fasst den Inhalt der betrachteten Auswirkungen auf die Schutzgüter zusammen:

Schutzgut	Beschreibung der Umweltauswirkung	Bewertung der Erheblichkeit
<b>Boden</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Bodenbewegung durch Umbau des Straßenkörpers</li> <li>- Vorbelastung, da ausschließlich versiegelte Böden betroffen</li> <li>- Wiederherstellung versiegelter Flächen</li> <li>- Keine/Geringe Neuversiegelung</li> <li>- Wiederverwendung des Ausbaumaterials angestrebt</li> <li>- Fachgerechte Entfernung des nicht verwendbaren Materials</li> </ul>	Nicht erheblich im Sinne UVPG
<b>Wasser</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Keine Betroffenheit von Oberflächengewässer</li> <li>- Versiegelung und sorgfältiger Umgang mit Maschinen schließt Einträge in das Grundwasser aus</li> </ul>	Nicht erheblich im Sinne UVPG bei Einhaltung der Regelwerke (Betriebsmittel)
<b>Klima/Luft</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- In der Bauphase evtl. punktuelle Belastung durch Baumaschinen</li> <li>- Baumbestand wird erhalten</li> <li>- Vorh. Frischluftkorridore bleiben erhalten,</li> <li>- durch den geplanten Hochbahnsteig keine Beeinträchtigungen des bodennahen Kaltluftabflusses der angrenzenden Grünzüge</li> <li>- Nach Umbau keine Verschlechterung der Ausgangssituation</li> </ul>	Nicht erheblich im Sinne UVPG (Erhalt der vorh. Bepflanzung)
<b>Tiere</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Der Baumbestand bleibt erhalten, daher keine Betroffenheit von Lebensräumen,</li> <li>- Keine Verschlechterung der vorh. Situation</li> </ul>	Nicht erheblich im Sinne UVPG
<b>Pflanzen</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Die Bestandsbäume bilden das einzige betroffene Grün ab, diese werden erhalten</li> </ul>	Nicht erheblich im Sinne UVPG (Erhalt der vorhandenen Bepflanzung)
<b>Landschaft</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Das Schutzgut Landschaft ist nicht betroffen, da lediglich ein urbanes durch ein anderes urbanes Umfeld ersetzt wird</li> </ul>	Keine Betroffenheit
<b>Sach-/ Kulturgüter</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Umliegende Gebäude sind nicht betroffen, andere Sachgüter ebenfalls nicht,</li> <li>- Der (passive) Schallschutz von Gebäuden durch den späteren Betrieb wird gewährleistet</li> </ul>	Nicht erheblich im Sinne UVPG
<b>Mensch</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- (Temporär) erschwerte Erreichbarkeit der Gebäude während der Bauphase</li> <li>- (Temporäre) Belastung durch Baubetrieb (Lärm, Erschütterung)</li> <li>- Es wird (passiver) Schallschutz durch z.B. Einbau von Schallschutzfenstern gewährleistet</li> </ul>	Nicht erheblich im Sinne UVPG bei Einhaltung der Regelwerke und ggf. Auflagen aus Planfeststellungsbeschluss

Entsprechend der obigen Tabelle sind die Schutzgüter überwiegend nicht bzw. nicht erheblich betroffen, sodass auch die geringen vorhandenen Wechselwirkungen zwischen den Schutzgütern keine Beeinträchtigungen erfahren.

Der Neubau moderner, barrierefreier Haltestellen sowie die Neugestaltung des Verkehrsraumes stellt eine bedeutsame Verbesserung dar.

## 5 Minderungs- und Ausgleichsmaßnahmen

Folgende Minderungs- und Ausgleichsmaßnahmen sind im Zuge der Vorplanung mit den zuständigen Ämtern abgestimmt worden:

- Auf den Erhalt des südlich gelegenen stadtbildprägenden Baumbestands abgestimmte Planung der Nebenanlage und danach ausgerichtete Verschiebung der Straßen- und Stadtbahnachsen
- Baumschutz für Bestandsbäume gem. DIN 18920 und RAS-LP4
- Lärmreduzierter Bauablauf (Maschinen, Dauer)
- Nacht- und Wochenendarbeiten sind nur in Ausnahmefällen zulässig
- weitgehende Wiederverwendung von Baumaterialien
- Umsetzung erforderlicher (passiver) Schallschutzmaßnahmen

Bielefeld, den 19. Mai 2023



## 6 Literatur

GEOLOGISCHER DIENST NRW (2004), Karte der schutzwürdigen Böden NRW,

GESETZ ZUR DURCHFÜHRUNG DER UMWELTVERTRÄGLICHKEIT (UVPG) in der aktuellen Fassung,

GESETZ ÜBER NATURSCHUTZ UND LANDSCHAFTSPFLEGE, (Bundesnaturschutzgesetz-BNatSchG), aktuelle Fassung,

GESETZ ZUR SICHERUNG DES NATURHAUSHALTS UND ZUR ENTWICKLUNG DER LANDSCHAFT Nordrhein-Westfalen (Natur-schutzgesetz-NRW), aktuelle Fassung

LANDESAMT FÜR NATUR, UMWELT UND VERBRAUCHERSCHUTZ IN NRW, Biotopkataster NRW: Schutzwürdige Biotope, Schutzgebiete

STADT BIELEFELD, UMWELTAMT (2013): Zielkonzept Naturschutz. Bielefeld.