

# Bezirksregierung Münster



25.04.02.01 – 2/14

## Planfeststellungsbeschluss

für den

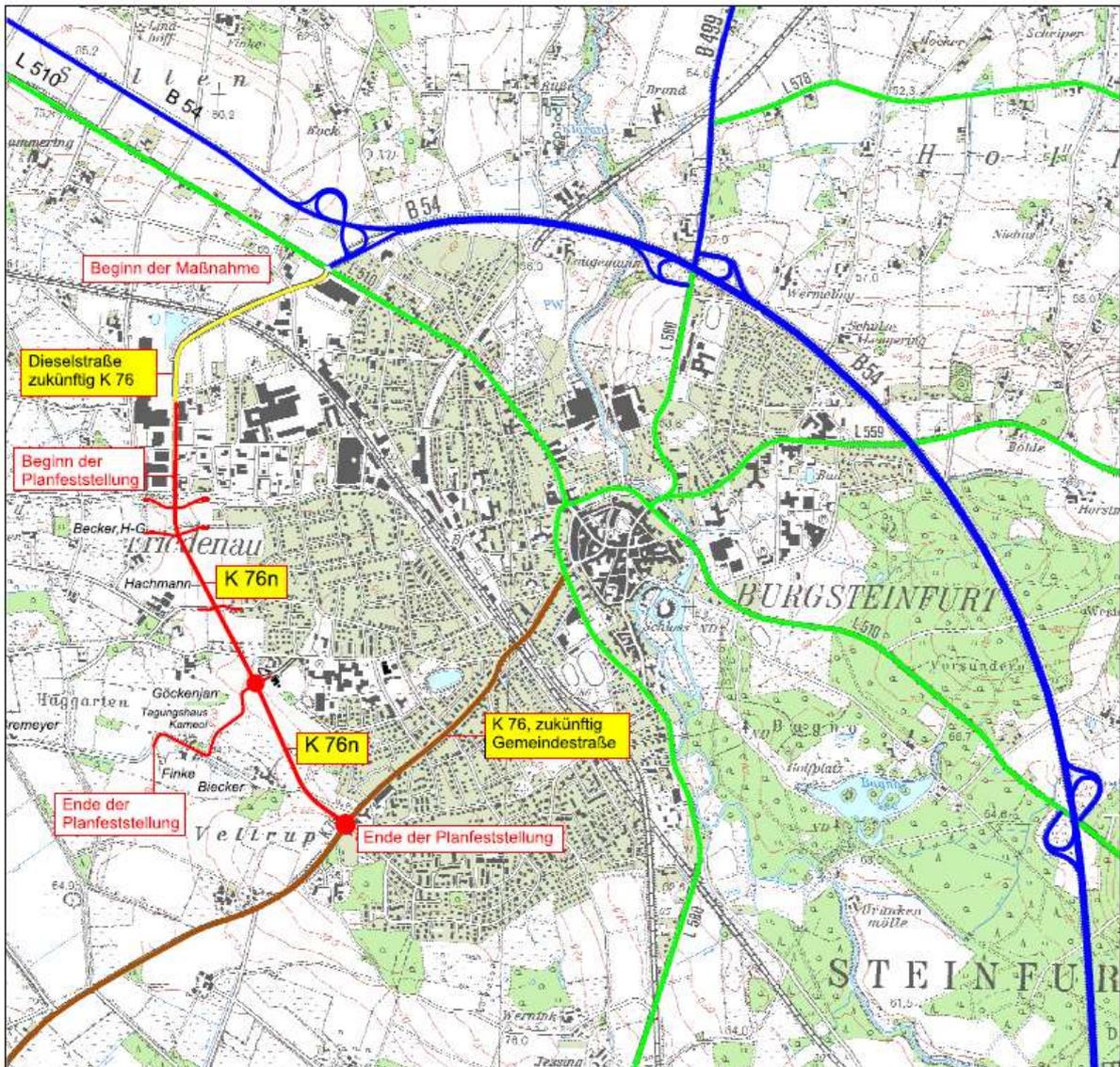
**Neubau der K 76n, Westliche Entlastungsstraße Steinfurt,  
von Bau-km 1,200 bis Bau-km 2,880**

und den

**Neubau eines Wirtschaftsweges (Gemeindestraße im Außenbereich)  
von Bau-km 0,048 bis Bau-km 0,640**

Münster, den 15. Juni 2018

Übersichtsplan:



---

<b>Inhaltsverzeichnis</b>	<b>Seite</b>
Übersichtsplan:	2
Abkürzungs- und Fundstellenverzeichnis	7
<b>A. Entscheidung</b>	<b>11</b>
<b>1. Feststellung des Planes</b>	<b>11</b>
<b>2. Festgestellte Planunterlagen</b>	<b>13</b>
2.1 Planunterlagen, die öffentlich ausgelegt haben	13
2.2 Deckblattunterlagen, die öffentlich ausgelegt haben	14
2.3 Deckblattunterlagen, die aufgrund vereinfachter Verfahrensbeteiligung nicht öffentlich ausgelegt haben	15
2.4 Unterlagen, deren Inhalte in den unter Abschnitt A, Nr. 2.1, 2.2 und 2.3 dieses Beschlusses aufgeführten Planunterlagen und Deckblättern Berücksichtigung gefunden haben oder zwecks aktualisierender Überprüfung aus diesen hervorgegangen sind und gemäß § 9 Abs. 1b S. 2 UVPG als Umweltinformationen öffentlich ausgelegt werden	16
2.5 Unterlagen, die einwendungsbezogen planfestgestellt und gemäß § 9 Abs. 1b S. 2 UVPG als Umweltinformationen öffentlich ausgelegt werden	17
2.6 Unterlagen, die aus sonstigen Gründen planfestgestellt und ausgelegt werden	17
<b>3. Wasserrechtliche Regelung</b>	<b>17</b>
<b>4. Nebenbestimmungen und Auflagen</b>	<b>19</b>
4.1 Wasserwirtschaft	19
4.2 Kreislaufwirtschaft/Abfälle	20
4.3 Bodenschutz/Altlasten	21
4.4 Natur- und Landschaftsschutz	22
4.5 Landwirtschaft	25
4.6 Unterrichtungspflichten und Abstimmungserfordernisse	26
4.7 Denkmalschutz/Bodendenkmäler	26
4.8 Baulärm / Erschütterungen	26
4.9 Nebenbestimmungen im privaten Interesse	29
<b>5. Entscheidungen über Einwendungen und Stellungnahmen</b>	<b>31</b>
5.1 Verfahrenseinwendungen	31
5.2 Berücksichtigte Einwendungen und Stellungnahmen	31
5.3 Grundsätzliche Einwendungen und Forderungen	32
5.4 Spezielle Einwendungen und Forderungen	32
5.5 Präkludierte Einwendungen	32

---

<b>B. Begründung</b>	<b>33</b>
<b>1. Gegenstand des Verfahrens</b>	<b>33</b>
1.1 Umfang der Baumaßnahme	33
1.2 Derzeitige Situation	34
1.3 Querschnitt	35
<b>2. Vorgängige Verfahren</b>	<b>36</b>
<b>3. Ablauf des Planfeststellungsverfahrens</b>	<b>37</b>
3.1 Einleitung und Durchführung des Verfahrens	37
3.2 Erörterungstermin	38
3.3 Planänderungen	38
3.4 Weitere eingereichte Unterlagen	40
<b>4. Verfahrensrechtliche Bewertung</b>	<b>41</b>
4.1 Notwendigkeit der Planfeststellung	41
4.2 Zuständigkeit der Anhörungs- und Planfeststellungsbehörde	41
4.3 Umfang der Planfeststellung	41
4.4 Verfahren zur Prüfung der Umweltverträglichkeit	44
4.5 Zusammenfassende Darstellung nach § 11 UVPG	45
4.5.1 Mensch	45
4.5.2 Tiere und Pflanzen	46
4.5.3 Boden	49
4.5.4 Wasser	50
4.5.5 Luft-und Klima	52
4.5.6 Landschaft	53
4.5.7 Kultur- und sonstige Sachgüter	53
4.5.8 Wechselwirkungen	53
4.6 Bewertung der Umweltauswirkungen	54
4.6.1 Mensch	55
4.6.2 Tiere und Pflanzen	56
4.6.3 Boden	57
4.6.4 Wasser	59
4.6.5 Luft und Klima	59
4.6.6 Landschaft	62
4.6.7 Kultur- und sonstige Sachgüter	62
4.6.8 Zusammenfassung	62
<b>5. Materiell-rechtliche Bewertung</b>	<b>63</b>
5.1 Planrechtfertigung	63
5.2 Abwägung	66
5.2.1 Grundsätzliches zur Abwägung	66

---

5.2.2	Verkehrliche Belange	68
5.2.2.1	Derzeitige Situation	68
5.2.2.2	Planungsziele	69
5.2.2.3	Funktionale Bedeutung der K 76n im Planungsraum	70
5.2.2.4	Verkehrsuntersuchung	71
5.2.2.5	Ausbaustandard	74
5.2.3	Planungsvarianten/Linienbestimmung	75
5.2.4	Immissionsschutz	81
5.2.4.1	Lärmschutz	82
5.2.4.2	Schadstoffbelastung	86
5.2.5	Gewässer- und Grundwasserschutz	87
5.2.6	Bodenschutz	88
5.2.7	Naturschutz und Landschaftspflege	89
5.2.7.1	Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen	92
5.2.7.2	Erforderlichkeit der Kompensationsmaßnahmen	95
5.2.8	Artenschutz	97
5.2.8.1	Rechtsgrundlagen	97
5.2.8.2	Verfahren	100
5.2.8.3.	Prüfung artenschutzrechtlicher Verbotstatbestände	100
5.2.8.3.1	Tatbestand nach § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG (Tötungsverbot)	103
5.2.8.3.2	Tatbestand nach § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG (Störungsverbot)	104
5.2.8.3.3	Tatbestand nach § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG (Beeinträchtigung von Lebensstätten)	104
5.2.8.3.4	Zusammenfassende Beurteilung	105
5.2.9	Land- und Forstwirtschaft	106
5.2.9.1	Allgemeines	106
5.2.9.2	Grunderwerb	107
5.2.9.3	Auswirkungen auf die landwirtschaftliche bzw. gartenbauliche Nutzung angrenzender Grundstücke	108
5.2.9.4	Existenzgefährdung als öffentlicher Belang	111
5.2.9.5	Verkehrsgefährdung durch landwirtschaftliche Fahrzeuge	111
5.2.10	Denkmalpflegerische Belange	111
5.2.11	Haushaltsrechtliche Belange	112
5.2.12	Fachhochschule Münster, Standort Steinfurt, als öffentlicher Belang	112

5.2.13	Private Belange	118
5.2.13.1	Eigentumsgarantie	118
5.2.13.2	Wertminderung von Grundstücken	119
5.2.13.3	Existenzgefährdung landwirtschaftlicher Betriebe	121
5.2.13.4	Dauerhafte Inanspruchnahme von Grundstücksflächen	126
5.2.13.5	Vorübergehende Inanspruchnahme von Grundstücksflächen	127
5.2.13.6	Übernahmeanträge von Restflächen	127
5.2.13.7	Ersatzlandgestellung	128
5.2.13.8	Umwege	129
5.2.13.9	Zufahrten	130
5.2.13.10	Wertminderung einer Jagd	130
5.2.13.11	Errichtung von Wildschutzzäunen	130
5.2.13.12	Grundsätzliches zum Entschädigungsverfahren	131
5.2.14	Sonstige Einwendungen und Stellungnahmen	131
5.2.14.1	Vorbemerkung	131
5.2.14.2	Stellungnahme der anerkannten Naturschutzverbände (Ifd. Nr. 33)	132
5.2.14.3	Einwendungen des Westfälisch-Lippischen Landwirtschaftsverbandes e. V. Kreisverband Steinfurt (WLV) (Ifd. Nr. 34)	139
5.2.14.4	Einwendungen der Steinfurter Interessengemeinschaft (Ifd. Nr. 31)	145
<b>6.</b>	<b>Abschließende Bewertung</b>	<b>149</b>
<b>7.</b>	<b>Anordnung der sofortigen Vollziehung</b>	<b>150</b>
<b>8.</b>	<b>Rechtsbehelfsbelehrung</b>	<b>156</b>
<b>9.</b>	<b>Hinweise zum Entschädigungsverfahren</b>	<b>158</b>
<b>10.</b>	<b>Hinweis zur Geltungsdauer des Beschlusses</b>	<b>159</b>
<b>11.</b>	<b>Hinweis zur Bekanntmachung des Beschlusses</b>	<b>160</b>

## Abkürzungs- und Fundstellenverzeichnis

a. F.	alte Fassung
ARS	Allgemeines Rundschreiben Straßenbau
AVV Baulärm	Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm – Geräuschemissionen -
BBodSchG	Bundesbodenschutzgesetz
BBodSchV	Bundes-Bodenschutzgesetz- und Altlastenverordnung
BGB	Bürgerliches Gesetzbuch
BGBl.	Bundesgesetzblatt
BImSchG	Gesetz zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Luftverunreinigungen, Geräusche, Erschütterungen und ähnliche Vorgänge (Bundes-Immissionsschutzgesetz)
16. BImSchV	Sechzehnte Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissi- onsschutzgesetzes (Verkehrslärmschutzverordnung)
24. BImSchV	Vierundzwanzigste Verordnung zur Durchführung des Bundes-Im- missionsschutzgesetzes (Verkehrswege-Schallschutzmaßnah- menverordnung)
32. BImSchV	Zweiunddreißigste Verordnung zur Durchführung des Bundes-Im- missionsschutzgesetzes (Geräte- und Maschinenlärmschutzver- ordnung)
39. BImSchV	Neununddreißigste Verordnung zur Durchführung des Bundes-Im- missionsschutzgesetzes (Verordnung über Luftqualitätsstandards und Emissionshöchstmengen)
BNatSchG	Gesetz über Naturschutz und Landschaftspflege (Bundesnatur- schutzgesetz)
BVerwG	Bundesverwaltungsgericht
CEF-Maßnah- men	„continuous ecological functionality“ - Maßnahmen = Maßnahmen zur Aufrechterhaltung der ökologischen Funktion der vom Eingriff betroffenen Lebensstätten im räumlichen Zusammenhang
dB(A)	Dezibel (A)
DIN	Deutsche Industrie Norm
DSchG NRW	Gesetz zum Schutz und zur Pflege der Denkmäler im Lande Nord- rhein-Westfalen (Denkmalschutzgesetz)
DÖV	Die öffentliche Verwaltung
DTV	Durchschnittliche Tägliche Verkehrsstärke
DVBl.	Deutsches Verwaltungsblatt
EEG NRW	Gesetz über Enteignung und Entschädigung für das Land Nord- rhein-Westfalen (Landesenteignungs- und -entschädigungsge- setz)
EG-WRRL	Wasserrahmenrichtlinie der Europäischen Gemeinschaft

ELA	Empfehlungen für die landschaftspflegerische Ausführung im Straßenbau (ELA), Ausgabe 2013, ARS Nr. 135 des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur vom 29.07.2015 - StB 13/7143.2/05-04/2077594 (VkBl. 2015 S. 513)
FlurbG	Flurbereinigungsgesetz
FH	Fachhochschule Münster, Standort Steinfurt
GG	Grundgesetz für die Bundesrepublik Deutschland
Gem. RdErl.	Gemeinsamer Runderlass
LBP	Landschaftspflegerischer Begleitplan
LBodSchG NRW	Landesbodenschutzgesetz für das Land Nordrhein-Westfalen
LNatSchG NRW	Gesetz zum Schutz der Natur in Nordrhein-Westfalen (Landesnatorschutzgesetz)
LWG NRW	Wassergesetz für das Land Nordrhein-Westfalen (Landeswassergesetz)
MBI. NRW	Ministerialblatt des Landes Nordrhein-Westfalen
MLuS-02	Merkblatt über Luftverunreinigung an Straßen ohne oder mit lockerer Randbebauung, Ausgabe 2005; ARS Nr. 17/2002 des BMVBW vom 19. Sept. 2002 – S 13/14.83.10-01/38 Va 02 – (VkBl. 2002, S. 624) Geänderte Fassung 2005 ARS Nr. 06/2005 des BMVBW vom 12. April 2005 – S 13/14.83.10-01/10 Va 05 – (VkBl. 2005, S. 394)
MUNLV	Ministerium für Umwelt und Naturschutz, Landwirtschaft und Verbraucherschutz des Landes Nordrhein-Westfalen
MWMEV	Ministerium für Wirtschaft und Mittelstand, Energie und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen
NJW	Neue Juristische Wochenschrift
NO <sub>2</sub>	Stickstoffdioxid
NVwZ	Neue Zeitschrift für Verwaltungsrecht
PM <sub>10</sub>	Partikel mit aerodynamischem Durchmesser kleiner als 10 µm
PM <sub>2,5</sub>	Partikel mit aerodynamischem Durchmesser kleiner als 2,5 µm
RAS	Richtlinien für die Anlage von Straßen

RAS-LP 2	Richtlinien für die Anlage von Straßen, Teil: Landschaftspflege, Abschnitt 2: Landschaftspflegerische Ausführung; ARS Nr. 39/1993 des Bundesministers für Verkehr vom 30. Nov. 1993 – StB 11/14.87.02-06/117 Va 93 – (VkBl. 1994, S. 439), geändert durch ARS Nr. 11/2001 des BMVBW vom 2. Okt. 2001 – S 13/14.87.02-06/47 Va 01 -
RAS-LP 4	Richtlinien für die Anlage von Straßen, Teil: Landschaftspflege, Abschnitt 4: Schutz von Bäumen, Vegetationsbeständen und Tieren bei Baumaßnahmen – Ausgabe 1999 –; ARS Nr. 20/1999 des BMVBW vom 20. Sept. 1999 – S 13/14.87.02-08/84 Va 99 – (VkBl. 1999, S. 694)
RAS-Q	Richtlinien für die Anlage von Straßen, Teil: Querschnitte, Ausgabe 1996; ARS Nr. 28/1996 des Bundesministeriums für Verkehr v. 15. 08.1996 – StB 13/38.50.05/65 Va 96 – (VkBl. 1996, S. 481)
RLS-90	Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen, Ausgabe 1990; ARS Nr. 8/1990 des Bundesministers für Verkehr vom 10. April 1990 – StB 11/14.86.22-01/25 Va 90 – (VkBl. 1990 S. 258) und Nr. 14/1991 vom 25. April 1991 – StB 11/26/14.86.22-01/27 – Va 91 – (VkBl. 1991 S. 480)
StrWG NRW	Straßen- und Wegegesetz des Landes Nordrhein-Westfalen
TA Lärm	Technische Anleitung zum Schutz gegen Lärm
TKG	Telekommunikationsgesetz
UmwRG	Gesetz über ergänzende Vorschriften zu Rechtsbehelfen in Umweltangelegenheiten nach der EG-Richtlinie 2003/35/EG – Umwelt-Rechtsbehelfsgesetz
UNB	Untere Naturschutzbehörde
UVPG	Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung
UVPVwV	Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Ausführung des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung
UVS	Umweltverträglichkeitsstudie
VAwS	Verordnung über Anlagen zum Umgang mit wassergefährdenden Stoffen
VkBl.	Verkehrsblatt
VLärmSchR 97	Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes (Verkehrslärmschutzrichtlinien) -VLärm-SchR 97-; ARS Nr. 26/1997 des Bundesministeriums für Verkehr vom 2. Juni 1997 - StB 15/40.80.13-65/11 Va 97 (VkBl. 1997 S. 434)
VV-Artenschutz	Verwaltungsvorschrift zur Anwendung der nationalen Vorschriften zur Umsetzung der Richtlinien 92/43/EWG und 2009/147/EG zum Artenschutz bei Planungs- oder Zulassungsverfahren

VwGO	Verwaltungsgerichtsordnung
VwVfG NRW	Verwaltungsverfahrensgesetz für das Land Nordrhein-Westfalen
WHG	Gesetz zur Ordnung des Wasserhaushalts (Wasserhaushaltsgesetz)

Die vorgenannten Gesetze und Verordnungen sind unter Berücksichtigung der jeweiligen Übergangsvorschriften in der jeweils aktuellen Fassung angewendet worden.

## **A. Entscheidung**

### **1. Feststellung des Planes**

Der Plan für den Neubau

a) der Kreisstraße (K) 76n von Bau-km 1,200 bis Bau-km 2,880

Neubau der K 76n als Westliche Entlastungsstraße Steinfurt (Ortsteil Burgsteinfurt) mit Anschluss über die Gemeindestraße Dieselstraße an den Knotenpunkt (Kreisverkehr) Landesstraße (L) 510 (Ochtruper Straße) / Bundesstraße (B) 54, sowie Anschluss an den Knotenpunkt K 76 (Leerer Straße) / Gemeindestraße Lindesaystraße.

Der Neubau der K 76n beginnt mit dem Umbau der Dieselstraße im Gewerbegebiet Sonnenschein ab der Einmündung Röntgenstraße und endet mit der Einpassung eines neuen Kreisverkehrs in die vorhandene K 76, Leerer Straße und der Lindesaystraße. In etwa der Mitte (bei Bau-km 2+119) der geplanten K 76n ist der Neubau eines Kreisverkehrs zum Anschluss der Fachhochschule Münster, Standort Steinfurt - FH - (Kreisverkehr FH), geplant.

und

b) eines Wirtschaftsweges (Gemeindestraße im Außenbereich) von Bau-km 0,048 bis Bau-km 0,640

Neubau eines Wirtschaftsweges in der Bauerschaft Veltrup mit Beginn am geplanten Kreisverkehr FH bis zum Anschluss an den vorhandenen Wirtschaftsweg im Bereich des Tagungszentrums Karneol.

wird einschließlich der notwendigen Folgemaßnahmen an Verkehrswegen und Anlagen Dritter sowie der landschaftspflegerischen Kompensationsmaßnahmen auf dem Gebiet der Stadt Steinfurt und auf dem durch Ausgleichsmaßnahmen betroffenen Gebiet der Stadt Rheine und der Gemeinde Metelen nach Maßgabe der folgenden Bestimmungen festgestellt.

Die Feststellung des von dem Kreis Steinfurt und der Stadt Steinfurt (Vorhabenträger/Träger der Straßenbaulast) aufgestellten Plans erfolgt gemäß §§ 38 ff. Straßen- und Wegegesetz des Landes Nordrhein-Westfalen (StrWG NRW) in Verbindung mit §§ 72 ff. Verwaltungsverfahrensgesetz für das Land Nordrhein-Westfalen (VwVfG NRW) und §§ 5 ff. des Gesetzes über die Umweltverträglichkeit (UVPg) in der bis zum 16.05.2017 geltenden Fassung.

Aufgrund der nachfolgend unter Abschnitt B, Nr. 2 dargestellten Planungsüberlegungen und nach dem Ergebnis des Anhörungsverfahrens wird das planfestgestellte Vorhaben unter Abwägung der zu berücksichtigenden öffentlichen und privaten Belange einschließlich der Umweltverträglichkeit als notwendig und verhältnismäßig angesehen.

Durch diesen Planfeststellungsbeschluss wird die Zulässigkeit des Vorhabens einschließlich der notwendigen Folgemaßnahmen an anderen Anlagen im Hinblick auf alle von ihm berührten öffentlichen Belange festgestellt. Neben der Planfeststellung sind andere behördliche Genehmigungen, Verleihungen, Erlaubnisse, Bewilligungen, Zustimmungen und Planfeststellungen, soweit in diesem Beschluss nichts anderes bestimmt ist, nicht erforderlich (§ 75 Abs. 1 VwVfG NRW).

Die Planfeststellung regelt nur die öffentlich-rechtlichen Beziehungen zwischen den Beteiligten. Eigentumsverhältnisse werden durch diese Planfeststellung selbst nicht verändert und sind daher auch nicht Gegenstand dieses Verfahrens. Diese Planfeststellung ersetzt deshalb nicht die Zustimmung der Grundstückseigentümer zur Benutzung ihrer Grundstücke, soweit diese Zustimmung erforderlich ist.

Die Bezirksregierung Münster ist für dieses Verfahren zuständige Anhörungsbehörde gemäß § 39 Abs. 1 StrWG NRW und zuständige Planfeststellungsbehörde gemäß § 39 Abs. 2 StrWG NRW.

## **2. Festgestellte Planunterlagen**

Der festgestellte Plan umfasst folgende mit meinem Feststellungsvermerk versehenen Unterlagen:

### **2.1 Planunterlagen, die öffentlich ausgelegen haben**

<b>Lfd. Nr.</b>	<b>Bezeichnung der Planunterlagen</b>	<b>Anlage Nr.</b>	<b>Datum</b>	<b>Maßstab 1 :</b>
1	Erläuterungsbericht und Anlage Verkehrsuntersuchung	1 S. 1 - 32	12.05.2014	
2	Übersichtskarte	2	05.05.2014	25.000
3	Übersichtslageplan	3	05.05.2014	5.000
4	Übersichtshöhenplan	4 Bl. 1 - 2	05.05.2014	1.000/100
5	Lagepläne	5 Bl. 5 - 10	05.05.2014	500
6	Straßenquerschnitte	7 Bl. 1 - 3	05.05.2014	50
7	Übersichtskarte Grunderwerb	10.1 Bl. 1	05.05.2014	50.000
8	Grunderwerbsplan	10.2 Bl. 5 -14	05.05.2014	500
9	Grunderwerbsverzeichnis	10.3 Bl. 0 – 8	05.05.2014	
10	Regelungsverzeichnis	11 S. 1 -6 und Bl. 1 - 22	05.05.2014	
11	Immissionstechnischer Fachbeitrag	17 S. 1 - 12 und Anlagen		
12	Wassertechnischer Entwurf	18, 18.0 und 18.1	14.04.2014	
13	Übersichtslageplan Einzugsgebiete	18.2	05.05.2014	2.500
14	Wassertechnische Unterlagen	18.3 - 18.12	14.04.2014	
15	Luftschadstoffbetrachtungen	19 S. 1 - 23	April 2014	
16	Umweltverträglichkeitsstudie, Variantenvergleich und Übersichtslagepläne	20, S. 1 - 66, 20, Bl. 9 - 12	25.11.2010	5.000
17	Landschaftspflegerischer Begleitplan, Erläuterungsbericht	9.1.0, S. 1 – 106 und Anlagen	April 2014	

17.1	Bestands- und Konfliktpläne	9.1.1	05.05.2014	2.500
17.2	Übersichtsplan Maßnahmen	9.2.1	05.05.2014	2.500
17.2.2	Maßnahmenplan	9.2.2, Bl. 5 - 14	05.05.2014	500/1.000
17.2.3	Gestaltungsprofile Flugstraßen I - VIII	9.2.3, Detailpläne I-III	05.05.2014	100
17.3.1	Maßnahmenverzeichnis K 76n	9.3.1, S. 1 - 35		
17.3.2	Maßnahmenverzeichnis Wirtschaftsweg	9.3.2, S. 1 - 13		
17.4	Fachbeitrag Artenschutz	9.4.0, S. 1 - 161	April 2014	
17.4.1	Übersichtsplan Artenschutz	9.4.1	05.05.2014	

## 2.2 Deckblattunterlagen, die öffentlich ausgelegt haben

### Deckblatt A

Lfd. Nr.	Bezeichnung der Planunterlagen	Anlage Nr.	Datum	Maßstab 1 :
18	Erläuterungsbericht und Anlagen 1 (Verkehrsuntersuchung 09/2015) und 2 (Variantenvergleich Artenschutz, Variante Landwirtschaft-WLV/Variante Planfeststellung)	1 S. 1 - 18	28.09.2015	
19	Übersichtskarte	2	05.05.2014	25.000
20	Übersichtslageplan	3	02.09.2015	5.000
21	Lagepläne	5 Bl. 5, Bl. 7, Bl. 8, Bl. 10, Bl. 10a	05.05.2014 30.07.2015 02.09.2015 12.03.2015 02.09.2015	500
22	Landschaftspflegerischer Begleitplan, Erläuterungsbericht	9.1.0, S. 1 - 10 und Anlagen	August 2015	
23	Bestands- und Konfliktplan	9.1.1	02.09.2015	2.500
24	Übersichtsplan Maßnahmen	9.2.1	02.09.2015	2.500
25	Maßnahmenplan	9.2.2, Bl. 7, Bl. 10, Bl. 10a	02.09.2015 12.03.2015 02.09.2015	500 500 500
26	Maßnahmenverzeichnis K 76n	9.3.1, S. 1 - 5		

27	Maßnahmenverzeichnis Wirtschaftsweg	9.3.2, S. 1 - 3		
28	„Trassenvariante Landwirtschaft“, Stellungnahme Artenschutz (Fledermäuse)	9.5, S. 1 -1 2	Juni 2015	
29	Grunderwerbspläne	10.2, Bl. 5, Bl. 6a Bl. 7, Bl. 8, Bl. 10, Bl. 10a, Bl. 11 u. 12	10.03.2015 05.05.2014 30.07.2015 02.09.2015 12.03.2015 02.09.2015 10.03.2015	500 500 500 500 500 500 500
30	Grunderwerbsverzeichnis	10.3, Bl. 5.1, 6a.1, 7.1, 8.1, 8.2, 8.3, 10.1, 10.2, 10.3, 10a.1, 10a.2, 11.1,12.1	28.09.2015	
31	Regelungsverzeichnis	11, Bl. 1 - 25 und Vorbe- merkungen S. 1 - 5	28.09.2015	
32	Wassertechnischer Entwurf, Ergänzende Stellungnahme	18.13, S. 1 - 8 und Anlagen	15.09.2015	

### 2.3 Deckblattunterlagen, die aufgrund vereinfachter Verfahrensbeteiligung nicht öffentlich ausgelegt haben

#### Deckblatt B

Lfd. Nr.	Bezeichnung der Planunterlagen	Anlage Nr.	Datum	Maßstab 1 :
33	Erläuterungsbericht	1 S. 1 - 6	24.03.2017	
34	Übersichtslageplan	3	24.03.2017	5.000
35	Lagepläne	5 Bl. 7, Bl. 8, Bl. 10a	24.03.2017 24.03.2017 24.03.2017	500
36	Landschaftspflegerischer Begleitplan, Erläuterungsbericht	9.1.0, S. 1 - 10 und Anlagen	März 2017	
37	Bestands- und Konfliktplan	9.1.1	24.03.2017	2.500
38	Übersichtsplan Maßnahmen	9.2.1	24.03.2017	2.500

39	Maßnahmenpläne	9.2.2	24.03.2017	500
		Bl. 7,	24.03.2017	500
		Bl. 8,	24.03.2017	500
		Bl. 10a,	24.03.2017	500
		Bl. 13,	24.03.2017	1.000
		Bl. 14	24.03.2017	1.000
40	Grunderwerbspläne	10.2	24.03.2017	500
		Bl. 7,	24.03.2017	500
		Bl. 8,	25.04.2017	500
		Bl. 10a,	24.03.2017	1.000
		Bl. 13, Bl. 14	24.03.2017	1.000
41	Grunderwerbsverzeichnis	10.3 Bl. 7, Bl. 08.1, Bl. 10a.1, Bl. 13, Bl. 14	24.03.2017	
42	Regelungsverzeichnis	11 Bl. 1 u. Bl. 2 und Vorbemerkungen S. 1-6	24.03.2017	
43	Wassertechnischer Entwurf Ergänzende Stellungnahme	18.14 S. 1 - 9 und Anlagen	24.03.2017	

**2.4 Unterlagen, deren Inhalte in den unter Abschnitt A, Nr. 2.1, 2.2 und 2.3 dieses Beschlusses aufgeführten Planunterlagen und Deckblättern Berücksichtigung gefunden haben oder zwecks aktualisierender Überprüfung aus diesen hervorgegangen sind und gemäß § 9 Abs. 1b S. 2 UVPG als Umweltinformationen öffentlich ausgelegt werden**

Lfd. Nr.	Bezeichnung der Planunterlagen	Anlage Nr.	Datum	Maßstab 1 :
44	Fachbeitrag zur EG-Wasser- rahmenrichtlinie (EG-WRRL)	21	14.02.2018	
45	Verkehrsgutachtliche Stellungnahme zur Verkehrsuntersuchung 07/2011 (Planungsbüro Hahm)		13.06.2018	

## **2.5 Unterlagen, die einwendungsbezogen planfestgestellt und gemäß § 9 Abs. 1b S. 2 UVPG als Umweltinformationen öffentlich ausgelegt werden**

<b>Lfd. Nr.</b>	<b>Bezeichnung der Planunterlagen</b>	<b>Datum</b>
46	Generalstellungnahme des Vorhabenträgers zum Erörterungstermin	25.03.2015
47	Niederschrift über den Erörterungstermin vom 05.05. bis 08.05.2015 in Burgsteinfurt	08.05.2015
48	Wassertechnische Stellungnahme vom Ingenieurbüro Herrendörfer + Partner zur Verlegung Gewässer 3500	01.03.2016
49	Fledermauskundliche Stellungnahme von Echolot GbR zur Verlegung Gewässer 3500	02.03.2016

## **2.6 Unterlagen, die aus sonstigen Gründen planfestgestellt und ausgelegt werden**

<b>Lfd. Nr.</b>	<b>Bezeichnung der Planunterlagen</b>	<b>Datum</b>
50	Unfallauswertung Steinfurt-Burgsteinfurt – Bereich FH, insbesondere auch Kinderunfälle im Bereich FH	25.02.2016 13.04.2016 18.09.2017

## **3. Wasserrechtliche Regelung**

Dem Straßenbaulastträger wird erlaubt, das von den befestigten Straßenflächen abfließende und gesammelte Niederschlagswasser in die in den wassertechnischen Unterlagen (Abschnitt A, Nr. 2.1, lfd. Nrn. 12 - 14) genannten Gewässer an den dort ausgewiesenen Einleitungsstellen mit den dort aufgeführten maximalen Mengen einzuleiten und dem Grundwasser zuzuführen.

Die Regelung stützt sich auf die §§ 2, 8, 9, 10, 11, 18, 19, 47 und 57 des Gesetzes zur Ordnung des Wasserhaushalts (Wasserhaushaltsgesetz – WHG) in Verbindung mit den §§ 12 ff. des Wassergesetzes für das Land Nordrhein-Westfalen (Landeswassergesetzes – LWG NRW).

Die Erlaubnis wird unbefristet erteilt; sie steht jedoch unter dem Vorbehalt nachträglicher Inhalts- und Nebenbestimmungen nach § 13 WHG.

Eine Untersuchung des eingeleiteten Wassers ist nicht erforderlich, da eine erhebliche Beeinträchtigung des Wasserhaushaltes nicht zu erwarten ist und die sich aus den Anforderungen nach § 57 Abs. 1 und 2 WHG ergebenden Grenzen eingehalten werden.

#### **4. Nebenbestimmungen und Auflagen**

Der Planfeststellungsbeschluss ergeht zum Wohl der Allgemeinheit und zur Vermeidung nachteiliger Wirkungen und Rechte anderer nach § 38 Abs. 1 StrWG NRW i. V. m. § 74 Abs. 2 VwVfG NRW unter folgenden Nebenbestimmungen:

##### **4.1 Wasserwirtschaft**

###### **4.1.1 Allgemeines**

Der Straßenbaulastträger hat der Oberen Wasserbehörde

- die festgestellten wasserbautechnischen Unterlagen,
- den Planfeststellungsbeschluss,
- einen Übersichtsplan einschließlich der Darstellung der zu entwässern- den Flächen,
- einen Lageplan mit Kenntlichmachung der Lage der Einleitungsstellen,
- die Bezeichnung der Vorfluter sowie
- die jeweilige Einleitungsmenge einschließlich Berechnungsgrundlage

zu übersenden.

4.1.1.1 In das Wasserbuch einzutragen sind die Einleitungen, wie sie sich aus dem wasserrechtlichen Antrag der Trägerin der Straßenbaulast (Abschnitt A, Nr. 2.1, lfd. Nrn. 12-14, Nr. 2.2, lfd. Nr. 32 und Nr. 2.3 lfd. Nr. 43 dieses Beschlusses) ergeben.

4.1.1.2 Bei der Bauausführung ist auf die Belange des Schutzes von Grund- und Oberflächenwasser Rücksicht zu nehmen. Insbesondere ist bei der Verwendung wassergefährdender Stoffe (Treibstoffe, Öle und andere wassergefährdende Stoffe) die Verunreinigung eines Gewässers zu vermeiden. Ölbindemittel ist in ausreichendem Maße auf der Baustelle vorzuhalten. Die

Vorschriften des WHG und der Verordnung über Anlagen zum Umgang mit wassergefährdenden Stoffen (AwSF) sind zu beachten.

- 4.1.1.3 Die Oberflächenentwässerung hat so zu erfolgen, dass die anliegenden Grundstücke nicht erheblich beeinträchtigt werden. Schäden, die durch unregelmäßigen Wasserabfluss von der planfestgestellten Anlage verursacht werden, sind vom Straßenbaulastträger zu beseitigen. Nachträgliche Entscheidungen bleiben insoweit vorbehalten.

## **4.2 Kreislaufwirtschaft/Abfälle**

Sofern Recycling-Baustoffe im Straßen- und Erdbau verwendet werden, sind hinsichtlich der Verwendungsgebiete und der Güteüberwachung folgende gemeinsame Runderlasse (Gem. RdErl.) zu beachten:

- Gem. RdErl. des Ministeriums für Stadtentwicklung und Verkehr und des Ministeriums für Umwelt, Raumordnung und Landwirtschaft vom 21.12.1992 (Ministerialblatt des Landes Nordrhein-Westfalen - MBI. NRW -, Nr. 17, 1993, S. 511, - Hinweise für die Wiederverwendung teerhaltiger Straßenbaustoffe -)
- Gem. RdErl. des Ministeriums für Umwelt und Naturschutz, Landwirtschaft und Verbraucherschutz (MUNLV) und des Ministeriums für Wirtschaft und Mittelstand, Energie und Verkehr (MWMEV) vom 09.10.2001 (MBI. NRW, Nr. 75, 2001, S. 1472, - Anforderungen an den Einsatz von mineralischen Stoffen aus industriellen Prozessen im Straßen- und Erdbau -)
- Gem. RdErl. des MUNLV und des MWMEV vom 09.10.2001 (MBI. NRW, Nr. 76, 2001, S. 1494, - Anforderungen an den Einsatz von mineralischen Stoffen aus Bautätigkeiten (Recycling-Baustoffe) im Straßen- und Erdbau -)

- Gem. RdErl. des MUNLV und des MWMEV vom 09.10.2001 (MBI. NRW, Nr. 77, 2001, S. 1508, – Anforderungen an die Güteüberwachung und den Einsatz von Hausmüllverbrennungsaschen im Straßen- und Erdbau -)
- Gem. RdErl. des MUNLV und des MWMEV vom 09.10.2001 (MBI. NRW, Nr. 78, 2001, S. 1528, – Güteüberwachung von mineralischen Stoffen im Straßen- und Erdbau -)
- Gem. RdErl. des MUNLV und des MWMEV vom 14.09.2004 (MBI. NRW, Nr. 36, 2004, S. 871), in der Fassung vom 08.04.2005 (MBI. NRW, Nr. 22, 2005, S. 550 - Anforderungen an die Güteüberwachung und den Einsatz von Metallhüttenschlacken im Straßen- und Erdbau -).

Auf die §§ 32 Abs. 2 und 48 Abs. 2 WHG wird hingewiesen.

Weiter wird darauf hingewiesen, dass der Verwertung von Abfällen nach dem Kreislaufwirtschaftsgesetz sowie dem Landesabfallgesetz NRW – unter Beachtung der einschlägigen Vorschriften – Vorrang einzuräumen ist.

### **4.3 Bodenschutz/Altlasten**

Werden bei Bauarbeiten Altlasten im Sinne des § 2 Abs. 5 des Bundesbodenschutzgesetzes (BBodSchG) und ggf. hierdurch verursachte Gewässer-  
verunreinigungen entdeckt, hat der Vorhabenträger diese in Abstimmung mit der örtlich zuständigen Unteren Bodenschutzbehörde zu sanieren (§§ 2 Abs. 7, 4 Abs. 3 BBodSchG). Auch das Landesamt für Natur, Umwelt und Verbraucherschutz Nordrhein-Westfalen ist unverzüglich zu benachrichtigen.

Die während der Bauphase für Baustelleneinrichtungen, Erddeponien, Arbeitsstreifen und Materiallagerungen vorübergehend in Anspruch zu neh-

menden Flächen sind unmittelbar nach Abschluss der Baumaßnahmen entsprechend ihrer bisherigen Nutzung standortgerecht wiederherzustellen.

Bodenverdichtungen, insbesondere durch Berücksichtigung der Bodenart, Bodenfeuchtigkeit und des von den eingesetzten Geräten verursachten Bodendrucks, sind durch Tiefenlockerungsmaßnahmen so weit wie möglich zu vermeiden. Schadenersatzansprüche gegen den Vorhabenträger hinsichtlich den noch entstehender und nicht zu beseitigender Bodenverdichtungen bleiben unberührt.

#### **4.4 Natur- und Landschaftsschutz**

4.4.1 Durch das Vorhaben verursachte Eingriffe in Natur und Landschaft werden nach den Festsetzungen des Landschaftspflegerischen Begleitplanes (LBP) und den Vorgaben des Bundesnaturschutzgesetzes (BNatSchG) möglichst vermieden. Verbleibende Beeinträchtigungen des Naturhaushaltes werden ausgeglichen oder ersetzt und das Landschaftsbild wieder hergestellt bzw. neu gestaltet. Hierzu sind die im LBP und seinem integrierten Artenschutzgutachten festgesetzten Maßnahmen (siehe Maßnahmenübersichtspläne und Maßnahmenverzeichnisse, vgl. Abschnitt A, Nr. 2.1, lfd. Nrn. 17.2, 17.3.1 und 17.3.2, Nr. 2.2, lfd. Nrn. 24-27 und Nr. 2.2, lfd. Nrn. 38-39) der Eingriffsregelung und des Artenschutzes in Form von

- Vermeidungsmaßnahmen,
- Ausgleichsmaßnahmen und
- Gestaltungsmaßnahmen

vom Vorhabenträger auszuführen.

4.4.2 Für die im LBP festgelegten Maßnahmen zur Vermeidung und zur Kompensation der Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft sind in Abstimmung mit der Unteren Naturschutzbehörde des Kreises Steinfurt und der

Biologischen Station des Kreises Steinfurt landschaftspflegerische Ausführungs- und Pflegepläne zu erstellen. Die Maßnahmen sind so auszuführen, dass sie die ihnen zugedachten Funktionen auf Dauer erfüllen können. Das schließt auch eine sachgerechte Pflege ein.

- 4.4.3 Alle Maßnahmen des Landschaftspflegerischen Begleitplans einschließlich des Artenschutzbeitrages sind vor Baubeginn mit der Unteren Naturschutzbehörde (UNB) abzustimmen.
- 4.4.4 Im Rahmen der Bauausführung ist eine ökologische Baubegleitung von der Bauvorbereitung bis zum Abschluss aller Bauarbeiten einschließlich der Kompensationsmaßnahmen sicherzustellen.  
Zudem ist eine Erfolgskontrolle (Monitoring) für die vorgezogenen Ausgleichsmaßnahmen (sog. CEF-Maßnahme) vorzusehen. Hierbei ist in Abstimmung mit der UNB eine Kontrolle der fortdauernden ökologischen Funktionstüchtigkeit der getroffenen Maßnahmen durchzuführen, um auf dieser Grundlage zu entscheiden, ob die Maßnahmen Erfolg gezeigt haben oder ggf. optimiert und fortgesetzt werden müssen und einer Nachkontrolle bedürfen.
- 4.4.5 Die Flächen der Kompensationsmaßnahmen sowie Art und Umfang der darauf durchzuführenden Maßnahmen sind der UNB gemäß § 34 Abs. 1 LNatSchG NRW nach Fertigstellung der Straße und nachfolgend deren Umsetzung sowie gemäß § 17 Abs. 6 BNatSchG zur Aufnahme in das Ausgleichsflächenkataster mitzuteilen.
- 4.4.6 Die Durchführung der festgestellten Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen außerhalb des unmittelbaren Trassenbereichs ist spätestens mit Baubeginn einzuleiten und grundsätzlich innerhalb eines Jahres abzuschließen.  
Die Durchführung der vorgenannten Maßnahmen im unmittelbaren Trassenbereich ist innerhalb eines Jahres nach Herstellung der Fahrbahn vorzunehmen. Hierbei ist die jeweilige Vegetationsperiode zu berücksichtigen.

Die in den Maßnahmenblättern für die Maßnahmen mit artenschutzrechtlichem Bezug getroffenen speziellen Regelungen zum Zeitpunkt ihrer Durchführung bleiben hiervon unberührt.

- 4.4.7 Die Erhaltung der Pflanzenbestände sowie ihr Schutz vor Beschädigungen hat während der Bauzeit nach DIN 18 920 bzw. RAS-LP 4 zu erfolgen. Im Zuge der Bauausführung entstehende Schäden im Kronen-, Stamm- und Wurzelbereich von Einzelbäumen oder Gehölzbeständen sind durch sachgerechten Schnitt und Wundverschluss nach den einschlägigen Vorschriften zu beheben. Unvorhergesehene Beschädigungen oder Zerstörungen von Pflanzenbeständen sind zu ersetzen. Bodenverdichtungen sind im Bereich der durch die Baumaßnahme betroffenen Pflanzenbestände nach Möglichkeit zu vermeiden. Der Wurzelraum ist zu sichern. Unvermeidbare Eingriffe in Pflanzenbestände sind nach § 39 Abs. 5 Nr. 2 BNatSchG außerhalb des Zeitraumes vom 1. März bis zum 30. September vorzunehmen.
- 4.4.8 Ersatzpflanzungen und Ansaaten sind grundsätzlich mit bodenständigen Arten vorzunehmen. Auf Torf, Dünger und chemische Mittel ist bei der Durchführung der landschaftspflegerischen Arbeiten und bei der Pflege der Anpflanzungen soweit wie möglich zu verzichten.
- 4.4.9 Der Träger der Straßenbaulast hat für eine dauerhafte Sicherung und Unterhaltung der Kompensationsmaßnahmen auf seine Kosten Sorge zu tragen und die erforderlichen Pflegemaßnahmen entsprechend den in den Empfehlungen für die landschaftspflegerische Ausführung im Straßenbau (ELA) enthaltenen Vorgaben zu übernehmen. Die zeitliche Dauer der Entwicklungs- und Unterhaltungspflege ist im Rahmen der Ausführungsplanung nach den in den ELA dargestellten Grundsätzen festzulegen. Bei nicht in das Eigentum des Straßenbaulastträgers übergehenden Kompensationsflächen obliegt dem jeweiligen Eigentümer die Unterhaltungspflege; die Kosten hierfür hat der Träger der Straßenbaulast zu tragen. Bei den im Privateigentum verbleibenden Flächen ist sicherzustellen, dass die

Nutzung der nach dem landschaftspflegerischen Begleitplan für Kompensationsmaßnahmen vorgesehenen Flächen durch Eintragung entsprechender Rechte in das jeweilige Grundbuch dinglich gesichert wird. Das Regelungsverzeichnis ist ggf. entsprechend zu berichtigen. Soweit abweichend hiervon eine Regelung mit einem Dritten über die Ablösung der Unterhaltungspflicht getroffen worden ist, kann hierauf im Regelungsverzeichnis ergänzend hingewiesen werden.

#### **4.5 Landwirtschaft**

- 4.5.1 Es ist sicherzustellen, dass alle vom Straßenbau berührten und von ihren bisherigen Zufahrten abgeschnittenen Grundstücke wieder eine ordnungsgemäße Anbindung an das öffentliche Wegenetz erhalten. Dies gilt auch während der Bauzeit; gegebenenfalls sind provisorische Zufahrten einzurichten.
- 4.5.2 Restflächen, die ohne Anbindung an das öffentliche Straßen- und Wegenetz verbleiben, sind auf Wunsch des Eigentümers vom Straßenbaulastträger zu übernehmen und dem Eigentümer der benachbarten Betriebsflächen – ggf. als Ersatzland – anzubieten.
- 4.5.3 Bei der Bepflanzung der Straßenseiten- und Ausgleichsflächen ist ein hinreichender Abstand zu den landwirtschaftlich genutzten Flächen einzuhalten. Auf die Nutzung der angrenzenden Grundstücke ist darüber hinaus Rücksicht zu nehmen, insbesondere sollen bei Baumpflanzungen entlang landwirtschaftlicher Nutzflächen die nachteiligen Auswirkungen durch Schatten, Laubfall und Wurzelwerk auf das unbedingt notwendige Maß beschränkt werden.
- 4.5.4 Bestehende Drainagen sind funktionsfähig zu erhalten bzw. wiederherzustellen. Technische Einzelheiten sind mit den betroffenen Grundstückseigentümern abzustimmen.

#### **4.6 Unterrichtungspflichten und Abstimmungserfordernisse**

Die mit der Verlegung und/oder Sicherung von Telekommunikationslinien zusammenhängenden Maßnahmen sind mindestens 6 Monate vor Baubeginn mit der Deutsche Telekom Technik GmbH, Münster, abzustimmen.

#### **4.7 Denkmalschutz/Bodendenkmäler**

4.7.1 Erste Erdbewegungen sind 2 Wochen vor Beginn der LWL-Archäologie für Westfalen, Außenstelle Münster, An den Speichern 7, 48157 Münster, schriftlich mitzuteilen.

4.7.2 Der LWL-Archäologie für Westfalen, Außenstelle Münster (Tel. 0251/591-8911) – oder der Stadt Steinfurt als Untere Denkmalbehörde sind Bodendenkmäler (kulturgeschichtliche Bodenfunde, aber auch Veränderungen und Verfärbungen in der natürlichen Bodenbeschaffenheit) unverzüglich zu melden. Ihre Lage im Gelände darf nicht verändert werden (§§ 15 und 16 DSchG NRW).

4.7.3 Der LWL-Archäologie für Westfalen oder ihren Beauftragten ist das Betreten des Grundstücks zu gestatten, um ggf. archäologische Untersuchungen durchführen zu können (§ 28 DSchG NRW). Die dafür benötigten Flächen sind für die Dauer der Untersuchungen freizuhalten.

#### **4.8 Baulärm / Erschütterungen**

Zur Vermeidung schädlicher Umweltauswirkungen durch Erschütterungen hat der Vorhabenträger bei allen Bauarbeiten in der Nähe von Gebäuden jedweder Nutzungsart die der DIN 4150-3 „Erschütterungen im Bauwesen“ entnommenen und in Tabelle 1 zum Gem. RdErl. „Messung, Beurteilung und Verminderung von Erschütterungsimmissionen“ des Ministeriums für

Umwelt und Naturschutz, Landwirtschaft und Verbraucherschutz, des Ministeriums für Wirtschaft und Mittelstand, Energie und Verkehr und des Ministeriums für Städtebau und Wohnen, Kultur und Sport vom 31.7.2000 - MBl. NRW. S. 945 - enthaltenen Anhaltswerte zu beachten.

Es wird davon ausgegangen, dass sich weder durch die Bauarbeiten noch durch den Betrieb des Straßenbauvorhabens Einwirkungen auf Nachbargrundstücke ergeben, die deren Benutzung über das ortsübliche Maß hinaus beeinflussen.

Sofern in Folge von Bauarbeiten der Eintritt oder die Vergrößerung von Schäden an der baulichen Substanz von Gebäuden festgestellt wird, hat der Vorhabenträger unverzüglich auf seine Kosten geeignete Maßnahmen zur Verhinderung weiterer Schäden und zur Erhaltung der baulichen Substanz vorzunehmen.

Nachweislich auf die Bautätigkeit zurückzuführende Schäden sind vom Vorhabenträger auf seine Kosten zu beheben.

Soweit Unstimmigkeiten auftreten, ob ein baubedingter Schaden vorliegt und wie bzw. in welchem Umfang er auszugleichen ist, behält sich die Planfeststellungsbehörde eine abschließende Entscheidung vor (§ 74 Abs. 3 VwVfG NRW).

Die einschlägigen Richtlinien und Bestimmungen, wie z. B. die Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm – Geräuschimmissionen – (AVV Baulärm) und die Geräte- und Maschinenlärmschutzverordnung (32. BImSchV), soweit sie anwendbar ist, sind im Rahmen der Bauausführungsplanung und -durchführung zu beachten.

Zur Reduzierung der Beeinträchtigung durch Baulärm sind dem Stand der Technik entsprechende geräuscharme Baumaschinen einzusetzen. Gleichzeitig hat der Vorhabenträger darauf zu achten, dass möglichst geräuscharme Bauverfahren zur Anwendung kommen. Für eine temporär notwendige Verwendung lautstarker Baumaschinen (Schlagrammen, o. ä.) ist eine Beschränkung der Betriebszeiten vorzusehen. Hierdurch soll der Erholungs- und Ruheanspruch am Wochenende sowie die Nachtruhe der Anwohner gewährleistet werden.

Sollte sich jedoch im Rahmen der Bauausführungsplanung ergeben, dass unvermeidbare Bauverfahren mit zu erwartenden erheblichen Erschütterungs- oder Baulärmimmissionen eingesetzt werden müssen, welche die Richtwerte der AVV überschreiten, behält sich die Planfeststellungsbehörde vor, dem Vorhabenträger gemäß § 74 Abs. 2 S. 2 VwVfG NRW Vorkehrungen oder die Errichtung und Unterhaltung von Anlagen aufzuerlegen, die zum Wohl der Allgemeinheit oder zur Vermeidung nachteiliger Wirkung auf Rechte anderer erforderlich sind. Sollten entsprechende Anlagen untunlich oder mit dem Vorhaben unvereinbar sein, wird ein Anspruch gem. § 74 Abs. 2 S. 3 VwVfG NRW auf angemessene Entschädigung in Geld dem Grunde nach festgestellt. Über dessen Höhe ist in einem gesonderten Entschädigungsverfahren zu entscheiden (vgl. Abschnitt B, Nr. 9 dieses Beschlusses).

## **4.9 Nebenbestimmungen im privaten Interesse**

### **4.9.1 Inanspruchnahme von Grundstücken**

Die durch die Straßenbaumaßnahme betroffenen Grundstückseigentümer haben gegen den Träger der Straßenbaulast einen Anspruch auf Entschädigung dem Grunde nach für die Inanspruchnahme von Grundflächen sowie für sonstige durch das Straßenbauvorhaben hervorgerufene unzumutbare Nachteile.

Soweit Flächen für Kompensationsmaßnahmen in Anspruch genommen werden, können die jeweils betroffenen Eigentümer die Übernahme dieser Flächen durch den Träger der Straßenbaulast verlangen. Werden die Flächen vom Träger der Straßenbaulast nicht übernommen, sind die Maßnahmen auf ihnen rechtlich gegen eine entsprechende Entschädigung gemäß den Vorgaben in § 15 Abs. 4 BNatSchG zu sichern.

Auf Abschnitt B, Nr. 9 dieses Beschlusses wird hingewiesen

### **4.9.2 Ertragsminderung**

Soweit durch das Straßenbauvorhaben selbst oder durch Kompensationsmaßnahmen Ertragsminderungen eintreten (z. B. durch Schattierung landwirtschaftlich genutzter Flächen), wird festgestellt, dass den Betroffenen ein Anspruch auf Entschädigung dem Grunde nach zusteht. Über die Höhe der Entschädigung ist im Entschädigungsverfahren zu befinden (vgl. Abschnitt B, Nr. 9).

### **4.9.3 Zufahrten**

Es ist sicherzustellen, dass alle vom Straßenbau berührten und von ihren bisherigen Zufahrten abgeschnittenen Grundstücke wieder eine ordnungsgemäße Anbindung an das öffentliche Wegenetz erhalten.

#### 4.9.4 Mehrwege

Sofern sich Wege für die betroffenen Land-/Forstwirte durch die neue Straße erheblich verlängern und damit die Rechte der Betroffenen nachteilig berührt werden, steht diesen ein Entschädigungsanspruch dem Grunde nach zu. Dies ist etwa der Fall, wenn zusätzliche Wegstrecken für den land-/forstwirtschaftlichen Betriebsablauf zu größeren Umwegen führen und dieser Nachteil dem Betroffenen billigerweise nicht zugemutet werden kann. Über die Höhe der Entschädigung ist im Entschädigungsverfahren zu befinden (vgl. Abschnitt B, Nr. 9).

#### 4.9.5 Änderung der Planunterlagen

Die Planunterlagen sind vom Straßenbaulastträger entsprechend den sich aus diesem Beschluss ergebenden Ergänzungen, Änderungen, Auflagen und Verpflichtungen zu berichtigen. Hierzu zählen auch die Ergänzungen und Änderungen, die sich auf Grund der Stellungnahmen und Zusagen des Vorhabenträgers im Anhörungsverfahren bzw. auf Grund des Ergebnisses des Erörterungstermins ergeben, soweit in diesem Beschluss nichts Anderes bestimmt ist.

Soweit durch diese Ergänzungen und Änderungen Rechte Dritter neu oder stärker als bisher beeinträchtigt werden, bedarf es zur Wirksamkeit dieser Ergänzungen oder Änderungen deren Zustimmung; andernfalls ist ein ergänzendes Planfeststellungsverfahren durchzuführen.

## **5. Entscheidungen über Einwendungen und Stellungnahmen**

### **5.1 Verfahrenseinwendungen**

Einwendungen gegen die Durchführung des Anhörungsverfahrens wurden nicht erhoben.

### **5.2 Berücksichtigte Einwendungen und Stellungnahmen**

Die Einwendungen und Stellungnahmen Verfahrensbeteiligter werden, soweit sie sich durch

- die Planänderung in Form von Deckblättern oder
- die Zusagen der Vorhabenträger im Anhörungsverfahren oder
- die Auflagen in diesem Beschluss

berücksichtigt worden sind, für erledigt erklärt.

Soweit planbetreffene Grundstücke vor Erlass dieses Planfeststellungsbeschlusses bereits an die Straßenbaulastträger veräußert worden sind, sind nunmehr etwaige Einwendungen hinsichtlich der Flächeninanspruchnahme gegenstandslos.

### **5.3 Grundsätzliche Einwendungen und Forderungen**

Soweit von den Verfahrensbeteiligten Einwendungen und Forderungen grundsätzlicher Art gegen den Plan erhoben worden sind, insbesondere

- die Notwendigkeit und Zweckmäßigkeit der Baumaßnahme in Frage gestellt werden,
- unzumutbare Lärm- und Schadstoffeinwirkungen befürchtet werden,
- Beeinträchtigungen von Landwirtschaft und landwirtschaftlicher Nutzflächen befürchtet werden,

werden diese für unbegründet erachtet und aus den in Abschnitt B dieses Beschlusses genannten Gründen zurückgewiesen.

Fragen der Entschädigung sind in einem gesonderten Entschädigungsverfahren außerhalb dieser Planfeststellung zu regeln (vgl. Abschnitt B, Nr. 9 dieses Beschlusses).

### **5.4 Spezielle Einwendungen und Forderungen**

Die von Behörden, Stellen und privaten Beteiligten sowie den nach § 3 UmwRG i. V. m. § 66 LNatSchG NRW (vergleiche vormals § 12 LG) anerkannten Naturschutzvereinigungen erhobenen speziellen Forderungen und Einwendungen, die nicht berücksichtigt werden konnten, werden aus den unter Abschnitt B genannten Gründen zurückgewiesen.

### **5.5 Präkludierte Einwendungen**

Die Einwender P1 und P2 sind mit ihren Einwendungen gegen die offen gelegten Pläne ausgeschlossen. Sie haben ihre Einwendungen nicht in der angeordneten Schriftform nach § 73 Abs. 4 VwVfG NRW abgegeben. Die Einwender wurden darüber mit Schreiben vom 31.07.2014 informiert.

## **B. Begründung**

### **1. Gegenstand des Verfahrens**

#### **1.1 Umfang der Baumaßnahme**

Die vorliegende nunmehr planfestgestellte Baumaßnahme umfasst den Neubau der Kreisstraße (K) 76n von Bau-km 1,200 bis Bau-km 2,880, den Neubau eines Wirtschaftsweges (Gemeindestraße im Außenbereich) von Bau-km 0,048 bis Bau-km 0,640 und die notwendigen Folgemaßnahmen an dem vorhandenen Straßen-, Wege- und Gewässernetz und Anlagen Dritter sowie die notwendigen landschaftspflegerischen Begleitmaßnahmen auf dem Gebiet der Stadt Steinfurt - Gemarkung Burgsteinfurt -, der Stadt Rheine - Gemarkung Mesum - und der Gemeinde Metelen - Gemarkung Metelen -.

Der Neubau der K 76n als Westliche Entlastungsstraße Steinfurt (Ortsteil Burgsteinfurt) mit Anschluss über die Gemeindestraße Dieselstraße an den Knotenpunkt (Kreisverkehr) Landesstraße (L) 510 (Ochtruper Straße) / Bundesstraße (B) 54 sowie Anschluss an den Knotenpunkt K 76 (Leerer Straße) / Gemeindestraße Lindesaystraße beginnt mit dem Umbau der Dieselstraße im Gewerbegebiet Sonnenschein ab der Einmündung Röntgenstraße (Bau-km 1+200) und endet mit der Einpassung eines neuen Kreisverkehrs in die vorhandene K 76, Leerer Straße und der Lindesaystraße. In etwa der Mitte der geplanten K 76n (Bau-km 2+119) ist der Neubau eines Kreisverkehrs zum Anschluss der FH (Kreisverkehr FH) vorgesehen. Die Gemeindestraße Hachstiege und der Privatweg Becker werden von der planfestgestellten K 76n gekreuzt und höhengleich angeschlossen. Darüber hinaus ist ortsseitig der Fahrbahn (östlich) ein durchgehender Geh- und Radweg geplant.

Der Neubau eines Wirtschaftsweges in der Bauerschaft Sellen beginnt am geplanten Kreisverkehr FH auf der Westseite. Die Neubaustrecke des Wirtschaftsweges von Bau-km 0+048 bis Bau-km 0+407 führt bis zu einem vorhandenen Wirtschaftsweg in der Bauerschaft Sellen. Von Bau-km 0+407 bis Bau-km 0+640 wird der dort vorhandene Wirtschaftsweg im Bereich des Tagungszentrums Karneol, Sellen 2, ausgebaut.

## **1.2 Derzeitige Situation**

In Burgsteinfurt besteht eine hohe Verkehrsbelastung der Hauptverkehrsstraßen. Vor allem in den Hauptverkehrszeiten ist der innere Ring (Hufeisen) in Burgsteinfurt bis an die Kapazitätsgrenzen belastet.

Der Standort der FH im Westen von Burgsteinfurt wird nur indirekt über das klassifizierte Straßennetz im Zuge der K 76 (Leerer Straße) erschlossen. Die direkte verkehrliche Erschließung erfolgt innerorts über die Wohngebietsstraßen Stegerwaldstraße und Flögemannsesch. An der Stegerwaldstraße befinden sich eine Grundschule und ein Kindergarten und am Flögemannsesch eine Grundschule. Außerorts erfolgt die Erschließung über die Dieselstraße, Sonnenschein und Sachsenweg aus Richtung Nordwesten. Das Gewerbegebiet Sonnenschein ist ohne eine Belastung von Wohnsiedlungsbereichen nur über die Dieselstraße aus Richtung Norden erreichbar. Ansonsten führen mehrere städtische Straßen (Sachsenweg und Goldstraße) durch Wohnsiedlungsbereiche zum Gewerbegebiet.

Die hohen Verkehrsbelastungen der Hauptverkehrsstraßen am inneren Hufeisen sowie der Wohnsiedlungsstraßen vor der FH und der innerörtlich zuführenden Straßen zum Gewerbegebiet Sonnenschein erhöhen die innerstädtischen Umweltbelastungen durch Lärm- und Abgasemissionen, verstärken die Trennwirkung und mindern die Aufenthaltsqualität wertvoller

städtischer Bereiche wie die Randlage der Altstadt und des Wohnsiedlungsbereichs an der FH und erhöhen das potentielle Sicherheitsrisiko bereits heute teilweise zu stark belasteten Straßen.

Der Neubau der K 76n bewirkt eine Verlagerung erheblicher Verkehrsanteile des Quell- und Zielverkehrs zur FH und zum Gewerbegebiet sowie von Durchgangsverkehren zur Entlastung des inneren Hufeisens und verfolgt damit das Ziel einer deutlichen Verbesserung der heutigen innerstädtischen Situation.

### **1.3 Querschnitt**

Entsprechend der prognostizierten Verkehrsbelastung und der Verkehrsqualität erhält die K 76n einen Regelquerschnitt von 16,00 m Kronenbreite, der sich im Einzelnen wie folgt zusammensetzt:

Fahrstreifen	2 x 3,25 m	6,50 m
am rechten Fahrstreifen:		
Bankett		1,50 m
am linken Fahrstreifen (ortsseitig):		
Bankett		1,00 m
Rad-/Gehweg		2,50 m
Bankett		1,00 m
Versickerungsmulde		2,50 m
<u>Bankett</u>		<u>1,00 m</u>
Kronenbreite		16,00 m

Sonderquerschnitte sind u. a. für die Bereiche mit Fledermausquerungshilfen vorgesehen.

Die Böschungen in einer Höhe von 2,00 m werden mit einer Regelneigung von 1 :1,5 ausgebildet.

Der Wirtschaftsweg erhält sowohl auf der Neubau- als auch auf der Ausbaustrecke eine Kronenbreite von 5,50 m, und zwar eine Fahrbahnbreite von 3,00 m und beidseitig Banketten in jeweils 1,25 m Breite.

Zur zeichnerischen Darstellung der Querschnitte wird auf Abschnitt A, Nr. 2.1, lfd. Nr. 6 dieses Beschlusses verwiesen.

## **2. Vorgängige Verfahren**

Im aktuellen Regionalplan Münsterland (Bekanntmachung im Gesetz- und Verordnungsblatt für das Land Nordrhein-Westfalen Ausgabe 2014, Nr. 17 vom 27.06.2014, S. 334), der die regionalen Ziele der Raumordnung für raumbedeutsame Planungen und Maßnahmen im Münsterland festlegt, wird die K 76n von der B 54 / L 510 (Ochtruper Straße) bis zur K 76 (Leerer Straße) in Bestand (Dieselstraße) und Planung (K 76n) als "sonstige regionalplanerisch bedeutsame Straße" dargestellt.

Nach dem Grundsatz 38 des Regionalplans "Verbindungsqualität durch Ortsumgehungen verbessern!" soll durch den Bau von Ortsumgehungen die Verbindungsqualität einiger überregional bzw. regional bedeutsamer Straßenverbindungen verbessert werden. In diese Kategorie zählt nach den Erläuterungen im Regionalplan auch die Westliche Entlastungsstraße Steinfurt, weil es hier vor allem darum geht, für die auf die FH und ihre Institute gerichteten Verkehre einen leistungsfähigen Anschluss an das großräumig bzw. überregional bedeutsame Netz herzustellen (Kapitel VII.4, Rd.-Nrn. 609-611).

Die planfestgestellte Kreisstraße bildet am Westrand von Burgsteinfurt einen Abschluss für städtebauliche Erweiterungen gemäß dem Flächennutzungsplan der Stadt Steinfurt.

### **3. Ablauf des Planfeststellungsverfahrens**

#### **3.1 Einleitung und Durchführung des Verfahrens**

Der Landrat des Kreises Steinfurt beantragte mit Schreiben vom 05.05.2014 für den Neubau der K 76n, Westliche Entlastungsstraße Steinfurt, und den Neubau eines Wirtschaftsweges (Gemeindestraße im Außenbereich) die Durchführung des Planfeststellungsverfahrens nach den §§ 38 ff. StrWG NRW i. V. m. §§ 72 ff. VwVfG NRW bei der Bezirksregierung Münster.

Die Planunterlagen haben in der Zeit vom 02.06.2014 bis 01.07.2014 in den Städten Steinfurt und Rheine sowie in der Gemeinde Metelen während der Dienststunden zu jedermanns Einsicht ausgelegen.

Die o. a. Kommunen haben Zeit und Ort der Auslegung rechtzeitig vorher in ortsüblicher Weise bekannt gemacht. In der Bekanntmachung wurden diejenigen Stellen bezeichnet, bei denen innerhalb der gesetzlichen Frist Einwendungen gegen den Plan schriftlich zu erheben oder mündlich zur Niederschrift zu geben waren. Weiter wurde darauf hingewiesen, dass nach Ablauf der Frist Einwendungen ausgeschlossen sind. Zur Erörterung etwaiger Einwendungen wurde ein Erörterungstermin angekündigt.

Die nicht ortsansässigen Betroffenen, deren Person und Aufenthalt bekannt waren, sind von der Auslegung der Pläne benachrichtigt worden.

Außerdem wurden die Planunterlagen den Behörden und Stellen, deren Aufgabenbereich durch das Vorhaben berührt wird, zur Stellungnahme innerhalb der gesetzlichen Frist zugeleitet.

Die nach § 3 UmwRG i. V. m. § 66 LNatSchG anerkannten Vereinigungen sind von der Auslegung der Planunterlagen in Kenntnis gesetzt worden. Ihnen wurde Gelegenheit zur Äußerung gegeben.

### **3.2 Erörterungstermin**

Während der gesetzlichen Einwendungsfrist sind Stellungnahmen abgegeben worden und Einwendungen gegen den Plan erhoben worden, zu denen sich der Kreis Steinfurt schriftlich geäußert hat.

Die Anhörungsbehörde hat die Beteiligten daraufhin unter Übersendung des ihre Einwendungen jeweils betreffenden Teils der Äußerung der Straßenbaulastträger zum Erörterungstermin vom 05.05.2015 bis 08.05.2015 in die Technischen Schulen des Kreises Steinfurt - Berufskolleg - in Steinfurt eingeladen. Der Erörterungstermin ist vorab ortsüblich bekanntgemacht worden.

Aufgrund der schriftlichen Gegenäußerung des Vorhabenträgers sowie in der Erörterungsverhandlung konnten die Einwendungen und Bedenken zum Teil ausgeräumt sowie Vorschläge und Anregungen berücksichtigt werden. Auf die vom Vorhabenträger gegebenen und in die Niederschrift über den Erörterungstermin aufgenommenen Zusagen wird verwiesen.

### **3.3 Planänderungen**

Im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens wurden aus Anlass von Einwendungen und als Ergebnis der Erörterung vom Vorhabenträger verschiedene Planänderungen mit den Deckblättern A und B vorgenommen und in das Verfahren eingebracht. Dabei handelt es sich im Wesentlichen um Folgendes:

### Deckblatt A

- Ergänzung des Variantenvergleichs durch zusätzliche Unterlagen zu einem südlichen Zubringer FH (Variante Landwirtschaft - WLW)
- Ergänzung der Verkehrsuntersuchung 07/2011 mit Stand 09/2015 durch das Planungsbüro Hahm (pbh), Osnabrück, zum Südlichen Zubringer FH
- Erweiterung von zwei Zufahrten an einem Wirtschaftsweg
- Verlegung der Linnenstiege und Erhalt einer Teilstrecke Privatweg
- Verlegung des Gewässers 3500, zukünftig Gewässer 3591

### Deckblatt B

- Neubau eines Schotterweges zur Verbesserung der Erschließung und Bewirtschaftung der landwirtschaftlichen Restfläche östlich der K 76n in der Gemarkung Burgsteinfurt, Flur 36, Flurstück 218,
- Aufweitung des vorhandenen Graben auf dem o. a. Grundstück zu einem Regenrückhaltebecken,
- Ausbau der Hofzufahrt Ost des Hofes Sellen 1,
- Wegfall des geplanten Umbaus eines Nadelwaldes zu einem Laubwald im Bereich des gemäß Deckblatt A zu verlegenden Gewässers 3500 (zukünftig 3591); als Ersatz hierfür ist eine ökologisch gleichwertige Aufforstung auf einer Ersatzfläche in der Gemarkung Mesum vorgesehen,

und der damit im Zusammenhang stehenden Änderung und Ergänzung der ursprünglichen Planunterlagen.

Das Deckblatt A hat in der Zeit vom 03.11. bis 23.11.2015 in der Stadt Steinfurt zur allgemeinen Einsichtnahme ausgelegt.

Der Kreis der von den Änderungen des Deckblattes B Betroffenen ist bekannt, so dass eine öffentliche Auslegung des Deckblattes B nicht erforderlich war.

Soweit durch die Änderungen der Aufgabenbereich einer Behörde oder Belange Dritter erstmalig oder stärker als bisher berührt wurden, sind ihnen die Änderungen mitgeteilt und Gelegenheit zur Stellungnahme und zu Einwendungen gegeben worden (§ 73 Abs. 8 VwVfG NRW).

Die nach § 3 UmwRG i. V. m. § 66 LNatSchG NRW anerkannten Vereinigungen sind von den Planänderungen in Kenntnis gesetzt worden. Ihnen wurde Gelegenheit zur Äußerung gegeben.

Die nachträglich in das Verfahren eingebrachten und durch diesen Beschluss festgestellten Unterlagen (Deckblätter) ersetzen die ursprünglich und hiermit gleichfalls festgestellten Planunterlagen nur insoweit, als sie davon abweichen.

#### **3.4 Weitere eingereichte Unterlagen**

Außerdem wurden aus verschiedenen Gründen weitere, unter Abschnitt A, Nrn. 2.4 bis 2.6 dieses Beschlusses aufgeführte Unterlagen eingereicht. Sie werden mit planfestgestellt und mit diesem Planfeststellungsbeschluss gem. § 9 Abs. 1b S. 2 UVPG als Umweltinformationen öffentlich ausgelegt.

#### **4. Verfahrensrechtliche Bewertung**

##### **4.1 Notwendigkeit der Planfeststellung**

Nach § 38 Abs. 1 StrWG NRW dürfen Landesstraßen, Kreisstraßen und Gemeindestraßen, sofern für letztere eine Umweltverträglichkeitsprüfung durchzuführen ist, nur gebaut werden, wenn der Plan vorher festgestellt worden ist. Für das Straßenbauvorhaben ist eine Umweltverträglichkeitsstudie durchgeführt worden. Die Durchführung eines Planfeststellungsverfahrens nach den Vorschriften des Straßen- und Wegegesetzes und des Verwaltungsverfahrensgesetzes für das Land Nordrhein-Westfalen ist somit erforderlich.

##### **4.2 Zuständigkeit der Anhörungs- und Planfeststellungsbehörde**

Die Bezirksregierung Münster ist für dieses Verfahren gemäß § 39 Abs. 1 StrWG NRW sowohl die zuständige Anhörungsbehörde als auch gemäß § 39 Abs. 2 StrWG NRW die zuständige Planfeststellungsbehörde.

##### **4.3 Umfang der Planfeststellung**

Durch die Planfeststellung wird die Zulässigkeit des Vorhabens im Hinblick auf alle von ihm berührten öffentlichen Belange festgestellt, und es werden alle öffentlich-rechtlichen Beziehungen zwischen dem Träger des Vorhabens und den durch den Plan Betroffenen rechtsgestaltend geregelt (§ 75 Abs. 1 VwVfG NRW).

Die straßenrechtliche Planfeststellung ersetzt alle nach anderen Rechtsvorschriften notwendigen behördlichen Entscheidungen, insbesondere öffentlich-rechtliche Genehmigungen, Verleihungen, Erlaubnisse, Bewilligungen, Zustimmungen und Planfeststellungen (§ 75 Abs. 1 S. 1 NRW). Der Planfeststellungsbeschluss umfasst dabei auch die Entscheidungen über die

Zulässigkeit aller notwendigen Folgemaßnahmen an anderen Anlagen. Eine „Notwendigkeit“ i. S. der vorgenannten Vorschrift ist für solche Maßnahmen anzunehmen, die zur „Beseitigung von nachhaltigen Störungen der Funktionsfähigkeit erforderlich sind“. Dabei dürfen die Folgemaßnahmen „über Anschluss und Anpassung“ nicht wesentlich hinausgehen.

Eine Umgestaltung dieser Anlagen, die für den Ausgleich komplexer, teilweise divergierender Interessen ein eigenes Planungskonzept voraussetzt, muss dem dafür zuständigen Hoheitsträger überlassen bleiben (BVerwG, Urteil vom 12.02.1988 – 4 C 54.84 – DVBl. 1988, 843).

Demnach stellen insbesondere die Änderungen bezüglich der Anbindungen der Wirtschafts- und Privatwege sowie des Radweges Steinfurt - Metelen, die Änderungen an privaten Entwässerungsleitungen und die Verlegung von Versorgungs- und Telekommunikationsleitungen notwendige Folgemaßnahmen dar, da ein ursächlicher Zusammenhang zwischen diesen Maßnahmen und der hiermit planfestgestellten Baumaßnahme besteht und die Funktionsfähigkeit dieser Anlagen, in die das Bauvorhaben eingreift, wieder hergestellt werden muss, damit diese nach wie vor ihre bisherigen Aufgaben erfüllen können.

Soweit in das Regelungsverzeichnis im Zusammenhang mit Versorgungsleitungen (außer Telekommunikationslinien) Kostenregelungen aufgenommen worden sind, haben diese nur deklaratorische Bedeutung. Im Zusammenhang mit der Verlegung, Änderung oder Sicherung von Versorgungsleitungen entstehende Kosten sind aufgrund bestehender Vereinbarungen oder nach den Bestimmungen des Bürgerlichen Rechts außerhalb der Planfeststellung zu regeln.

Lediglich für Telekommunikationsrichtlinien begründen die Bestimmungen des Telekommunikationsgesetzes (TKG) insoweit ein öffentlich-rechtliches Nutzungsverhältnis, als die Deutsche Telekom AG nach § 72 Abs. 3 TKG im Falle der Änderung einer leitungsführenden Straße alle im Zusammen-

hang mit der Verlegung, dem Umbau und der Sicherung der Telekommunikationsanlagen entstehenden Kosten zu tragen hat. Befinden sich die Leitungen dagegen auf Grundstücken privater Eigentümer, besteht zwischen ihnen und der Deutschen Telekom AG ein privatrechtliches Nutzungsverhältnis. Da dieses nicht Gegenstand der Planfeststellung ist, ist auch über die Verlegungskosten nicht in der Planfeststellung, sondern aufgrund bestehender Vereinbarungen oder nach den Bestimmungen des Bürgerlichen Rechts außerhalb des Planfeststellungsverfahrens zu entscheiden. Ein entsprechender Hinweis ist als Vorbemerkung im Regelungsverzeichnis aufgenommen.

Die Planfeststellung erstreckt sich zunächst nur auf das eigentliche planfeststellungsbedürftige Vorhaben, das ist hier der Neubau der K 76n, Westliche Entlastungsstraße Steinfurt. Im Hinblick auf den Neubau eines Wirtschaftsweges (Gemeindestraße im Außenbereich) ergibt sich die Kompetenz der Planfeststellungsbehörde aus ihrer Befugnis nach § 78 VwVfG NRW, eine einheitliche Planfeststellung mehrerer untrennbarer Vorhaben durchzuführen.

Der Neubau eines Wirtschaftsweges von Bau-km 0,048 bis Bau-km 0,640 stellt nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde eine nach § 78 VwVfG NRW einheitlich mit dem Neubau der K 76n planfestzustellenden Maßnahme dar.

Der Neubau eines Wirtschaftsweges in der Bauerschaft Veltrup wird an der Westseite des geplanten Kreisverkehrs FH an die K 76n angebunden. Diese Maßnahme geht jedoch über eine bloße Folgemaßnahme im Sinne von § 75 VwVfG NRW zur Aufrechterhaltung der Funktionsfähigkeit hinaus, weil sie ein eigenes Planungskonzept voraussetzt. Denn diese Maßnahme der Stadt Steinfurt dient der Aufrechterhaltung und verbesserten Erschließung des westlichen Außenbereiches der Bauerschaft Veltrup und ist verkehrstechnisch für den landwirtschaftlichen Verkehr sowie zur Naherholung für die Bevölkerung erforderlich.

Es besteht ein enger zeitlicher und räumlich-funktionaler Zusammenhang der Baumaßnahmen, der einen gesteigerten Koordinierungsbedarf auslöst.

Der Rat der Stadt Steinfurt hat daher am 18.07.2013 beschlossen, dass die Stadt Steinfurt als Verfahrensbeteiligte im Verfahren gem. §§ 38 ff. StrWG NRW i. V. m. § 78 VwVfG NRW dem Planfeststellungsverfahren für den Neubau der K 76n beitrifft, um den Wirtschaftsweg in einem gemeinsamen Planverfahren planfeststellen zu lassen. Der Kreis Steinfurt vertritt die Stadt Steinfurt in diesem Verfahren.

#### **4.4 Verfahren zur Prüfung der Umweltverträglichkeit**

Das Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG) verfolgt das Ziel, die Informationsbasis der Planfeststellungsbehörde zu verbessern, das Entscheidungsverfahren transparenter zu gestalten und damit eine Erhöhung der Akzeptanz behördlicher Entscheidungen herbeizuführen. Dieser Zielsetzung wird das vorliegende Verfahren in vollem Umfang gerecht: Für das Bauvorhaben konnte nach § 2 Abs. 1 UVPG eine Umweltverträglichkeitsprüfung als unselbständiger Teil des Planfeststellungsverfahrens durchgeführt werden. Die Anhörungsbehörde hat die nach § 6 UVPG erforderlichen Unterlagen, die Bestandteil der Planfeststellungsunterlagen sind, den nach § 7 UVPG zu beteiligenden Behörden zugeleitet und um Stellungnahme gebeten. Die Einbeziehung der Öffentlichkeit (§ 9 UVPG) erfolgte hier durch das Anhörungsverfahren und entsprach damit den Anforderungen des § 73 Abs. 3, 4 bis 7 VwVfG NRW (§ 9 Abs. 1 S. 3 UVPG).

Das Beteiligungsverfahren zu einwendungsbezogenen Planänderungen des Deckblattes A nach Einleitung des Verfahrens erfolgte in gleicher Weise durch Behörden- und Öffentlichkeitsbeteiligung nach den Bestimmungen des § 73 Abs. 3, 4 bis 7 VwVfG NRW. (§ 9 Abs. 1 S. 4 und Abs. 1b UVPG). Die Planänderungen des Deckblattes B enthalten keine zusätzlichen oder anderen erheblichen Auswirkungen auf die Umwelt, so dass nach § 9

Abs. 1 S. 3 UVPG von einer erneuten Beteiligung der Öffentlichkeit abgesehen werden konnte.

Da der Antrag auf Planfeststellung im vorliegenden Verfahren vor dem 16.05.2017 lag, war nach der Übergangsregelung in § 74 Abs. 2 des UVPG in der Fassung vom 27.06.2017 noch das bis zu diesem Stichtag geltende UVPG a. F. für dieses Zulassungsverfahren anzuwenden.

#### **4.5 Zusammenfassende Darstellung nach § 11 UVPG**

Auf der Grundlage der vom Straßenbaulastträger in das Verfahren eingebrachten Unterlagen nach § 6 UVPG, der behördlichen Stellungnahmen, den Äußerungen der Öffentlichkeit sowie der Ermittlungen der Planfeststellungsbehörde ergeben sich folgende Wirkungen des Vorhabens auf die nachfolgend im Einzelnen genannten Schutzgüter:

##### **4.5.1 Mensch**

Als baubedingte negative Auswirkungen auf den Menschen sind zunächst Lärm- Staub- und Abgasimmissionen durch den Baustellenbetrieb und den Baustellenverkehr sowie vorübergehende Verkehrsbehinderungen während der Bauzeit zu nennen.

Durch den Betrieb der Baumaßnahme ergeben sich Auswirkungen auf den Menschen als Anwohner sowie als Verkehrsteilnehmer. Zum einen werden bisher unbelastete Gebiete durch Lärm und Schadstoffe belastet. Zum anderen erfolgt durch die Entlastung der Ortslage Burgsteinfurt vom Durchgangsverkehr wiederum eine Reduzierung der Lärm- und Abgasbelastungen sowie eine Verbesserung der Verkehrssicherheit in diesem Bereich. Die Erholungseignung und Freizeitinfrastruktur des Untersuchungsraumes wird bestimmt durch die ortsnahe Lage. Der gesamte Freiraum westlich der

besiedelten Ortslage Burgsteinfurt ist als Naherholungsgebiet zu werten. Die Flächen sind gut erreichbar, siedlungsnah und durch eine Vielzahl von Wegeverbindungen erschlossen. Zahlreiche Wegeverbindungen werden genutzt, um mit dem Fahrrad in die freie Landschaft zu gelangen. Besonders stark frequentiert ist hier z. B. der Radweg in Richtung Metelen und der Münsterlandwanderweg entlang der Hachstiege.

Die Trasse verläuft weitgehend in landwirtschaftlich genutzten Räumen. Mit dem Vorhaben sind durch die Flächeninanspruchnahme, die Zerschneidungswirkungen, die Störung von Sichtbeziehungen und durch betriebsbedingte Belastungen des Freiraumes auch Beeinträchtigungen der Erholungs- und Freizeitfunktion verbunden.

#### **4.5.2 Tiere und Pflanzen**

Auswirkungen auf Tiere und Pflanzen ergeben sich durch die Anlage selbst sowie durch den Bau und den Betrieb der Straße und sind unterschiedlicher Art. Der Schwerpunkt liegt insbesondere auf dem Verlust, der Zerschneidung bzw. der Störung der Lebensräume.

Das Untersuchungsgebiet stellt sich als sog. "Münsterländer Parklandschaft" dar, bei der die ackerbauliche Nutzung überwiegt.

Für den Untersuchungsraum, in dem die Straßenplanung realisiert werden soll, wurden neben einer Biotoptypenkartierung faunistische Untersuchungen der Artengruppen Fledermäuse, Vögel und Amphibien sowie eine floristische Kartierung durchgeführt. Darüber hinaus wurden vorhandene Unterlagen ausgewertet.

FFH-Gebiete, Vogelschutzgebiete, Natur- und Landschaftsschutzgebiete oder geschützte Landschaftsbestandteile sind von dem Vorhaben nicht betroffen.

Hervorgehoben werden jedoch die Gehölzstrukturen wie Waldfläche, Feldgehölze, Hecken und Bäume. Bei einigen Waldflächen und Feldgehölzen handelt es sich um mittleres, starkes oder sehr starkes Baumholz mit einem Brusthöhendurchmesser von mindestens 14 cm, das aufgrund der langen zeitlichen Wiederherstellbarkeit als nicht ausgleichbar gilt.

Die besonders und streng geschützten Arten gemäß § 7 BNatSchG sind im Artenschutzbeitrag (s. Abschnitt A, Nr. 2.1, lfd. Nr. 17.4 der planfestgestellten Unterlagen) von dem Vorhabenträger untersucht worden.

Danach könnten Beeinträchtigungen von der Baumaßnahme für die Artengruppe der Fledermäuse eintreten. Insbesondere kommt es durch die "Westliche Entlastungsstraße Steinfurt" zur Durchschneidung tradierter Flugrouten der Zwerg- und Breitflügelfledermaus und der Verlust von Höhlenbäume ist zu verzeichnen. Für die Vogelarten Feldsperling und Waldkauz kommt es zu Beeinträchtigungen von Habitatflächen.

Der Artenschutzbeitrag enthält alle für die Artenschutzprüfung relevanten Aussagen bezüglich Vorkommen, potenziellen Beeinträchtigungen und Maßnahmen zur Vermeidung erheblicher Beeinträchtigungen aller nachgewiesenen planungsrelevanten Arten, so dass die Verbotstatbestände des § 44 BNatSchG hinsichtlich der planungsrelevanten Arten nicht eintreten. Auf Abschnitt B, Nr. 5.2.8 dieses Beschlusses wird in diesem Zusammenhang verwiesen.

Der Arten- und Biotopschutz ist wesentliche Grundlage für die Tier- und Pflanzenwelt. Er steht zudem in Wechselwirkung mit den übrigen Faktoren des Naturhaushalts. Dies gilt auch im Hinblick auf das Landschaftsbild.

Als eine Ursache des Verlustes von Lebensraum ist die Flächenversiegelung zu nennen. Daneben kann die Störung von Lebensräumen vielfältige Ursachen haben, z. B. die Veränderung des Wasserhaushalts sowie die

Beunruhigung des Raumes durch Verlärmung, Beleuchtung und Bewegung. Aber auch kleinklimatische Veränderungen sowie Veränderungen in der Nutzungsstruktur des Bodens können entsprechende Wirkungen hervorrufen.

Insgesamt werden durch das Vorhaben 3,36 ha Biotopfläche versiegelt. Davon entfallen auf die K 76n ca. 3,11 ha und auf den neuen Wirtschaftsweg ca. 0,25 ha versiegelte Fläche.

Eine weitere Beeinträchtigung ist die Zerschneidung der Lebensräume bzw. deren Beunruhigung. Der Rückzug von Vögeln aus ihren angestammten Brutgebieten, sei es auf Acker- oder Wiesenflächen, sei es innerhalb von Feldgehölzen oder Hecken oder ähnlichen Strukturen, ist dafür der Beweis. Durch den Bau der Straße und deren verkehrliche Nutzung wird die gegenwärtige Vernetzungsstruktur des Landschaftsraumes zerschnitten und wichtige Funktionsbeziehungen unterbrochen. Betroffen sind insbesondere die als Fledermausflugstraße genutzten Heckenstrukturen mit ost-westlicher Ausrichtung.

Zur Vermeidung von Auswirkungen und Beeinträchtigungen von Fledermäusen werden Überflughilfen im Bereich der Fledermausflugstraßen als vorgezogene CEF-Ausgleichsmaßnahme hergestellt.

Zur Vermeidung von Beeinträchtigungen auf die planungsrelevanten Vogelarten Feldsperling und Waldkauz werden geeignete Biotopflächen angelegt.

Der nicht ausgleichbare Eingriff in den alten Gehölzbestand wird doppelt gewichtet. Alle anderen durch die Planung beeinträchtigten Biotoptypen sind durch geeignete, nicht ortsgebundene Maßnahmen ausgleichbar.

### **4.5.3 Boden**

Im Planfeststellungsbereich sind überwiegend die Bodentypen Graubrauner Plaggenesch und Podsolgley vorhanden.

Der Boden ist einerseits in seiner natürlichen Funktion als Lebensraum für Tiere und Pflanzen und damit als Teil des Naturhaushalts zu sehen und andererseits in seinen Nutzungsfunktionen wie z. B. als Grundlage für die landwirtschaftliche Produktion. Insofern sind die Beeinträchtigungen des Landschaftsfaktors „Boden“, die durch die planfestgestellte Maßnahme zu erwarten sind, vielfältig. Es ist davon auszugehen, dass neben der Flächenversiegelung Beeinträchtigungen durch Bauabläufe entstehen.

Als Erstes ist hierbei die Entfernung der Vegetationsdeckschicht als Schutzschicht des Bodens vor Erosion und Schadstoffeintrag zu nennen. Als Nächstes in der Bauabfolge stellt der Bodenab- bzw. -auftrag eine Beeinträchtigung des Bodengefüges dar. In diesem Zusammenhang ist ebenfalls die Bodenverdichtung zu sehen, die nicht nur den Boden innerhalb der künftigen Versiegelungsfläche betrifft, sondern auch durch den Baustellenverkehr verursacht wird. Hinzu kommt die zeitweilige Flächeninanspruchnahme durch Lagerflächen für Baumaterialien sowie Erddeponien.

Der Haupteingriff erfolgt jedoch durch den Flächenverbrauch als erhebliche und nachhaltige Veränderung des Bodens. Insgesamt werden 3,36 ha neu versiegelt, so dass diese Bodenflächen dem Menschen sowie Tieren und Pflanzen als Lebensraum nicht mehr zur Verfügung stehen. Daneben wird in die Regelfunktionen (Filterungs-, Puffer- und Stoffumsetzungsfunktion), und im Fall der Beanspruchung landwirtschaftlicher Flächen in die Produktionsfunktion des Bodens eingegriffen.

Als wesentliche Folgen der Versiegelung von Flächen sind zu nennen:

- Zerstörung des natürlichen Bodenaufbaus
- Beeinflussung der Grundwasserneubildung
- Beschleunigung des Oberflächenabflusses
- Konzentration von (Schad-)Stoffen am Fahrbahnrand.

Als weitere Beeinträchtigungen des Landschaftsfaktors „Boden“ sind die als betriebsbedingte Beeinträchtigungen geltenden Immissionsbelastungen zu betrachten. Boden wird durch Schadstoffeintrag in seiner Struktur und in seinem Aufbau beeinträchtigt. Nicht übersehen werden darf auch die beim Betrieb der Straße immer gegebene potenzielle Gefährdung bei Unfällen, insbesondere mit Gefahrguttransporten.

#### **4.5.4 Wasser**

Das Schutzgut Wasser wird durch Schadstoffeintrag in das Grund- und Oberflächenwasser sowie durch die Störung des Wasserhaushaltes durch Versiegelung tangiert.

##### Oberflächenwasser

Durch das Bauvorhaben werden keine klassifizierten Fließgewässer betroffen. Lediglich einige Gräben mit durchgehender Wasserführung durchziehen das Gebiet und entwässern in westlicher Richtung. Darüber hinaus sind einige kleinere Stillgewässer wie Gartenteiche und Tümpel vorhanden.

Belastungen der Oberflächengewässer entstehen vor allem durch Überbauung oder Verrohrung.

Alle Oberflächengewässer besitzen eine hohe Gefährdung und Empfindlichkeit gegenüber betriebsbedingtem Schadstoffeintrag.

Während des Betriebs der Straße werden die durch den Kfz-Verkehr erzeugten und auf der Fahrbahn abgelagerten Stoffe als Schweb- und Feststoffe vom Niederschlagswasser abtransportiert und versickern im Bereich des Straßenrandes oder in den Versickerungseinrichtungen.

Das von den befestigten Verkehrsflächen ablaufende Niederschlagswasser ist unterschiedlich stark mit organischen (Kohlenwasserstoffe) und anorganischen Stoffen (Schwermetalle, Blei, Cadmium, Zink und Chrom) belastet. Als Ursache sind Kraftstoff- und Ölverluste, Reifen- und Bremsenabrieb, Fahrbahnabrieb und Unfallfolgen zu nennen.

Der tatsächliche Umfang des von der Straße abfließenden Oberflächenwassers und dessen Grad der Verunreinigung hängen von den jeweiligen örtlichen Bedingungen, insbesondere Dauer der vorausgegangenen Trockenperiode, Niederschlagsmenge, Verkehrsaufkommen und Straßengefälle, ab. Die in den Wintermonaten eingesetzten Auftaustoffe werden mit dem Oberflächenwasser, dem Spritzwasser oder staubförmig auf die der Straße benachbarten Nutzungen und Funktionen verfrachtet. Die Ausbreitung hängt wesentlich von der Trassenführung (Dammlage oder Einschnitt) und Morphologie der Umgebung ab.

Als Folge der vom Straßenwasser mitgeführten Salzfracht können Schädigungen an Pflanzen sowohl durch Salzgicht, die zum Absterben von Knospen, Nadeln und Trieben führen können, als auch durch Bodenversalzung mit möglicher Bildung absterbender Gewebepartien entstehen.

Diese möglichen Schäden beschränken sich jedoch auf einen Bereich von wenigen Metern neben der Fahrbahn.

#### Grundwasser

Grundwasser entsteht durch Versickern des Niederschlagswassers, welches nach Infiltration von verschiedenen Bodenzonen in die wassergesättigte Grundwasserzone eintritt. Daher sind die entstehenden Belastungen mit denen des Oberflächenwassers vergleichbar. Die flächige Versickerung

des Niederschlagswassers über die Böschungen bzw. die Versickerungsmulden lässt – anders als die punktförmige Versickerung – erwarten, dass durch Ausnutzen der Filterwirkung der über dem Grundwasser liegenden Bodenschichten weitgehend vermieden werden kann, dass die vom Oberflächenwasser mitgeführten Schadstoffe in das Grundwasser gelangen. Auch durch Sedimentation sowie physikalische, chemische und mikrobiologische Vorgänge wird der Schadstoffgehalt des Oberflächenwassers auf dem Wege zum Grundwasser verringert.

Wasserschutzzonen werden durch die Baumaßnahme nicht berührt. Der Grundwasserstrom und der Grundwasserhorizont werden durch die Baumaßnahme nicht beeinträchtigt. Allerdings wird durch die zusätzliche Flächenversiegelung die Grundwasserneubildungsrate reduziert.

#### **4.5.5 Luft-und Klima**

Durch das Vorhaben kommt es durch Überbauung zu einem Verlust von Funktionsbereichen mit geringer geländeklimatischer und lufthygienischer Wirksamkeit.

Betriebsbedingt führt das Bauvorhaben zu Schadstoffeintrag und zu einer geringen Entwertung lufthygienischer Ausgleichsräume. Die überwiegend geländenahe Straßenführung führt zu einer Änderung von lokalen Luftbewegungen und klimarelevanter Vegetation mit Folgen für die Temperatur, Luftfeuchte, Nebelbildung und Windverhältnisse. Durch den Verlust von Gehölzbeständen gehen anlagebedingt Luftgenerationselemente verloren. Der Bestandsaufriss geschlossener Waldbestände führt zusätzlich zu erhöhter Windwurfgefahr für den Restbestand mit Verlust weiterer lokaler Klimafunktionen.

#### **4.5.6 Landschaft**

Die Auswirkungen der Maßnahme auf das Landschaftsbild sind vielfältig. Das Landschaftsbild ist durch eine "struktureiche Ackerlandschaft" mit überwiegend ackerbaulich genutzten Flächen mit eingestreuten Hoflagen gekennzeichnet. Charakteristische Elemente sind neben großen Ackerflächen mosaikartig angeordnete Grünlandflächen und linienförmige Gehölzstrukturen (Baum-Strauch-Hecken). Weitere charakteristische Elemente sind die hofnahen Waldflächen und Feldgehölze.

Durch die Baumaßnahme erfolgt eine Überformung des Landschaftsbildes. Landschaftsbildprägende Gehölzstrukturen gehen durch die Überbauung verloren. Bedeutende Wegebeziehungen wie der Radweg in Richtung Metelen und der überörtliche Münsterlandwanderweg im Zuge der Hachstiege werden durch das Vorhaben zerschnitten. Dies führt zu einer Einschränkung der Erholungseignung.

Der als Geländekante wahrnehmbare Plaggenesch wird teilweise überbaut.

#### **4.5.7 Kultur- und sonstige Sachgüter**

Kulturgüter werden von der Baumaßnahme nicht betroffen.

Bau-, Naturdenk- und Bodendenkmäler sind nicht bekannt.

#### **4.5.8 Wechselwirkungen**

Zu den Umweltauswirkungen des Vorhabens gemäß dem UVPG gehören nicht nur die unmittelbaren Auswirkungen auf die Schutzgüter Mensch, einschließlich der menschlichen Gesundheit, Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt, Boden, Wasser, Luft, Klima und Landschaft, sondern auch mittelbare Auswirkungen, die sich aufgrund von Wechselbeziehungen zwischen den genannten Schutzgütern als Wechselwirkung ergeben können.

Wechselwirkungen zwischen den vorgenannten Schutzgütern können sich ergeben aus der Verstärkung der Barrierewirkung, dem Verlust bzw. der Veränderung der Lebensräume für Pflanzen und Tiere, der Veränderung des Landschaftsbildes, die Auswirkungen auf den Boden, den Wasserhaushalt und das Mikroklima. Einzelheiten sind im LBP ausführlich beschrieben (s. Abschnitt A, Nr. 2.1, lfd. Nr. 17 und dieses Beschlusses).

Der bei Durchführung der Baumaßnahme hervorgerufene Lärm durch Baumaschinen, Transportfahrzeuge, usw. kann insbesondere die Erholungsnutzung und in Siedlungsnähe die Wohnnutzung und damit den Menschen stören. Für die Tierwelt können durch Lärmbelästigung vorübergehende Beeinträchtigungen, wie Entwertung von Brutbiotopen von Vögeln, Beunruhigung und Vertreibung von Tieren usw. entstehen.

#### **4.6 Bewertung der Umweltauswirkungen**

Die in § 12 UVPG vorgeschriebene Bewertung dient der Entscheidungsvorbereitung im Zulassungsverfahren. Sie erfolgt im Prüfungsvorgang getrennt von den übrigen Zulassungsvoraussetzungen nicht umweltbezogener Art. Eine Abwägung mit nichtumweltrechtlichen Belangen wird an dieser Stelle nicht vorgenommen. Die Bewertung der Umweltauswirkungen erfolgt durch Auslegung und Anwendung der umweltbezogenen Tatbestandsmerkmale der einschlägigen Fachgesetze auf den entscheidungserheblichen Sachverhalt (Nr. 0.6.1.1 Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Ausführung des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung – UVPVwV -). Da die Verwaltungsvorschriften zur Ausführung des UVPG bislang keine Bewertungskriterien (Konkretisierung der gesetzlichen Umweltaanforderungen) für Straßenbauvorhaben enthalten, sind die Umweltauswirkungen nach Maßgabe der gesetzlichen Umweltaanforderungen aufgrund der Umstände des Einzelfalles zu bewerten.

Einzelheiten sind dem Landschaftspflegerischen Begleitplan zu entnehmen. Die angewandte Methode ist sachgerecht und entspricht der üblichen

Verfahrensweise. Die Erhebungstiefe ist ausreichend. Diese Bewertung fließt in die Entscheidung über den Planfeststellungsantrag, also insbesondere die Abwägung, ein.

#### **4.6.1 Mensch**

Die negativen baubedingten Auswirkungen des Vorhabens auf den Menschen sind zeitlich begrenzt und werden so gering wie möglich gehalten.

Als betriebsbedingte Auswirkung auf den Menschen ist in Folge der Baumaßnahme eine Erhöhung der Luftschadstoff- und Lärmbelastung zu verzeichnen. Durch den Bau der K 76n wird das Verkehrsaufkommen innerhalb der Wohngebiete im westlichen Teil Burgsteinfurts jedoch erheblich reduziert. Eine Anbindung der FH an das klassifizierte Straßennetz wird erheblich verbessert. Durch das Vorhaben verringern sich Immissionsbelastungen durch Verkehrslärm und die Belastungen durch die Schadstoffemissionen insbesondere in den Wohngebieten in Fachhochschulnähe. Die Verkehrssicherheit aller Verkehrsteilnehmer wird gesteigert. Aus städtebaulicher Sicht erhöht sich die Wohn- und Lebensqualität im westlichen Siedlungsbereich, insbesondere an den Straßen Sachsenweg, Flögemanns-esch, Stegerwaldstraße und Leerer Straße, erheblich.

Diese Vorteile sind höher zu bewerten als die sich für die am Ortsrand wohnenden Bürger ergebende Erhöhung der Lärm- und Schadstoffbelastung. Denn durch das Vorhaben werden keine erheblichen und/oder nachhaltigen Konflikte bezüglich des Schutzgutes Mensch hervorgerufen:

Entlang der Neubautrasse gewährleisten größerer Abstand zur vorhandenen Bebauung und Lärmschutzwälle ausreichend Sicht- und Immissionschutz.

Die zu erwartende Lärmbelastung ist für die Anwohner zumutbar. Die in der 16. BImSchV festgelegten Immissionsgrenzwerte für die Lärmvorsorge wer-

den entlang der neuen Entlastungsstraße nicht überschritten. Im Nahbereich des Anschlusses der K 76n an die vorhandene Leerer Straße sind an verschiedenen Gebäuden Grenzwertüberschreitungen festgestellt worden. Diese sind jedoch nicht als wesentliche Änderung zu werten, da an keinem Gebäude eine Erhöhung um 3 dB(A) festgestellt wurde und auch keine Erhöhung auf mindestens 70 dB(A) am Tag oder 60 dB(A) in der Nacht ermittelt wurde.

Gesundheitsgefahren durch Luftschadstoffe sind nach dem Ergebnis der Schadstoffabschätzung für den Menschen nicht zu erwarten. Bereits an der zur geplanten Trasse nächstgelegenen Bebauung werden die bestehenden Grenz- bzw. Orientierungswerte nicht überschritten.

Die Beeinträchtigung der Erholungs- und Freizeitfunktion durch die Baumaßnahme ist gering. Die für Fußgänger bzw. Radfahrer nutzbaren Wegebeziehungen bleiben auch nach Verwirklichung der Baumaßnahme vorhanden oder werden wiederhergestellt.

#### **4.6.2 Tiere und Pflanzen**

Die Auswirkungen des Vorhabens auf die Schutzgüter Tiere und Pflanzen sind mit den gesetzlichen Umwelanforderungen, die sich insbesondere aus den Vorschriften des Natur- und Landschaftsschutzes (vgl. Abschnitt B, Nr. 5.2.7 dieses Beschlusses) und des Artenschutzes (vgl. Abschnitt B, Nr. 5.2.8 dieses Beschlusses) ergeben, vereinbar.

Durch die im Landschaftspflegerischen Begleitplan vorgesehenen Vermeidungs-, Gestaltungs- und Ausgleichsmaßnahmen werden Tier- und Pflanzenräume neu geschaffen bzw. optimiert und neue naturraumtypische, landschaftsgliedernde und biotopvernetzende Strukturen entwickelt.

Vorgesehen sind u. a. Maßnahmen wie Anlage eines Schutzzaunes im Bereich wertvoller Gehölzbestände, gestalterische Einbindung der Straßentrasse durch Anpflanzen von Alleebäumen, Einsatz von Bankett, Gräben und Straßenseitenflächen mit krautreichem Landschaftsrasen, Sicherung der Fledermausflugstraßen durch Herstellen von Hop Over-Überflughilfen und Entwicklung von artenreichem Extensivgrünland und Anpflanzung von Gehölzen zum Ausgleich von Habitatflächenverlust des Waldkauzes.

Unter Berücksichtigung dieser vorgesehenen Maßnahmen und der Privilegierungsvoraussetzungen des § 44 Abs. 5 BNatSchG (insbesondere auch der geplanten CEF-Maßnahmen) wird festgestellt, dass die artenschutzrechtlichen Verbotstatbestände des § 44 Abs. 1 BNatSchG für besonders und streng geschützte Arten nicht erfüllt werden, so dass insoweit keine Ausnahmen und Befreiungen erforderlich sind.

Insgesamt bleiben die ökologischen Funktionen der betroffenen Lebensräume für Tiere und Pflanzen erhalten.

#### **4.6.3 Boden**

Die Auswirkungen des Vorhabens auf das Schutzgut Boden sind mit den gesetzlichen Umwelanforderungen, die sich u. a. aus dem Bundes-Bodenschutzgesetz (BBodSchG), der Bundes-Bodenschutz- und Altlastenverordnung (BBodSchV) und dem Landesbodenschutzgesetz Nordrhein-Westfalen (LBodSchG NRW) ergeben, vereinbar.

Ziel des BBodSchG ist es u. a., bei Einwirkungen auf den Boden Beeinträchtigungen seiner natürlichen Funktionen so weit wie möglich zu vermeiden (§ 1). Hierzu sind Böden u. a. vor Verdichtung vorsorglich zu schützen. Zu den zu schützenden natürlichen Bodenfunktionen zählt nach § 2 BBodSchG auch seine Funktion als Lebensgrundlage für Menschen. Es

dürfen keine schädlichen Bodenveränderungen hervorgerufen werden (§ 4 BBodSchG).

Unter Berücksichtigung vorliegender Untersuchungs- und Forschungsergebnisse zur Schadstoffbelastung von Böden neben Straßen sind etwaige auf den Straßenverkehr zurückzuführende schädliche Bodenveränderungen allenfalls unmittelbar neben dem Fahrbahnrand (im Bereich des Banketts) anzutreffen. Eine Gefährdung der menschlichen Gesundheit durch die Ablagerung von Schadstoffen in den umliegenden Nutzflächen und im Aufwuchs sowie durch die Aufnahme in die Nahrungskette ist daher nicht zu erwarten. Den vorgenannten Auswirkungen steht die – nach der landschaftspflegerische Begleitplanung vorgesehene – Aufwertung von bisher durch Pestizid- und Düngereintrag belasteten landwirtschaftlichen Böden im Hinblick auf ihr Bodenpotential und ihre Bodenfunktionen gegenüber.

Die für Baustelleneinrichtungen, Erddeponien, Arbeitsstreifen u. a. vorübergehend in Anspruch zu nehmenden Flächen werden unmittelbar nach Abschluss der Bauarbeiten entsprechend ihrer bisherigen Nutzung wieder hergestellt.

Die potenzielle Gefahr der Bodenverunreinigung durch Unfälle mit Gefahrguttransporten wird aufgrund der Erhöhung der Verkehrssicherheit durch die planfestgestellte Straßenneubaumaßnahme gegenüber dem Zustand des bisher bestehenden Verkehrsnetzes verringert.

Insgesamt können die zusätzlichen Belastungen des Schutzgutes Boden infolge Versiegelung und Schadstoffeintrag durch das Neubauvorhaben unter Berücksichtigung der vorgesehenen Ausgleichmaßnahmen wie Entsiegelung von versiegelter Straßenfläche, Extensivierung von intensiv genutzter Grünlandfläche, Anlage eines Eichen-Mischwaldes auf intensiv genutzter Ackerfläche und Anlage von Hochstaudenflur und artenreicher Mähwiese auf Ackerfläche als vertretbar bezeichnet werden.

#### **4.6.4 Wasser**

Das Straßenbauvorhaben ist mit den gesetzlichen Umweltauflagen – wie sie sich für das Schutzgut Wasser aus dem Wasserhaushaltsgesetz und dem Landeswassergesetz sowie der Wasserrahmenrichtlinie ergeben (vgl. Abschnitt B, Nr. 5.2.5 dieses Beschlusses) – vereinbar.

Größere Auswirkungen auf fließende Gewässer oder das Grundwasser sind nicht zu erwarten.

Die im Landschaftspflegerischen Begleitplan vorgesehenen Vermeidungs-/Minimierungsmaßnahmen wie Wiederherstellung der Funktion der gequerten Gräben teilweise durch Neuanlage, Versickerung und Drosselung des anfallenden Niederschlages vor Ort in Straßengräben und sorgfältige Bauausführung gemäß dem Stand der Technik bewirken, dass erhebliche Beeinträchtigungen des Oberflächen- und Grundwassers vermieden werden.

Darüber hinaus bewirken die im Landschaftspflegerischen Begleitplan vorgesehenen Extensivierungs- und Anpflanzungsmaßnahmen – an anderer Stelle – eine qualitative Verbesserung des Grund- und Oberflächenwassers durch Verminderung des Pestizid- und Düngereintrags.

Der mengenmäßige und chemische Zustand der Grundwasserkörper verschlechtert sich nicht. Das Straßenbauvorhaben steht dem Verschlechterungsverbot und dem Verbesserungsgebot der Wasserrahmenrichtlinie der Europäischen Gemeinschaft (EG-WRRL) nicht entgegen.

#### **4.6.5 Luft und Klima**

Durch das Vorhaben kommt es durch Überbauung zu einem Verlust von Funktionsbereichen mit geringer geländeklimatischer und lufthygienischer Wirksamkeit.

Betriebsbedingt führt das Bauvorhaben zu Schadstoffeintrag. Entlang der geplanten Ortsumgehung sind Erhöhungen der verkehrsbedingten Luftschadstoffbelastungen zu erwarten, da bislang dort keine Straße verläuft. Durch den geplanten Straßenverkehr und die damit verbundene Kraftstoffverbrennung wird eine Vielzahl von Schadstoffen freigesetzt, die die menschliche Gesundheit gefährden können. Hierbei handelt es sich insbesondere um die v. a. vom Straßenverkehr erzeugten Schadstoffe Stickoxide und Feinstaubartikel (PM<sub>10</sub> („inhalierbarer Staub“) und PM<sub>2,5</sub> (Die PM<sub>2,5</sub>-Fraktion gelangt bei Inhalation vollständig bis in die Alveolen der Lunge; sie umfasst auch den wesentlichen Masseanteil des anthropogen erzeugten Aerosols, wie Partikel aus Verbrennungsvorgängen und Sekundärpartikel.)). An der zur geplanten K 76n nächstgelegenen Bebauung werden die diesbezüglichen Grenzwerte nach dem Ergebnis des vorliegenden Luftschadstoffgutachtens jedoch deutlich unterschritten. So wird der Grenzwert für Stickstoffdioxid NO<sub>2</sub> um weniger als 60 % erreicht und die verkehrsbedingte Zusatzbelastung beträgt weniger als 5 % des Grenzwertes.

Die höchsten NO<sub>2</sub>-Immissionen an der Bebauung werden im Planfall 2020 an der zu einer der geplanten Kreisverkehrsplätze und Kreuzungen der K 76n nächstgelegenen Bebauung berechnet mit Jahresmittelwerten bis 24 µg/m<sup>3</sup>. An der darüber hinaus entlang der K 76n bestehenden Bebauung sind im Planfall mit der angesetzten Hintergrundbelastung vergleichbare NO<sub>2</sub>-Immissionen unter 24 µg/m<sup>3</sup> ermittelt. Damit sind dort an der bestehenden Bebauung im Planfall keine Konflikte mit dem Grenzwert der 39. BImSchV für NO<sub>2</sub>-Jahresmittelwerte von 40 µg/m<sup>3</sup> zu erwarten.

Die berechneten PM<sub>10</sub>-Immissionen führen an der betrachteten beurteilungsrelevanten Bebauung im gesamten Untersuchungsgebiet zu mit der angesetzten Hintergrundbelastung vergleichbaren PM<sub>10</sub>-Jahresmittelwerten unter 23 µg/m<sup>3</sup>, so auch an der zur K 76n nächstgelegenen Bebauung.

Der Grenzwert für PM<sub>10</sub>-Jahresmittelwerte von 40 µg/m<sup>3</sup> und der PM<sub>10</sub>-Kurzzeitbelastungswert (35 Überschreitungen eines Tagesmittelwertes von 50 µg/m<sup>3</sup>) werden an der bestehenden Bebauung nicht erreicht und nicht überschritten.

Die PM<sub>2,5</sub>-Immissionen werden an der betrachteten beurteilungsrelevanten Bebauung entlang der K 76n mit Jahresmittelwerten unter 17 µg/m<sup>3</sup> berechnet. Damit sind an der bestehenden Bebauung keine Konflikte mit dem Grenzwert der 39. BImSchV von 25 µg/m<sup>3</sup> zu erwarten.

Des Weiteren führt das Bauvorhaben zu einer geringen Entwertung lufthygienischer Ausgleichsräume. Die überwiegend geländenahe Straßenführung führt zu einer Änderung von lokalen Luftbewegungen und klimarelevanter Vegetation mit Folgen für die Temperatur, Luftfeuchte, Nebelbildung und Windverhältnisse. Durch den Verlust von Gehölzbeständen gehen anlagebedingt Luftgenerationselemente verloren. Der Bestandsaufriss geschlossener Waldbestände führt zusätzlich zu erhöhter Windwurfgefahr für den Restbestand mit Verlust weiterer lokaler Klimafunktionen.

Durch das Vorhaben werden jedoch insgesamt keine erheblichen und/oder nachhaltigen Konflikte bezüglich der Landschaftsfunktion Klima hervorgerufen. Bedeutende klimawirksame Flächen gehen nicht in erheblichem Umfang verloren. Durch Gehölzpflanzungen, die im Rahmen der Kompensation umgesetzt werden, wird sich das Kleinklima im Untersuchungsraum eher verbessern. Von den Gehölzpflanzungen gehen positive Eigenschaften aus. So erhöhen sie zum Beispiel die Rauigkeit der Oberfläche und damit die Bremswirkung für aufkommende Winde. Es entstehen keine kompensationspflichtigen Eingriffe in die Landschaftsfunktion Klima.

#### **4.6.6 Landschaft**

Der Straßenkörper wird durch gezielte straßenbegleitende Begrünungs- und Bepflanzungsmaßnahmen optisch abgeschirmt und harmonisch in die Landschaft eingefügt. Entfallende landschaftsästhetisch wertvoll, belebende und gliedernde Vegetationsstrukturen werden durch Neuanpflanzungen wieder hergestellt. Auch die vorgesehenen Vermeidungs- und Ausgleichsmaßnahmen, die sich auf die Schaffung landschaftstypischer und punktueller Vegetationselemente richten, sind geeignet, das Landschaftsbild in Richtung auf seine natürliche Eigenart positiv zu beeinflussen und durch mehr Naturnähe und Vielfalt aufzuwerten.

Vor allem trassennahe Gehölzanpflanzung und die Anlage von Baumreihen führen zu einer Verzahnung des Straßenbauwerks mit der Landschaft.

Durch den Neuanschluss der für die Erholung bedeutenden Wegebeziehungen erfolgt keine Einschränkung der Erholungseignung.

#### **4.6.7 Kultur- und sonstige Sachgüter**

Durch die Auflagen in Abschnitt A, Nr. 4.7 dieses Beschlusses ist sichergestellt, dass die Belange des Denkmalschutzes in angemessener Weise berücksichtigt werden.

Das Straßenbauvorhaben ist mit den gesetzlichen Anforderungen, die sich aus dem Denkmalschutzgesetz ergeben, vereinbar.

#### **4.6.8 Zusammenfassung**

Mit dem Neubauvorhaben sind negative Umweltauswirkungen auf die verschiedenen Schutzgüter und deren Wechselwirkungen verbunden. Durch die technische Gestaltung des Straßenkörpers und der Entwässerungsanlagen, die planfestgestellten Vermeidungs-, Minimierungs-, Gestaltungs- und Schutzmaßnahmen und die übrigen vorgesehenen landschaftspflegerischen Begleitmaßnahmen werden diese Beeinträchtigungen jedoch auf ein vertretbares Maß begrenzt.

Insgesamt kann bei keinem der genannten Schutzgüter, auch unter Berücksichtigung der Wechselwirkungen, eine mit dem jeweiligen Umweltfachrecht unvereinbare Beeinträchtigung festgestellt werden.

Die Abwägung der Umweltbelange mit dem Vorhabensinteresse und allen anderen betroffenen Interessen gemäß § 38 StrWG NRW erfolgt insbesondere unter Abschnitt B, Nr. 5.2 ff.

## **5. Materiell-rechtliche Bewertung**

### **5.1 Planrechtfertigung**

Nach dem Grundsatz der Planrechtfertigung trägt eine hoheitliche Fachplanung ihre Rechtfertigung nicht bereits in sich selbst, sondern muss gemessen an den Zielen des jeweiligen Fachplanungsgesetzes erforderlich sein und – angesichts der enteignungsrechtlichen Vorwirkung der Planfeststellung (§ 42 StrWG NRW) – vor Art. 14 Abs. 3 Grundgesetz für die Bundesrepublik Deutschland – GG - standhalten. Eine straßenrechtliche Planung findet ihre Rechtfertigung darin, dass sie objektiv vernünftigerweise geboten ist. „Vernünftigerweise geboten“ bedeutet dabei nicht, dass die vorgesehene Baumaßnahme unausweichlich ist.

Diesen Anforderungen genügt der Plan für den Neubau der Westlichen Entlastungsstraße Steinfurt und der Bau eines Wirtschaftsweges. Gemäß § 9 Abs. 1 StrWG NRW haben der Kreis Steinfurt als Straßenbaulastträger für Kreisstraßen und die Stadt Steinfurt als Straßenbaulastträger für Gemeindestraßen die Straßen „in einem dem regelmäßigen Verkehrsbedürfnis genügenden Zustand zu bauen, um- und auszubauen, zu erweitern oder sonst zu verbessern sowie zu unterhalten“.

Aus dem Umstand, dass in § 9 Abs. 1 StrWG NRW lediglich von einem regelmäßigen, und nicht von einem besonderen gesteigerten Verkehrsbedürfnis gesprochen wird, kann gefolgert werden, dass an dieses Kriterium keine zu engen Anforderungen gestellt werden können. Ein Vorhaben ist daher nicht erst bei Unausweichlichkeit gerechtfertigt, sondern bereits dann, wenn es vernünftigerweise geboten ist. Gemäß § 9 Abs. 2 StrWG NRW sind beim Bau und bei der Unterhaltung der Straßen die allgemein anerkannten Regeln der Technik, die Belange des Umweltschutzes, des Städtebaus, des öffentlichen Personennahverkehrs, der im Straßenverkehr besonders gefährdeten Personengruppen sowie des Rad- und Fußgängerverkehrs angemessen zu berücksichtigen.

Die bestehende hohe Verkehrsbelastung der Hauptverkehrsstraßen in Burgsteinfurt ist problematisch aufgrund der negativen Auswirkungen wie Lärm- und Abgasimmissionen, Unfälle, Trennwirkung u. ä. Der innere Ring (Hufeisen) in Burgsteinfurt ist vor allem in den Hauptverkehrszeiten bis an die Kapazitätsgrenzen belastet.

Der Standort der FH im Westen von Burgsteinfurt wird nur indirekt über das klassifizierte Straßennetz im Zuge der vorhandenen K 76 erschlossen. Die direkte verkehrliche Erschließung erfolgt über die Wohngebietsstraßen Stegerwaldstraße (mit Grundschule und Kindergarten) und Flögemannsesch (mit Grundschule) innerorts sowie über die Dieselstraße, Sonnenschein und Sachsenweg aus Richtung Nordwesten außerorts.

Das Gewerbegebiet Sonnenschein ist ohne eine verkehrliche Belastung von Wohnsiedlungsbereichen nur über die Dieselstraße aus Richtung Norden erreichbar. Ansonsten führen mehrere städtische Straßen durch Wohnsiedlungsbereiche zum Gewerbegebiet.

Die K 76n verfolgt die Zielsetzung, die vorhandene Verkehrsinfrastruktur in mehrfacher Hinsicht erheblich zu verbessern und Verkehrsströme zu entflechten.

Sie bewirkt eine Verlagerung erheblicher Verkehrsanteile des Quell- und Zielverkehrs zur FH und zum Gewerbegebiet Sonnenschein sowie von Durchgangsverkehren zur Entlastung des inneren Hufeisens in Burgsteinfurt.

Durch die Verlagerung des Verkehrs auf die K 76n erfolgt eine deutliche Entlastung der innerstädtischen Straßen und damit wird in den bebauten Bereichen die Beeinträchtigung durch Lärm- und Schadstoffen abnehmen (vgl. Umweltverträglichkeitsstudie, verkehrlicher Fachbeitrag). Die Verkehrssicherheit wird dadurch ebenfalls verbessert. Des Weiteren verkürzt die vorgesehene Maßnahme die Fahrzeiten der Studierenden und Pendler sowie des gewerblichen Güterverkehrs, weil sie einen schnelleren Anschluss an das überörtliche Straßennetz gewährleistet.

Der Neubau/Ausbau des öffentlichen Wirtschaftsweges (Gemeindestraße im Außenbereich) ist eine Folgemaßnahme der K 76n auf der Grundlage eines eigenständigen Planungskonzeptes der Stadt Steinfurt. Die Maßnahme dient der Aufrechterhaltung und verbesserten Anbindung des westlichen Außenbereiches der Bauernschaft Sellen/Veltrup und hier insbesondere des Tagungszentrums Karneol.

Daher ist es vernünftiger Weise geboten und objektiv notwendig, die Westliche Entlastungsstraße Steinfurt und den Wirtschaftsweg neu zu bauen.

## **5.2 Abwägung**

### **5.2.1 Grundsätzliches zur Abwägung**

Bei der Planfeststellung sind die von dem Vorhaben berührten öffentlichen und privaten Belange einschließlich der Umweltverträglichkeitsprüfung im Rahmen der Abwägung zu berücksichtigen. Dieses Gebot umfasst sowohl den Abwägungsvorgang als auch das Abwägungsergebnis.

Gegenstand der Abwägung ist, was nach „Lage der Dinge“ in sie eingestellt werden muss. Die Zusammenstellung des Abwägungsmaterials geschieht daher im Hinblick auf die zu treffende Entscheidung ziel- und ergebnisorientiert. Dabei hat die Ermittlung des Abwägungsmaterials jeweils so konkret zu sein, dass eine sachgerechte Entscheidung möglich ist.

Nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde ist eine derartige Entscheidung auf der Grundlage der Planunterlagen, der durchgeführten Untersuchungen, der Ergebnisse des Anhörungsverfahrens und der Äußerungen der Vorhabenträger unter Berücksichtigung der mit der Planung verfolgten Ziele mit der gebotenen Schärfe und Untersuchungstiefe möglich und erfolgt. Im Einzelnen wird hierzu auf die folgenden Ausführungen verwiesen.

Bei dem Abwägungsvorgang selber beinhalten gesetzliche Regelungen, die ihrem Inhalt nach selbst nicht mehr als eine Zielvorgabe für den Planer enthalten und erkennen lassen, dass diese Zielsetzung bei öffentlichen Planungen in Konflikt mit anderen Zielen zumindest teilweise zurücktreten kann, nicht die den vorgenannten Planungsleitsätzen anhaftende Wirkung.

Kennzeichnend hierfür sind Regelungen mit Optimierungsgebot, das eine möglichst weitgehende Beachtung bestimmter Belange fordert. Das in § 15 Abs. 1 BNatSchG enthaltene Minimierungsgebot für Eingriffe, die zu unver-

meidbaren Beeinträchtigungen führen, ist ein in der Abwägung überwindbares Optimierungsgebot (BVerwG, Beschluss v. 21.8.1990 – 4 B 104/90 – NVwZ 1991, S. 69).

Bei der Abwägung der verschiedenen Belange ist - wie den Darlegungen entnommen werden kann - in angemessener Weise alles eingestellt worden, was nach Lage der Dinge erkennbar ist. Die Planfeststellungsbehörde hat nach ihrer Auffassung all die Dinge, die im vorliegenden Verfahren entscheidungserheblich und bedeutsam waren, aufgeklärt und bei der Abwägung berücksichtigt. Dazu gehören auch alle mehr als geringfügig betroffenen schutzwürdigen Interessen der Anlieger, die als gegenläufige öffentliche oder private Belange dem Straßenbauvorhaben entgegenstehen. Solche Belange sind auch dadurch betroffen, dass aus privaten, auch landwirtschaftlich oder sonst betrieblich genutzten Grundstücken Flächen benötigt werden. Die Planfeststellungsbehörde hat diese Belange in ihre Abwägung einbezogen.

Eingriffe in Rechte der Betroffenen, die nach der Abwägung des Planungskonzepts für das Straßenbauvorhaben erforderlich sind, sind danach nicht unverhältnismäßig – gegebenenfalls auch unter Berücksichtigung eines außerhalb der Planfeststellung durchzuführenden Entschädigungsverfahrens.

Ergänzend wird auf Folgendes hingewiesen:

Art und Inhalt der Einwendungen machen deutlich, dass sich viele Bürgerinnen und Bürger intensiv mit der Planung beschäftigt haben. Die vorgetragenen Verbesserungsvorschläge, Anregungen und Hinweise verdeutlichen die Auseinandersetzung mit dieser Planung.

Sinn und Zweck der Planfeststellung ist es jedoch, die konkreten Auswirkungen der Straße auf die vom Plan Betroffenen rechtsgestaltend zu regeln. Eine Betroffenheit im Sinne der Planfeststellung liegt vor, wenn in das Grundeigentum eines Privaten oder in sonstiger Weise in eine geschützte Rechtsposition eingegriffen wird. Allgemeine Auswirkungen einer Planung,

z. B. auf Natur und Landschaft, Naherholung, auf den Boden, das Wasser, das Klima oder die Luft sind keine Eingriffe in eine individuell geschützte Rechtsposition. Mit dem Schutz, dem Erhalt oder der Fürsorge dieser Güter sind die Träger öffentlicher Belange im Rahmen ihres Zuständigkeitsbereichs und der ehrenamtliche Naturschutz befasst.

Ein Anspruch darauf, von Auswirkungen und Belastungen einer Straße gänzlich verschont zu bleiben, besteht nicht. Die allgemeinen negativen Auswirkungen des Straßenbaus gehören zu den Lasten, die im Rahmen der Sozialbindung des Eigentums hinzunehmen sind, wobei auch die positiven Aspekte nicht verkannt werden dürfen.

## **5.2.2 Verkehrliche Belange**

### **5.2.2.1 Derzeitige Situation**

Verkehr aus Industrie und Gewerbe sowie starke Pendlerströme, insbesondere zum Standort der FH, belasten die Ortsdurchfahrt Burgsteinfurt in erheblichen Maßen.

Die hohen Verkehrsbelastungen der Hauptverkehrsstraßen am inneren Hufeisen sowie der Wohnsiedlungsstraßen vor der FH und der innerörtlich zuführenden Straßen zum Gewerbegebiet Sonnenschein

- erhöhen die innerstädtischen Umweltbelastungen durch Lärm- und Abgasemissionen,
- verstärken die Trennwirkung und mindern die Aufenthaltsqualität wertvoller städtischer Bereiche wie die Randlage der Altstadt und der Wohnsiedlungsbereiche an der FH und

- erhöhen das potentielle Sicherheitsrisiko bereits heute schon teilweise zu stark belasteter Straßen.

Die Überlagerung der Verbindungs-, Erschließungs- und Aufenthaltsfunktion der klassifizierten und verkehrswichtigen Straßen im Ortskern von Burgsteinfurt führen zu starken Konflikten zwischen den unterschiedlichen Nutzern und den Ansprüchen der Wohnbevölkerung hinsichtlich der gewünschten Wohn- und Aufenthaltsqualität und führen insgesamt zu einer starken Belastung innerhalb der Stadt.

#### **5.2.2.2 Planungsziele**

Um die geschilderten Unzulänglichkeiten auszuräumen und den derzeitigen und künftig zu erwartenden Verkehr sicher und reibungslos zu bewältigen, wird mit der Westlichen Entlastungsstraße Steinfurt ein leistungsfähiger und übersichtlicher Straßenzug geschaffen, der den Durchgangsverkehr, Ziel- und Quellverkehr und auch den Binnenverkehr über attraktive Anbindungen zielgerichtet, insbesondere zur FH und zum Gewerbegebiet Sonnenschein, führt.

Es werden mit der Entlastungsstraße folgende Ziele verfolgt:

1. Direkte Anbindung der FH als überörtlich bedeutsamer Verkehrserzeuger an das überörtliche Straßennetz und zweipolige Erreichbarkeit des Standortes,
2. Verkehrsentlastung des inneren Rings in Burgsteinfurt,
3. Verkehrsentlastung sensibler Wohnbereichsstraßen (z. B. Stegerwaldstraße, Flögemannsesch, Sachsenweg),

4. Indirekte Erschließung zukünftiger Bauflächen gemäß Flächennutzungsplan am westlichen Ortsrand,
5. Anschluss des Gewerbegebietes Sonnenschein nach Süden an das klassifizierte Straßennetz.

Mit dem Neubau eines Wirtschaftsweges als zukünftige Gemeindestraße im Außenbereich verfolgt die Stadt Steinfurt langfristige und nachhaltige Planungsziele, die von hohem Nutzen für folgende Belange sind:

- landwirtschaftliche Verkehre der Hofstellen und Anliegerflächen,
- Ver- und Entsorgung der Wohn- und Wirtschaftseinheiten,
- Förderung der Zugänglichkeit der Bauernschaft Sellen als Naherholungsbereich. Weitestgehend führt der Wirtschaftsweg zum "Heidehof" und darüber hinaus bis in die Herderinger Mark (Horstmar) und Metelener Mark,
- Deutlich verbesserte Anbindung des Tagungszentrums "Haus Karneol" (Sellen 2). Der regional tätige Betrieb ist bisher nur recht umständlich über die vorhandenen Wirtschaftswege erreichbar oder wird über die Hofstelle Biecker (Privatweg) angefahren.

### **5.2.2.3 Funktionale Bedeutung der K 76n im Planungsraum**

Die K 76n verbindet an der westlichen Peripherie des Ortsteils Burgsteinfurt unter Eingliederung der vorhandenen Gemeindestraße „Dieselstraße“ die B 54 im Norden und die K 76, Leerer Straße, im Süden.

Schon mit der Anbindung am Knotenpunkt B 54/L 510 ist die Voraussetzung für eine Einstufung als Kreisstraße gemäß § 3 Abs. 3 StrWG NRW

erfüllt, wonach Kreisstraßen mindestens einen Anschluss an eine Bundesfern-, Land- oder Kreisstraße haben und den zwischenörtlichen Verkehrsverbindungen dienen oder zu dienen bestimmt sind.

Mit der Anbindung an die B 54 hat sie bereits auch überörtliche Verkehrsbedeutung. Die B 54 ist eine überregionale Verkehrsverbindung Münster – Gronau/Enschede mit Anschlüssen an die A 1 und A 31.

Darüber hinaus wird die K 76n an die bestehende K 76 im Süden Richtung Leer angebunden, so dass der Verkehr aus dieser Richtung direkt auf die K 76n geführt wird.

Die K 76n dient daher den zwischenörtlichen Verkehrsverbindungen und dies insbesondere zur Anfahrt der FH und des Gewerbegebietes Sonnenschein.

Die Ansicht von einigen Einwendern, dass es sich bei der Neubaumaßnahme nicht um eine Kreisstraße, sondern um eine kommunale Straße handelt, wird daher zurückgewiesen.

#### **5.2.2.4 Verkehrsuntersuchung**

Für die geplante Baumaßnahme wurde durch das Planungsbüro Hahm (pbh), Osnabrück, eine Verkehrsuntersuchung durchgeführt. Ein erstes Verkehrsgutachten lag im April 2010 vor. Aufgrund von Einwendungen im Linienabstimmungsverfahren ist von pbh im Juli 2011 eine Neufassung des Verkehrsgutachtens erstellt worden. Die Aufgabenstellung der Verkehrsuntersuchung beinhaltet den qualifizierten Nachweis des Verkehrswertes der K 76n und der Entlastung des innerörtlichen Straßennetzes Burgsteinfurts für unterschiedliche Ausbaustufen sowie für eine Netzalternative „Nördlicher Zubringer FH Steinfurt“. Zudem beinhaltet die Verkehrsuntersuchung verkehrliche Basisdaten wie Kfz-Verkehrsstärke-Prognosen sowie Prognosen der Pkw- und Lkw-Anteile im planungsrelevanten Straßennetz. Hierbei waren drei alternative Szenarien zu untersuchen (vgl. hierzu näher Ziffer 4.3 der Verkehrsuntersuchung).

Der Verkehrsgutachter beschreibt die Ausgangslange in den sehr schmalen und bereits mit diversen baulichen Maßnahmen versehenen Zubringerstraßen zur FH Steinfurt bereits 2011 als unzumutbar und inakzeptabel. Die oft pulkartigen auftretenden Verkehrsspitzen des FH-Quell- und Ziel-Verkehrs sind unverträglich mit der funktionalen Kategorie als Wohnsammelstraßen, den straßenräumlichen Gegebenheiten (enge Straßenräume und enge Einmündungsbereiche mit rechts-vor-links-Vorfahrtsregelung) und der sensiblen Umfeldnutzung (Kindergarten und Grundschule). Dieser Eindruck wird auch durch die Stellungnahme der Polizei zu den aktuell gestiegenen Unfallzahlen in dem Untersuchungsgebiet bestätigt (vgl. Abschnitt A, Nr. 2.6, lfd. Nr. 50). Zudem ereignen sich die gesteigerten Verkehrsbelastungen häufig genau zu den Zeiten, in denen auch die Kinder zur Grundschule bzw. zum Kindergarten gehen bzw. gebracht werden. Die Wohngebietsstraßen sind als prinzipiell ungeeignet zur Verkehrsanbindung eines Verkehrserzeugers, wie eine FH mit mehreren tausend Studenten, Hochschullehrern und Mitarbeitern ihn darstellt, einzustufen. Auch für diese Bereiche werden durch den Bau der K 76n erhebliche Entlastungseffekte erwartet, wenn die FH Steinfurt direkt an die K 76n angebunden wird. Ein wesentliches Planungsziel heutiger Verkehrsplanung besteht in der funktionalen Trennung der Straßen mit überörtlicher Verbindungsfunktion von Straßen mit Wohn- und Erschließungsfunktion.

Die Verkehrsuntersuchung prognostiziert für den Planfall eine Reduzierung der Verkehrsbelastung auf dem inneren Ring von Burgsteinfurt von 5 % für das Prognosejahr 2025. Im dünn besiedelten Außenbereich hingegen treten durch die K 76n neue Verkehrsbelastungen auf.

Dagegen ist aber die erwartete Entlastungswirkung im Planfall für die sensiblen Wohnbereichsstraßen wie den Flögemannsesch durch den Bau der K 76n mit weniger als 40 % der Belastung des Prognosenußfalles 2025 erheblich (vgl. Verkehrsuntersuchung Ziffer 5.3).

Die Verkehrsbelastung der Stegerwaldstraße verringert sich im Planfall entsprechend auf nur 60 % der heutigen Belastung.

Die Bauwürdigkeit der K 76n ergibt sich jedoch nicht primär durch einen mehr oder weniger hohen Verkehrswert, sondern vor allem durch die Erfüllung aller unter 5.2.2.2 genannten Planungsziele. Hierzu gehören insbesondere die Erreichbarkeit und langfristige Aufwertung des FH-Standortes, insbesondere vor dem Hintergrund der geplanten Ausweitung der Studentenzahlen (vgl. hierzu den aktuellen Hochschulentwicklungsplan), die Entlastung schutzwürdiger sensibler Straßenräume im Wohnquartier „Friedenau“ sowie die Sicherstellung der Flüssigkeit und Sicherheit des Verkehrs auf dem Innenstadthalbring Burgsteinfurt, der bereits heute abschnittsweise Verkehrsstärken an der Grenze seiner verkehrstechnischen Kapazität aufweist. Des Weiteren gewährleistet der Bau der K 76n die indirekte Erschließung zukünftiger Bauflächen gem. Flächennutzungsplan am westlichen Ortstrand sowie den Anschluss des Gewerbegebiets Sonnenschein nach Süden an das klassifizierte Straßennetz. Damit werden die Voraussetzungen für ein mittelfristig leistungsfähiges Straßenhauptnetz, eine umfeldverträgliche Verkehrsabwicklung sowie eine funktionsadäquate Verkehrsanbindung der FH Steinfurt geschaffen.

Die Verkehrsuntersuchung ist auch einwandfrei methodisch erarbeitet worden, beruht nicht auf unrealistischen Annahmen und ist auch einleuchtend begründet worden. Eine wesentliche Grundlage zur Verkehrsprognose ist die Analyse der aktuellen Verkehrsstrukturen. Hierzu wurden umfangreiche Erhebungen des Kfz-Verkehrs mit Befragungen und Verkehrszählungen durchgeführt. Zusätzlich fanden während der Vorlesungszeit Verkehrsbebefragungen und Parkplatzbelegungszählungen an sämtlichen Parkplätzen der FH Steinfurt sowie den Parkständen in der Stegerwaldstraße statt. Zur Ermittlung des gebietsfremden Durchgangsverkehrs durch das Wohnquartier „Veltruper Kirchweg“ und über den „Wirtschaftsweg Haardamm“ wurden ergänzende Verkehrserhebungen in Form einer „Kennzeichenverfolgung“

durchgeführt. Dass die Methodik der Verkehrserhebung den Anforderungen an eine sachgerechte Verkehrsprognose nicht genügt, haben die Einwender nicht aufgezeigt. Bei dieser Sachlage besteht auch kein Anlass, an der Sachgerechtigkeit und plausiblen Nachvollziehbarkeit der Ergebnisse zu zweifeln. Die Prognose aufgrund der Verkehrsanalysen im Untersuchungsgebiet kann auch nicht dadurch infrage gestellt werden, dass die Einwender einzelne Tatsachen benennen, die vermeintlich nicht oder nicht richtig berücksichtigt worden sind oder in Einzelpunkten andere prognostische Bewertungen vortragen. Es wurde z. B. angeführt, dass in die Prognoseberechnung neue bzw. zusätzliche Gewerbe- und Wohngebietsflächen, deren Größenordnung nicht stimmen oder dass die Berechnung auf veraltete Daten beruht.

Auch unter Einbeziehung der Ergebnisse der amtlichen Straßenverkehrszählung von 2015 und unter Berücksichtigung eines Prognosehorizontes 2030 ändern sich die prognostizierten Verkehrsentwicklungen nicht wesentlich. Dies geht aus einer ergänzenden Stellungnahme des Planungsbüros Hahm aus dem Jahre 2018 hervor (vgl. Abschnitt A, Nr. 2.4, lfd. Nr. 45 dieses Beschlusses).

#### **5.2.2.5 Ausbaustandard**

Die Planfeststellungsbehörde hat auch geprüft, ob die Dimensionierung und Ausgestaltung des planfestgestellten Vorhabens sowie die Folgemaßnahmen am nachgeordneten Straßennetz einer sachgerechten Abwägung der widerstreitenden Belange entsprechen. Die Überprüfung und Entscheidung orientiert sich hierbei an verschiedenen „Richtlinien für die Anlage von Straßen – RAS“.

Unter Berücksichtigung der prognostizierten Verkehrsbelastung erhält die Westliche Entlastungsstraße Steinfurt den Regelquerschnitt von 16,00 m mit je einem Fahrstreifen für jede Fahrtrichtung. Zusätzlich erhält die Straße auf der Ortsseite einen 2,50 m breiten kombinierten Geh- und Radweg. Die

kreuzenden städtischen Straßen und Privatwege werden höhengleich angebunden. Der Flögemannsesch (alt) wird als Radweg an den neuen Kreisverkehr FH angeschossen. Zwei Privatwege (Kreuzung mit der K 76n in Bau-km 1+407 und Bau-km 2+587) werden um 28 bzw. 38 m verlegt und in Teilabschnitten als öffentliche Wirtschaftswege ausgebaut.

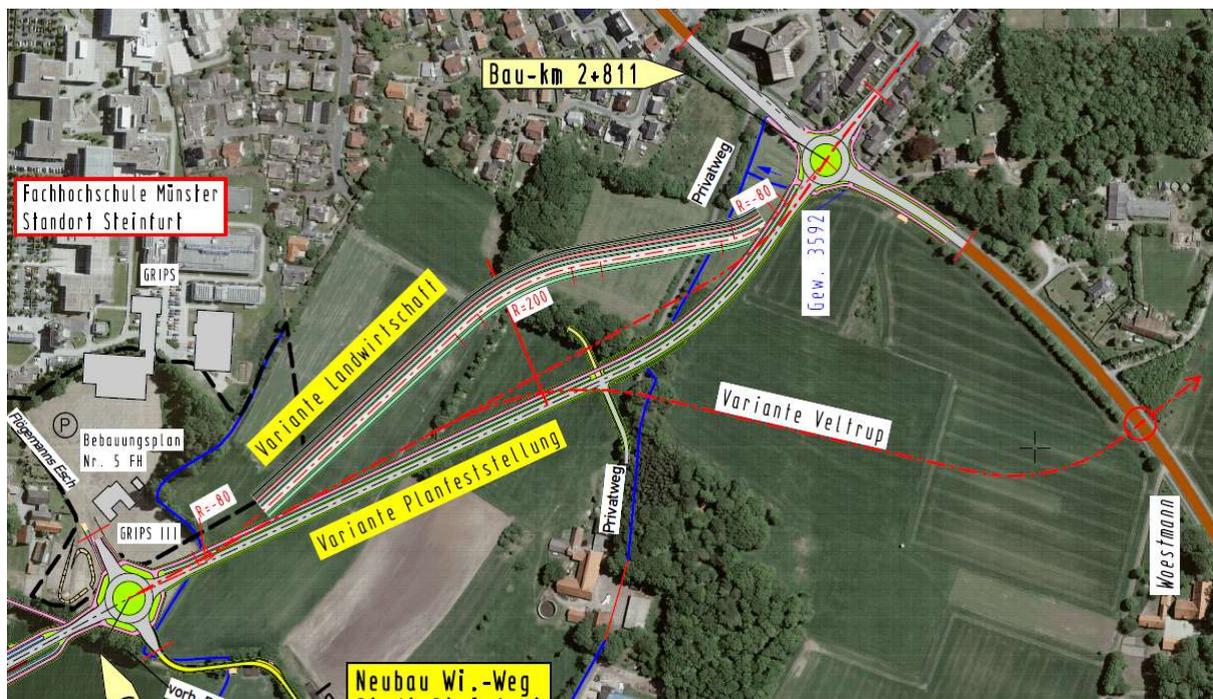
Der Neubau eines Wirtschaftsweges als zukünftige Gemeindestraße erfolgt mit einer Fahrbahnbreite von 3,00 m zuzüglich 2 x 0,50 m befestigter Schotterstreifen.

Von mehreren Einwendern wird durch den Neubau des Wirtschaftsweges eine Steigerung der Verkehrsdichte und damit einhergehend eine Gefahr für den Radverkehr befürchtet. Der neue Wirtschaftsweg ist auch für Radfahrer verkehrssicher geplant. Die Maßnahme dient der Aufrechterhaltung und verbesserten Erreichbarkeit des westlichen Außenbereichs der Bauernschaft Sellen/Veltrup. Siehe hierzu auch unter Abschnitt B, Nr. 5.2.2.2 dieses Beschlusses. Die Einwendungen werden daher zurückgewiesen.

### **5.2.3 Planungsvarianten/Linienbestimmung**

Im Verlauf der vorbereitenden Planung wurde im Auftrag des Kreises Steinfurt im Mai 2010 eine Umweltverträglichkeitsstudie von "Schmelzer - Die Ingenieure" mit einer Anbindung der Westlichen Entlastungsstraße Steinfurt an die K 76, Leerer Straße, durch einen Kreisverkehr an die Lindesaystraße (früher Karl-Wagenfeld-Straße) erarbeitet. Auf Anregungen im Linienabstimmungsverfahren wurde im November 2010 eine alternative Anbindung an die Leerer Straße mit dem "Anschluss Veltrup" in einer Ergänzung der Umweltverträglichkeitsstudie "Natürliche Umwelt" in einem Variantenvergleich zum Anschluss "Lindesaystraße" untersucht. Darüber hinaus ist neben dem Prognosenullfall und weiterer Alternativmaßnahmen (wie nur Nord- oder nur Südanbindung der FH) im laufenden Planfeststellungsverfahren die Variante "Landwirtschaft" geprüft worden.

Die untersuchten Varianten sind nachfolgend dargestellt:



Alle Varianten beginnen an der Dieselstraße. Für die Dieselstraße als derzeitige Gemeindestraße ist eine Aufstufung zur K 76n vorgesehen. Als Umbaumaßnahme ist die Anlage eines östlichen Geh- und Radweges von der Meteler Stiege bis zum Buschkamp beabsichtigt. Die Neubaustraße der K 76n beginnt dann am südlichen Ende der Dieselstraße und verläuft in relativ gestreckter Linienführung über landwirtschaftliche Nutzflächen bis zum Kreisverkehr FH. Für den weiteren Streckenverlauf sind unterschiedliche Varianten untersucht worden.

#### Variante Anschluss Lindesaystraße

Die Neubautrasse wird am Kreisverkehr FH fortgesetzt und verläuft in relativ gestreckter Linienführung über landwirtschaftliche Nutzflächen bis zum Kreisverkehr "Lindesaystraße".

#### Variante Anschluss Veltrup

Die Neubautrasse wird am Kreisverkehr FH fortgesetzt und verläuft zunächst in relativ gestreckter Linienführung über landwirtschaftliche Nutzflächen bis zum Kreisverkehr Veltrup. Der Anschluss Veltrup liegt ca. 350 m westlich des Anschlusses Lindesaystraße.

#### Variante Landwirtschaft

Die Neubautrasse wird am Kreisverkehr FH fortgesetzt und verläuft ortsrandnah mit Kurven bis zum Kreisverkehr "Lindesaystraße".

Wegen der Einzelheiten zu dieser Variante wird auf die Gegenäußerung des Vorhabenträgers zur Variantenwahl Anlage 1, Ziffer 5.3 (s. Abschnitt A, Nr. 2.5, lfd. Nr. 46), verwiesen.

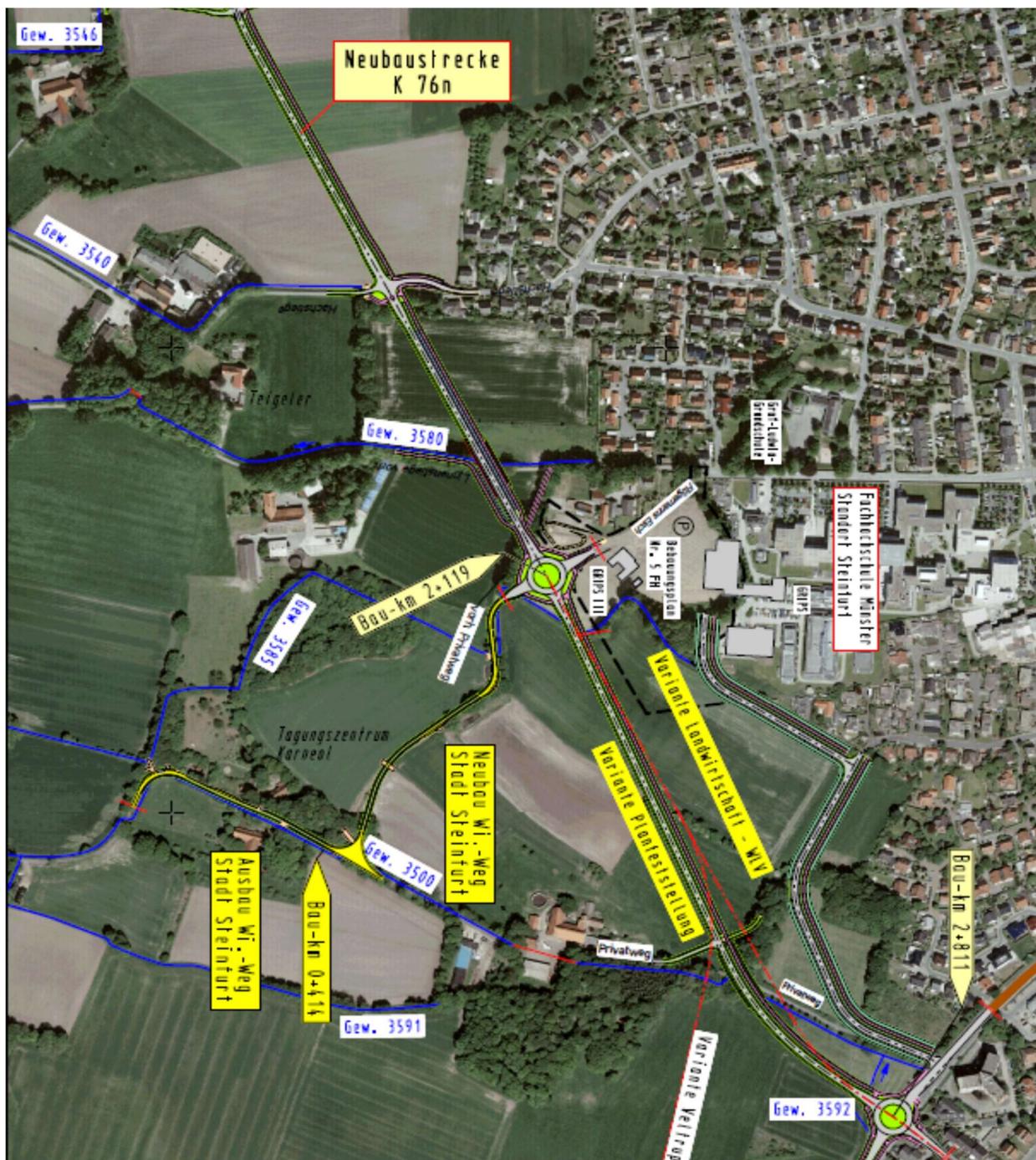
#### Variante Landwirtschaft-WLV

Darüber hinaus hat der Westfälisch-Lippische Landwirtschaftsverband im Anschluss an den Erörterungstermin eine alternative Variante vorgelegt, die als Variante Landwirtschaft-WLV bezeichnet wird.

Die Variante Landwirtschaft-WLV wird ausgehend von der Leerer Straße in Höhe des Hofes Biecker im Vergleich zur Variante Planfeststellung weiter östlich verschwenken und in ortsnäherer Lage die FH unter Verzicht des Kreisverkehrs und der Anbindung des Gewerbegebietes Sonnenschein anbinden.

Der Bau eines Wirtschaftsweges ist in der Variante des WLV nicht vorgesehen.

Auf die nachfolgende Skizze wird hierzu verwiesen.



Darüber hinaus hat der Vorhabenträger als Alternativmaßnahmen zur Anbindung der FH nur einen Anschluss Nord von der Dieselstraße bis zum Kreisverkehr FH und nur einen Anschluss Süd von der Leerer Straße bis zum Kreisverkehr FH geprüft.

Sowohl bei der Nordanbindung als auch bei der Südanbindung erfolgt keine spürbare Verkehrsentlastung der sensiblen Wohnbereichsstraßen sowie des inneren Rings von Burgsteinfurt.

Weitere Planungsziele wie z. B. Anbindung des Gewerbegebietes Sonnenschein an das klassifizierte Straßennetz im Süden werden mit diesen Alternativmaßnahmen ebenfalls nicht erreicht.

Der Vorhabenträger gibt der Variante Anschluss Lindesaystraße aus folgenden Gründen den Vorzug:

Diese Variante erzielt nach der Verkehrsuntersuchung den größten verkehrlichen Nutzen mit Anschluss an den Kreisverkehr FH, den vorhandenen und geplanten Baugebieten sowie der zweipoligen Anbindung des Gewerbegebietes Sonnenschein an das regionale/überregionale Verkehrsnetz. Im Weiteren bewirkt die Vorzugsvariante auch die bessere Verkehrsentlastung der von der Planung indirekt betroffenen Wohnbereichsstraßen (z. B. Stegerwaldstraße, Flögemannsesch, Sachsenweg). Der Kreisverkehr Lindesaystraße ist auch ein erheblicher Sicherheitsgewinn in der Ortseinfahrtssituation.

Darüber hinaus wird auch nach der Ergänzung der Umweltverträglichkeitsstudie der Anschluss Lindesaystraße dem Anschluss Veltrup in Abwägung der Auswirkungen auf die einzelnen Schutzgüter und unter Berücksichtigung ihrer Bedeutung aufgrund des Vermeidungsgebotes und eines möglichst geringen Flächenverbrauchs vorgezogen.

Die letztlich zur Planfeststellung beantragte Trasse weist zusätzlich geringfügige Unterschiede zur Vorzugsvariante auf. Im Rahmen der Aufstellung der Planfeststellungsunterlagen wurde die Trasse zwischen dem Kreisverkehr FH und dem Kreisverkehr "Lindesaystraße" geringfügig in Richtung

Westen verschoben, um vorhandene wertvolle Landschaftsstrukturen zu schonen und nur geringfügig zu beeinträchtigen und drei Fledermausstraßen optimal gebündelt mittels einer Fledermausüberflughilfe über die geplante K 76n zu führen.

Bei den Varianten Landwirtschaft des Kreises Steinfurt und des WLW entstehen weitere artenschutzrechtliche Konflikte. Auf die Gegenäußerung des Vorhabenträgers zur Variantenwahl Anlage 1, Ziffer 5.3, die ergänzende naturschutzfachliche Stellungnahme von Echolot GbR, Münster, 2015 und Ziffer 2.1.4 des Erläuterungsberichts des Deckblattes A wird hierzu verwiesen. Bei beiden Varianten Landwirtschaft werden artenschutzrechtliche Konflikte ausgelöst. Bei der WLW-Variante sind diese Konflikte nach Prüfung der Unteren Naturschutzbehörde erheblich, während diese bei der Planfeststellungsvariante durch Vermeidungsmaßnahmen unter der Erheblichkeitsschwelle bleiben.

Bei der WLW-Variante ist u. a. der Verlust der Wochenstube der Bartfledermaus nicht auszuschließen. Der Verlust der Wochenstube der Bartfledermaus ist aufgrund des Vermeidungsgrundsatzes nach § 44 Abs. 5 BNatSchG nicht von den Verboten frei zu stellen. Da diese Fledermausart Fledermauskästen für Wochenstubenquartiere nicht annimmt, sind keine funktionsfähigen Ausgleichsmaßnahmen bekannt, die einen Verlust vorzeitig ausgleichen könnten. Mit der Planfeststellungsvariante gibt es aber eine Alternative, mit der der Eingriff vermieden werden kann.

Darüber hinaus kommt eine ergänzende verkehrsgutachtliche Stellungnahme des Planungsbüros Hahm vom 17.09.2015 (siehe Deckblatt A) zu dem Ergebnis, dass durch einen nur südlichen Zubringer zur FH ohne Durchbindung von der Leerer Straße bis zur Dieselstraße nur relativ geringe Verkehrsverlagerungseffekte erzielt werden können. Durch die fehlende Durchbindung über die Dieselstraße zur B 54/L 510 kann der Innenstadtring und das Wohnquartier Friedenau nicht wirkungsvoll entlastet werden.

Bei der Variante Landwirtschaft-WLV entsteht noch eine zusätzliche Belastung des "Wilmeresch".

Nach Abwägung der mit den jeweiligen Varianten verbundenen Vor- und Nachteile schließt sich die Planfeststellungsbehörde der Bewertung des Kreises Steinfurt an und beurteilt die in den Planfeststellungsunterlagen enthaltene optimierte Trassenvariante „Anschluss Lindesaystraße“ unter Berücksichtigung aller Belange, wie im weiteren auch noch ausgeführt wird, als die zweckmäßigste Lösung, die einerseits den verkehrlichen, straßenbautechnischen und wirtschaftlichen Erfordernissen, andererseits den Umweltbelangen, den städtebaulichen Belangen und den privaten Belangen angemessen Rechnung trägt und damit einen abgewogenen Kompromiss unter Berücksichtigung der widerstreitenden Belange darstellt.

Auch zwingende ökologische Gründe, die einen Verzicht auf das Bauvorhaben oder die Realisierung einer anderen Trassenvariante erfordern, liegen nicht vor. Die zu erwartenden umweltrelevanten Konflikte können im Rahmen der Eingriffsregelung gelöst werden.

Auch bei der sog. Nullvariantenprüfung (Verzicht auf die Baumaßnahme) war im Hinblick auf die Planungsziele und die Belastung der Ortslage der planfestgestellten Trasse der Vorzug zu geben.

#### **5.2.4 Immissionsschutz**

Die Planfeststellungsbehörde hatte zu prüfen, ob bei der vorgesehenen Neubauplanung ausreichender Immissionsschutz sichergestellt ist oder wie dieser im Einzelnen hergestellt werden kann. Dabei gehören zu den privaten eigenen Belangen von Anwohnern, die bei einem Straßenbauvorhaben berücksichtigt werden müssen, auch Beeinträchtigungen durch Verkehrslärm und andere Immissionen, die unterhalb der Zumutbarkeitsschwelle –

wie sie für den Verkehrslärm in der 16. BImSchV (Verkehrslärmschutzverordnung) normativ geregelt ist – liegen, insbesondere im Hinblick auf die Trassierung stellen sie einen abwägungserheblichen Belang dar.

Nach § 50 des Gesetzes zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Luftverunreinigungen, Geräusche, Erschütterungen und ähnliche Vorgänge (Bundesimmissionsschutzgesetz – BImSchG -) als abwägungserheblicher Belang sollen Straßen so trassiert werden, dass schädliche Umwelteinwirkungen auf die ausschließlich oder überwiegend dem Wohnen dienenden Gebiete sowie auf sonstige schutzbedürftige Gebiete soweit wie möglich vermieden werden.

Die vorgesehene Linienführung der Westlichen Entlastungsstraße Steinfurt ist aus den bereits dargestellten Gründen gewählt worden. Die Planfeststellungsbehörde hatte daher zu prüfen, ob und ggf. auf welche Weise bei der vorgesehenen Straßenführung ausreichend Immissionsschutz sichergestellt werden kann. Wie sich aus den nachfolgenden Darlegungen ergibt, sind von dem Straßenbauvorhaben keine schädlichen Umweltauswirkungen und damit keine unzumutbaren Auswirkungen auf schutzbedürftige Gebiete zu erwarten.

#### **5.2.4.1 Lärmschutz**

Nach § 41 Abs. 1 BImSchG ist bei dem Bau oder der wesentlichen Änderung öffentlicher Straßen – unbeschadet des § 50 BImSchG – sicherzustellen, dass durch diese baulichen Maßnahmen keine schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche hervorgerufen werden können, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind.

Der Begriff der „schädlichen Umwelteinwirkungen“ des § 41 Abs. 1 BImSchG wird in § 3 Abs. 1 BImSchG definiert als Immissionen, die nach Art, Ausmaß und Dauer geeignet sind, Gefahren, erhebliche Nachteile oder erhebliche Belästigungen für die Allgemeinheit oder die Nachbarschaft herbeizuführen.

Allerdings löst nicht jeder Nachteil oder jede Belästigung das Auflagegebot aus. Es bleiben solche Beeinträchtigungen außer Betracht, die den Grad des „Erheblichen“ nicht erreichen (BVerwG, Urteil v. 14.12.1979 – 4 C 10.77 – NJW 1980, 2368). Verkehrslärm ist erheblich, wenn er der jeweiligen Umgebung mit Rücksicht auf deren durch die Gebietsart und die tatsächlichen Verhältnisse bestimmte Schutzwürdigkeit und Schutzbedürftigkeit nicht mehr zugemutet werden kann (BVerwG, Urteil v. 29.01.1991 - 4 C 51.89 - BVerwG 87, 332, S. 361).

Mit dem Begriff des „Zumutbaren“ wird nicht erst die Schwelle bezeichnet, jenseits derer sich ein Eingriff als „schwer und unerträglich“ und deshalb im enteignungsrechtlichen Sinne als „unzumutbar“ erweist. Der Begriff bezeichnet vielmehr noch im Vorfeld der „Enteignungsschwelle“ die einfachgesetzliche Grenze, bei deren Überschreiten dem Betroffenen eine nachteilige Einwirkung auf seine Rechte billigerweise nicht zugemutet werden kann (BVerwG, Urteil v. 14.12.1979 - 4C 10.77 - NJW 1980, 2368). Die Zumutbarkeitsschwelle wird dabei durch die Anforderungen der §§ 41 ff. BImSchG bestimmt (BVerwG, Urteil v. 22.03.1985 - 4 C 63.80 - DÖV 1985, 786).

Die aufgrund von § 43 Abs. 1 BImSchG erlassene Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) konkretisiert die Anforderungen, die sich unter dem Aspekt des Lärmschutzes für den Bau und den Betrieb von Straßen aus der gesetzlichen Verpflichtung ergeben, nach dem Stand der Technik vermeidbare schädliche Umwelteinwirkungen zu verhindern und nach dem Stand

der Technik unvermeidbare schädliche Umwelteinwirkungen durch Geräusche auf ein Mindestmaß zu beschränken.

Nach § 2 Abs. 1 der 16. BImSchV ist zum Schutz der Nachbarschaft vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche bei dem Bau oder der wesentlichen Änderung von Straßen sicherzustellen, dass der nach den RLS-90 ermittelte Beurteilungspegel folgende Immissionsgrenzwerte nicht übersteigt:

	<b>Tag</b>	<b>Nacht</b>
1.	an Krankenhäusern, Schulen, Kurheimen und Altenheimen 57 dB(A)	47 dB(A)
2.	in reinen und allgemeinen Wohngebieten und Kleinsiedlungsgebieten 59 dB(A)	49 dB(A)
3.	in Kerngebieten, Dorfgebieten und Mischgebieten 64 dB(A)	54 dB(A)
4.	in Gewerbegebieten 69 dB(A)	59 dB(A).

Nach § 2 Abs. 2 der 16. BImSchV ergibt sich die Art der vorbezeichneten Anlagen und Gebiete aus den Festsetzungen in den Bebauungsplänen. Sonstige in Bebauungsplänen festgesetzte Flächen für Anlagen und Gebiete, für die keine Festsetzungen bestehen, sind nach Nr. 1. - 4., bauliche Anlagen im Außenbereich nach Nr. 1, 3 und 4 entsprechend der Schutzbedürftigkeit zu beurteilen.

Andere Regelwerke, die (wie z. B. die DIN 18005, die Technische Anleitung zum Schutz gegen Lärm - TA Lärm - oder die Arbeitsstättenverordnung) günstigere Grenz- bzw. Orientierungswerte vorsehen, finden im vorliegenden straßenrechtlichen Verfahren keine Anwendung. Sie sind beim Bau oder bei einer wesentlichen Änderung von Straßen nicht heranzuziehen, da

sie andere Bezugspunkte haben und sich mit anderen Regelungsgegenständen befassen.

Die Änderung einer Straße ist nach § 1 Abs. 2 der 16. BImSchV wesentlich, wenn

- die Straße um einen oder mehrere durchgehende Fahrstreifen für den Kraftfahrzeugverkehr baulich erweitert wird oder
- durch einen erheblichen baulichen Eingriff der Beurteilungspegel des von der zu ändernden Straße ausgehenden Verkehrslärms um mindestens 3 dB(A) oder auf mindestens 70 dB(A) am Tag oder 60 dB(A) in der Nacht erhöht wird.

Eine Änderung nach § 1 Abs. 2 der 16. BImSchV ist auch wesentlich, wenn der Beurteilungspegel des von dem zu ändernden Verkehrsweg ausgehenden Verkehrslärms von mindestens 70 dB(A) am Tag oder 60 dB(A) in der Nacht durch einen erheblichen baulichen Eingriff erhöht wird; dies gilt nicht in Gewerbegebieten.

Zur Gewährleistung eines gebietsspezifischen Immissionsschutzniveaus differenziert der Verordnungsgeber nach besonders schutzwürdigen Anlagen und unterschiedlich lärmempfindlichen Gebietsarten. Dementsprechend ist von einer nach der Gebietsart abgestuften Zumutbarkeit der Lärm-belastigungen auszugehen. Das einem Eigentümer oder sonstigen Berechtigten zumutbare Maß von Einwirkungen ist umso größer, je geringer die rechtliche Anerkennung der Wohnfunktion des Eigentums ist. Im bauplanungsrechtlichen Außenbereich, der von einer Wohnbebauung möglichst freigehalten werden soll, können unter immissionsschutzrechtlichen Gesichtspunkten an die Wohnqualität nicht dieselben hohen Ansprüche gestellt werden wie im Innenbereich. Der Eigentümer eines Wohnhauses im Außenbereich trägt daher in verstärktem Maße das aus der Gebietsstruktur folgende Risiko, dass in seiner Nähe Ortsumgehungen errichtet oder erweitert werden. Er muss daher auch in stärkerem Umfang als der Eigentümer

eines in einem Wohngebiet gelegenen Hauses Verkehrsimmissionen als zumutbar hinnehmen.

Aus den in den Planunterlagen enthaltenen Lärmtechnischen Unterlagen (vgl. Abschnitt A, Nr. 2.1, lfd. Nr. 11) ist zu ersehen, dass ausgehend von den prognostizierten Verkehrsmengen an der Straße das gebietsspezifische Immissionsschutzniveau gewährleistet wird, ohne dass Maßnahmen des aktiven oder passiven Lärmschutzes erforderlich werden.

Die Gebäude mit Grenzwertüberschreitungen befinden sich alle im Nahbereich des Anschlusses der K 76n an die Leerer Straße (K 76), und zwar in der Von-Stauffenberg-Straße, Lindesaystraße und dem Veltruper Kirchweg. An keinem Gebäude ist eine Erhöhung der Immissionswerte um 3 dB(A) ermittelt worden, so dass die baulichen Maßnahmen zusammen mit dem Neubau der K 76n nicht als wesentliche Änderung zu werten sind. Es besteht daher für die betroffenen Eigentümer kein Anspruch auf Lärmschutzmaßnahmen.

#### **5.2.4.2 Schadstoffbelastung**

Das hiermit festgestellte Straßenbauvorhaben ist mit den Belangen der Luftreinhaltung vereinbar.

Nach § 50 BImSchG sind bei raumbedeutsamen Planungen schädliche Umwelteinwirkungen auf ausschließlich oder überwiegend dem Wohnen dienende Gebiete sowie auf sonstige schutzbedürftige Gebiete möglichst zu vermeiden. Dieser Gesichtspunkt ist bei der Planung auch hinsichtlich der Schadstoffbelastung beachtet worden.

Der Vorhabenträger hat eine Luftschadstoffuntersuchung nach Maßgabe der 39. BImSchV auf der Basis der "Richtlinien zur Ermittlung der Luftqualität an Straßen ohne oder mit nur lockerer Randbebauung - RLuS 2012" zur Ermittlung der Gesamtschadstoffbelastung durchgeführt. Die Berechnung

erfolgte auf der Grundlage der Verkehrsuntersuchung (Stand Juli 2011) mit dem Prognosejahr 2025.

Auch nach der aktuellen verkehrsgutachterlichen Stellungnahme zu der Verkehrsuntersuchung 07/2011 zum Prognosejahr 2030 des Planungsbüros Hahm (vgl. Abschnitt A, Nr. 2.4, lfd. Nr. 45 dieses Beschlusses) sind keine wesentlich anderen Verkehrsbelastungen zu verzeichnen als in der Prognose 2025.

Auf das Luftschadstoffgutachten des Ingenieurbüros Lohmeyer GmbH & Co.KG wird wegen der Einzelheiten hierzu verwiesen (Abschnitt A, Nr. 2.1, lfd. Nr. 15).

Die ermittelte Schadstoffabschätzung kommt zu dem Ergebnis, dass die in §§ 2 ff. der 39. BImSchV festgeschriebenen Grenzwerte nicht überschritten werden.

Die gutachterliche Abschätzung ist methodisch einwandfrei und plausibel nachvollziehbar, so dass auch das Ergebnis von der Planfeststellungsbehörde geteilt wird.

### **5.2.5 Gewässer- und Grundwasserschutz**

Das planfestgestellte Vorhaben entspricht bei Beachtung der festgestellten Maßnahmen und Auflagen auch den Belangen der Wasserwirtschaft und des Gewässerschutzes. Weder durch den Neubau noch durch den Betrieb der Straße sind Beeinträchtigungen zu erwarten, die das Wohl der Allgemeinheit oder rechtlich geschützte Interessen Einzelner unzumutbar negativ berühren. Dieser Einschätzung ist von den am Verfahren beteiligten Wasserbehörden nicht widersprochen worden.

Das Vorhaben ist auch mit dem Zielen der Wasserrahmenrichtlinie der Europäischen Gemeinschaft (EG-WRRL) vereinbar. Dies bestätigt ein vom Vorhabenträger ergänzend eingeholter Fachbeitrag vom Planungsbüro

Landschaft + Siedlung von Februar 2018 (vgl. Abschnitt A, Nr. 2.4, lfd. Nr. 44 dieses Beschlusses).

Danach entspricht das Vorhaben den Bewirtschaftungszielen der EG-WRRL. Der mengenmäßige und chemische Zustand der Grundwasserkörper verschlechtert sich durch Bau und Betrieb der planfestgestellten Straßen nicht. Die Ziele der Bewirtschaftungspläne werden nicht beeinträchtigt. Das Straßenbauvorhaben steht dem Verschlechterungsverbot und dem Verbesserungsgebot somit auch nach Überzeugung der Planfeststellungsbehörde nicht entgegen.

#### **5.2.6 Bodenschutz**

Mit einem erhöhten Schadstoffeintrag in Boden und Aufwuchs ist nur auf einem schmalen Streifen von etwa 1 bis 2 m Breite neben dem Straßenrand zu rechnen. Über diesen Bereich hinaus nimmt die Kontamination des Bodens steil ab. Eine Gefährdung der menschlichen Gesundheit durch Ablagerungen von Schadstoffen in den anliegenden landwirtschaftlichen Nutzflächen und im Aufwuchs ist daher nicht zu erwarten. Vorhabenbedingt ist auch nicht zu befürchten, dass Schadstoffe über den Boden in die Nahrungskette gelangen können.

Angesichts einschlägiger Untersuchungsergebnisse und Forschungsberichte zur verkehrsbedingten Schadstoffbelastung von Böden neben Straßen einerseits sowie der hier im Planungsgebiet vorliegenden Bodenverhältnisse andererseits und auch unter Berücksichtigung der zu erwartenden Verkehrsbelastung ist selbst in Fahrbahnnähe die Besorgnis vorhabenbedingter schädlicher Bodenveränderungen im Sinne des Bodenschutzes nicht begründet.

### **5.2.7 Naturschutz und Landschaftspflege**

Bei der Erfüllung seiner Aufgaben hat der Straßenbaulastträger die Belange des Umweltschutzes zu berücksichtigen (§ 9 Abs. 2 StrWG NRW). Bei der Planfeststellung nach § 38 Abs. 2 StrWG NRW ist die Umweltverträglichkeit im Rahmen der Abwägung zu berücksichtigen. Für Natur und Landschaft werden diese Belange konkretisiert durch die in § 1 BNatSchG enthaltenen Ziele und Grundsätze des Naturschutzes und der Landschaftspflege. Nach den zwingenden Bestimmungen der §§ 15 Abs. 1 und 2 BNatSchG hat der Vorhabenträger, der Eingriffe in Natur und Landschaft vornimmt,

- vermeidbare Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft zu unterlassen,
- unvermeidbare Beeinträchtigungen so gering wie möglich zu halten und
- verbleibende unvermeidbare Beeinträchtigungen durch Maßnahmen des Naturschutzes und der Landschaftspflege auszugleichen (Ausgleichsmaßnahmen) oder zu ersetzen (Ersatzmaßnahmen).

Gemäß § 15 Abs. 5 BNatSchG ist die Maßnahme zu untersagen, wenn die Belange des Naturschutzes und der Landschaftspflege bei der Abwägung allen übrigen Belangen im Rang vorgehen, soweit die Beeinträchtigungen nicht zu vermeiden oder nicht in angemessener Frist auszugleichen oder zu ersetzen sind.

Wird ein Eingriff zugelassen, obwohl die Beeinträchtigungen nicht auszugleichen oder zu ersetzen sind, hat der Verursacher gemäß § 15 Abs. 6 BNatSchG Ersatz in Geld zu leisten.

Nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichtes (BVerwG, Urteil v. 30.10.1992 - 4 A 4/92 - NVwZ 1993, 565) stellt das Gebot, vermeidbare Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft durch Eingriffe – also

Veränderungen der Gestalt oder Nutzung von Grundflächen, die die Leistungsfähigkeit des Naturhaushalts oder das Landschaftsbild erheblich oder nachhaltig beeinträchtigen können – zu unterlassen (§ 15 Abs. 1 BNatSchG), striktes Recht dar. Die Planfeststellungsbehörde hat dieses Vermeidungsgebot beachtet, wobei jedoch der Begriff der Vermeidbarkeit nicht in einem naturwissenschaftlichen Sinn zu verstehen ist, sondern der rechtlichen Eingrenzung anhand der Zielsetzung des Naturschutzrechts bedarf. Das bedeutet nur Vermeidbarkeit an Ort und Stelle, weil der gesetzliche Tatbestand der Vermeidbarkeit des Eingriffs an das konkret zur Gestattung gestellte Vorhaben anknüpft und somit den Verzicht auf den Eingriff durch Wahl einer anderen Trasse oder Aufgabe des Vorhabens nicht erfasst (BVerwG, Urteil vom 07.03.1997 - 4 C 10.96 - NuR 1997, 404). Als vermeidbar ist im Ergebnis eine Beeinträchtigung anzusehen, wenn das nach dem Fachrecht zulässige Vorhaben an der vorgesehenen Stelle ohne oder mit geringeren Beeinträchtigungen unter verhältnismäßigem Mitteleinsatz verwirklicht werden kann.

Gemäß dem naturschutzrechtlichen Gebot, Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft zu vermeiden bzw. zu minimieren, hat der Planungsträger u. a. folgende Maßnahmen vorgesehen:

- Boden ist sachgerecht ein- und auszubauen, zu lagern und vor vermeidbaren Beeinträchtigungen zu schützen.
- Der Baustreifen ist so gering wie möglich zu halten.
- Lagerflächen sind ausschließlich auf geringwertigen Biotopflächen oder bereits befestigten Flächen zu erstellen.
- Der Straßenkörper wird geländenah geführt. Damit wird zum einen die Inanspruchnahme von Biotopflächen möglichst gering gehalten und zum anderen ein zusätzlicher Eingriff in Landschaftsbild, Klima und Boden vermieden.
- Baubeginn und Roden von Hecken und das Fällen von Bäumen sind nicht in der Zeit vom 1. März bis zum 30. September durchzuführen.

- Um eine Zerschneidung tradierter Flugstraßen für die strukturgebundenen fliegenden Fledermausarten wie Zwerg- und Breitflügelfledermaus zu vermeiden, werden Überflughilfen bestehend aus Gehölzpflanzungen, Gabionen, Fledermausschutzzäunen und Gras-/Kräutersäumen hergestellt.
- Vermeidung von Habitatverlust eines Feldsperlingpaares und Reduzierung der Habitatqualität von zwei Feldsperlingpaaren und ein Brutpaar des Waldkauzes durch die Herstellung von geeigneter Biotopfläche und Anbringen von Nistkästen für Höhlenbrüter.

Zudem wird die temporäre Flächeninanspruchnahme und Inanspruchnahme für an Bauflächen angrenzende Flächen auf ein Minimum reduziert.

Weitere Einzelheiten sind dem Abschnitt 6 des Erläuterungsberichtes des Landschaftspflegerischen Begleitplans zu entnehmen (vgl. Abschnitt A, Nr. 2.1, lfd. Nr. 17).

Trotz der vorgenannten Vermeidungs-, Minimierungs- und Schutzmaßnahmen sowie der Gestaltungsmaßnahmen verursacht das Bauvorhaben erhebliche und nachhaltige Beeinträchtigungen des Naturhaushaltes und des Landschaftsbildes. Die Beeinträchtigungen sind insbesondere folgende:

- Zunahme befestigter Flächen
- Versiegelung von schutzwürdigem Boden
- Verlust und Beeinträchtigung von Biotopen
- Zerschneidung faunistischer Funktionszusammenhänge
- Verlust landschaftsbildprägender Gehölzstrukturen
- Überformung des Landschaftsbildes durch die Straßentrasse

Ergänzend wird auf die Darstellung der Umweltauswirkungen nach § 11 UVPG, insbesondere auf die Ausführungen in Abschnitt B, Nr. 4.5 dieses Beschlusses, verwiesen.

### **5.2.7.1 Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen**

Das naturschutzrechtliche Gebot, Ausgleichsmaßnahmen oder Ersatzmaßnahmen zu schaffen (§ 15 Abs. 2 S. 1 BNatSchG) ist striktes Recht und damit nicht Gegenstand planerischer Abwägung.

Ein Eingriff ist nach § 15 Abs. 2 S. 2 BNatSchG ausgeglichen, wenn und sobald die beeinträchtigten Funktionen des Naturhaushalts in gleichartiger Weise wiederhergestellt sind und das Landschaftsbild landschaftsgerecht wiederhergestellt oder neu gestaltet ist. Dies setzt voraus, dass Rahmenbedingungen geschaffen werden, unter denen sich infolge natürlicher Entwicklungsprozesse auf Dauer annähernd gleichartige Verhältnisse wie vor dem Eingriff herausbilden können.

Ersetzt ist eine Beeinträchtigung nach § 15 Abs. 2 S. 3 BNatSchG, wenn und sobald die beeinträchtigten Funktionen des Naturhaushalts in dem betroffenen Naturraum in gleichwertiger Weise hergestellt sind und das Landschaftsbild landschaftsgerecht neu gestaltet ist.

Für die Ermittlung des Ausgleichsflächenbedarfs sind maßgebliche Gesichtspunkte die Auswirkungen der Straßenbaumaßnahme auf die Arten- und Biotopausstattung im betroffenen Raum unter Einbeziehung der dadurch bedingten Unterbrechungen bzw. Störungen aller Wechselbeziehungen auf das Funktionsgefüge der Natur, auf das Landschaftsbild, die Erholung und den Naturgenuss sowie auf Boden, Wasser und Klima. Dabei können notwendige Ausgleichsmaßnahmen nicht nur unter dem Gesichtspunkt betrachtet werden, dass durch sie einzelne überbaute oder beeinträchtigte Strukturen ausgeglichen werden. Vielmehr wird das Ziel verfolgt, mit Hilfe der Ausgleichsmaßnahmen die gestörten Funktionen ökologischer Abläufe zu stabilisieren und wiederherzustellen.

Die erforderlichen Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen wurden auf der Basis der vom der Vorhabenträger gutachtlich im LBP vorgenommenen Eingriffsbilanzierung ermittelt (vgl. Abschnitt A, Nr. 2.1, lfd. Nr. 17 dieses Beschlusses) und mit den Naturschutzbehörden abgestimmt.

Im LBP und durch die Deckblätter A und B hat der Vorhabenträger folgende Ausgleichsmaßnahmen vorgesehen:

- Entsiegelung von nicht mehr benötigten Wegeflächen (Maßnahmen A 18.3 und A 21.1 bis A 21.4),
- Herstellung eines Stieleichen-Mischwaldes, Umwandlung eines Fichtenwaldes in einen Stieleichen-Mischwald sowie weitere Gehölzpflanzungen (Maßnahmen A 22, A 23.1, A 24.1, A 24.3, A 24.4, A 25, A 26, A 30 und A 31),
- Entwicklung eines artenreichen Gras-Krautsaumes auf ehemaliger Wegefläche (Maßnahmen A 17 und A 27),
- Entwicklung von Extensivgrünland (Maßnahmen A 20.1),
- Anlage eines Kleingewässers und einer Blänke (Maßnahmen A 19.1 und A 19.2),
- Anlage eines bedingt naturnahen Fließgewässers (Maßnahme A 32).

Die auf die Schaffung landschaftstypischer Vegetationselemente gerichteten Maßnahmen sind auch geeignet, das Landschaftsbild in seiner natürlichen Eigenart positiv zu beeinflussen. Sie nehmen mithin Ausgleichsfunktionen nicht nur in Bezug auf den Naturhaushalt, sondern auch in Bezug auf das Landschaftsbild und die Erholungsfunktion wahr.

Daneben sieht die Landschaftspflegerische Begleitplanung umfangreiche Gestaltungsmaßnahmen (G 1 bis G 4) entlang der Trasse vor, die dazu beitragen, dass

- die Ausbreitung verkehrsbedingter Schadstoffe weitgehend verhindert wird (Immissionsschutz),
- eine harmonische Einbindung des Straßenkörpers in das Landschaftsbild einschließlich einer optischen Abschirmung (Sichtschutz) stattfindet,
- das Landschaftsbild wiederhergestellt und neu gestaltet wird.

Darüber hinaus übernehmen auch die Artenschutzmaßnahmen wie Bepflanzung in Form von Einzelbäumen, Hecken und Baumreihen und die Anlage von Gras-/Krautsäumen im Bereich der Fledermausflugstraßen Gestaltungsfunktion.

Weitere Einzelheiten sind dem Erläuterungsbericht, den Deckblättern und dem LPB zu entnehmen.

Da die unvermeidbaren Beeinträchtigungen insgesamt mit diesen Maßnahmen ausgeglichen werden können, wird der Eingriff zugelassen. Die im Rahmen der landschaftspflegerischen Begleitplanung vom Vorhabenträger vorgesehenen konzentrierten Kompensationsmaßnahmen werden angeordnet.

### **5.2.7.2 Erforderlichkeit der Kompensationsmaßnahmen**

Die Erforderlichkeit verschiedener Kompensationsmaßnahmen wurde von einigen Beteiligten in Frage gestellt. Allgemein ist dazu Folgendes zu bemerken:

Beim Ausgleich handelt es sich um keinen exakten naturwissenschaftlichen Begriff. Die Ausgleichsmaßnahmen sollen die durch den Eingriff gestörten Funktionen des Naturhaushalts oder des Landschaftsbildes in dem betroffenen Natur- und Landschaftsraum wiederherstellen bzw. neu gestalten. Auch der Ersatz muss noch in einer nachvollziehbaren Beziehung zu dem stehen, was es zu ersetzen gilt. Da also ein ökologisch funktionaler Zusammenhang mit den Beeinträchtigungen bestehen muss, können nicht beliebige Flächen verwendet werden.

Die durch die zusätzliche Versiegelung gestörten Funktionen des Naturhaushalts und des Landschaftsbildes können nicht allein durch eine entsprechende Bodenentsiegelung funktionsloser Straßenabschnitte und Gebäudeflächen ausgeglichen werden, sondern auch durch Überführung von Flächen in einen – bezogen auf die beeinträchtigten Funktionen – höherwertigen Zustand, so dass diese die gestörten Funktionen annähernd gleichartig übernehmen. Dies wird hier durch die im landschaftspflegerischen Begleitplan aufgeführten Maßnahmen erreicht. Es ist nicht erforderlich und in einem ländlich geprägten Bereich auch kaum möglich, im selben Umfang für neu versiegelte Flächen Entsiegelungen an anderer Stelle im Planungsraum vorzunehmen.

Da das Vorhaben in der Regel nur bei rechtlicher Sicherstellung dieser Maßnahmen zugelassen werden darf, sind die einzelnen Grundstücke in den Grunderwerbsunterlagen aufgeführt. Der Träger der Straßenbaulast erhält damit, ebenso wie für die Straßenbestandteile, das Enteignungsrecht (BVerwG, Urteil v. 23.08.1996 – 4 A 29.95 – NVwZ 1997, 486).

Zu der Auswahl der Flächen für die Kompensationsmaßnahmen ist grundsätzlich Folgendes zu sagen:

Der Vorhabenträger hat mit dem Landschaftspflegerischen Begleitplan und den Deckblättern ein Kompensationsmodell erarbeitet. Er hat die gesetzliche Rangfolge von Vermeidungsmaßnahmen sowie Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen beachtet, eine Auswahl von grundsätzlich geeigneten und erforderlichen Kompensationsmaßnahmen getroffen und dabei auf eine mögliche ökologische Aufwertung vorhandener Strukturen vorrangig Wert gelegt. Darüber hinaus hat der Vorhabenträger die Maßnahmen untereinander als naturschutzfachliches Konzept planerisch abgestimmt und insbesondere zur Minimierung der Inanspruchnahme von Maßnahmenflächen insgesamt multifunktionale Kompensationswirkungen berücksichtigt. Dadurch ist der Gesamtumfang der festgesetzten Kompensationsflächen auf das erkennbar unabdingbare notwendige Maß beschränkt.

Vor der Inanspruchnahme privaten Eigentums sind im öffentlichen Eigentum stehende Flächen im Umfeld der Straßenbaumaßnahme zu prüfen. Diese Vorgabe wurde im vorliegenden Fall beachtet, indem entsprechend verwertbare Flächen einbezogen worden sind. Soweit möglich werden die Maßnahmen auf Verfügungsflächen des Kreises Steinfurt (innerhalb des Naturschutzgebietes Metelen und auf einer Fläche in Rheine-Mesum) durchgeführt.

Zur Vermeidung von artenschutzrechtlichen Beeinträchtigungen ist die Durchführung von vorgezogenen Ausgleichsmaßnahmen (sogenannte Continuous Ecological Functionality – CEF-Maßnahmen) erforderlich. Da der jeweilige räumliche Populationsbezug der betroffenen Art zu wahren ist, werden zahlreiche ortsgebundene Maßnahmen, wie z. B. Sicherung der Fledermausflugstraßen durch Überflughilfen und Anlage von artspezifischen Biotopflächen für die Brutvogelarten Feldsperling und Waldkauz

durchgeführt. Auf Abschnitt B, Nr. 5.2.8 dieses Beschlusses wird hierzu verwiesen.

Alle Artenschutzmaßnahmen übernehmen aber auch eine multifunktionale Funktion für den Naturhaushalt oder das Landschaftsbild.

### **5.2.7.3 Zusammenfassung**

Insgesamt ist festzustellen, dass nach Realisierung der landschaftspflegerischen Begleit- und Ausgleichsmaßnahmen nach Beendigung der Straßenbaumaßnahme die dadurch verursachten Beeinträchtigungen ausgeglichen sind, so dass keine erheblichen oder nachhaltigen Beeinträchtigungen des Naturhaushalts zurückbleiben und das Landschaftsbild landschaftsgerecht wiederhergestellt oder neu gestaltet sein wird. Durch die Maßnahmen werden die Verluste und Beeinträchtigungen der Biotoptypen, die Störung von Funktionszusammenhängen des Naturhaushaltes und die Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes vollständig kompensiert.

### **5.2.8 Artenschutz**

Artenschutzrechtliche Verbote entsprechend § 44 Abs. 1 BNatSchG stehen dem geplanten Ausbauvorhaben nicht entgegen.

#### **5.2.8.1 Rechtsgrundlagen**

Die rechtlichen Grundlagen des Artenschutzes finden sich im Bundesnaturschutzgesetz. Es unterscheidet zwischen europarechtlich geschützten Tier- und Pflanzenarten, den europäischen Vogelarten und den durch nationales Recht geschützten Arten. Der allgemeine Artenschutz, der für alle wild lebenden Tiere und Pflanzen gilt, ist in § 39 BNatSchG i. V. m. entsprechenden Landesvorschriften geregelt. Der besondere und strenge Artenschutz

ist in den §§ 44, 45, 67 BNatSchG geregelt. Das BNatSchG hat die europarechtlichen Regelungen zum Artenschutz inzwischen vollständig umgesetzt.

§ 44 Abs. 1 BNatSchG verbietet:

1. wild lebenden Tieren der besonders geschützten Arten nachzustellen, sie zu fangen, zu verletzen oder zu töten oder ihre Entwicklungsformen aus der Natur zu entnehmen, zu beschädigen oder zu zerstören,
2. wild lebende Tiere der streng geschützten Arten und der europäischen Vogelarten während der Fortpflanzungs-, Aufzucht-, Mauser-, Überwinterungs- und Wanderungszeiten erheblich zu stören; eine erhebliche Störung liegt vor, wenn sich durch die Störung der Erhaltungszustand der lokalen Population einer Art verschlechtert,
3. Fortpflanzungs- oder Ruhestätten der wild lebenden Tiere der besonders geschützten Arten aus der Natur zu entnehmen, zu beschädigen oder zu zerstören,
4. wild lebende Pflanzen der besonders geschützten Arten oder ihre Entwicklungsformen aus der Natur zu entnehmen, sie oder ihre Standorte zu beschädigen oder zu zerstören  
(Zugriffsverbote).

§ 44 Abs. 5 BNatSchG schränkt diese Verbotstatbestände wie folgt ein:

Für nach § 15 BNatSchG zulässige Eingriffe in Natur und Landschaft, die nach § 17 Abs. 1 oder Abs. 3 zugelassen oder von einer Behörde durchgeführt werden, sowie für Vorhaben im Sinne des § 18 Abs. 2 S. 1 gelten die Zugriffs-, Besitz- und Vermarktungsverbote nach Maßgabe der Sätze 2 bis 5. Sind in Anhang IV Buchstabe a der Richtlinie 92/43/EWG aufgeführte

Tierarten, europäische Vogelarten oder solche Arten betroffen, die in einer Rechtsverordnung nach § 54 Abs. 1 Nr. 2 aufgeführt sind, liegt ein Verstoß gegen

1. das Tötungs- und Verletzungsverbot nach Abs. 1 Nr. 1 nicht vor, wenn die Beeinträchtigung durch den Eingriff oder das Vorhaben das Tötungs- und Verletzungsrisiko für Exemplare der betroffenen Arten nicht signifikant erhöht und diese Beeinträchtigung bei Anwendung der gebotenen, fachlich anerkannten Schutzmaßnahmen nicht vermieden werden kann,
2. das Verbot des Nachstellens und Fangens wild lebender Tiere und der Entnahme, Beschädigung oder Zerstörung ihrer Entwicklungsformen nach Abs. 1 Nr. 1 nicht vor, wenn die Tiere oder ihre Entwicklungsformen im Rahmen einer erforderlichen Maßnahme, die auf den Schutz der Tiere vor Tötung oder Verletzung oder ihrer Entwicklungsformen vor Entnahme, Beschädigung oder Zerstörung und die Erhaltung der ökologischen Funktion der Fortpflanzungs- oder Ruhestätten im räumlichen Zusammenhang gerichtet ist, beeinträchtigt werden und diese Beeinträchtigungen unvermeidbar sind,
3. das Verbot nach Abs. 1 Nr. 3 nicht vor, wenn die ökologische Funktion der von dem Eingriff oder Vorhaben betroffenen Fortpflanzungs- und Ruhestätten im räumlichen Zusammenhang weiterhin erfüllt wird.

Soweit erforderlich, können auch vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen (CEF-Maßnahmen) festgesetzt werden. Für Standorte wildlebender Pflanzen der in Anhang IV Buchstabe b der Richtlinie 92/43/EWG aufgeführten Arten gelten die Sätze 2 und 3 entsprechend. Sind andere besonders geschützte Arten betroffen, liegt bei Handlungen zur Durchführung eines Eingriffs oder Vorhabens kein Verstoß gegen die Zugriffs-, Besitz- und Vermarktungsverbote vor.

### **5.2.8.2 Verfahren**

Der Vorhabenträger hat die für eine artenschutzrechtliche Beurteilung erforderliche Datengrundlage geliefert und als Fachbeitrag Artenschutz (vgl. Abschnitt A, Nr. 2.1, lfd. Nr. 17.4 dieses Beschlusses) eine artenschutzrechtliche Prüfung besonders und streng geschützter planungsrelevanter Arten dargestellt.

Die Betroffenheit der für das Planungsgebiet artenschutzrechtlich relevanten Arten wird im Artenschutzbeitrag „Art-für-Art“ erörtert. Aufgrund der vorliegenden Daten (u. a. Artenliste für die Messtischblätter 3809 „Metelen“ und 3810 „Steinfurt“, Abfrage bei den Naturschutzbehörden und dem LANUV) liegen umfangreiche Erkenntnisse über das relevante Artenvorkommen vor, so dass die Beurteilung der artenschutzrechtlichen Belange auf einer sachgerechten und hinreichenden Planungsgrundlage erfolgt.

Die artenschutzrechtliche Prüfung des Vorhabenträgers kommt in Übereinstimmung mit der Einschätzung der Naturschutzbehörden zu dem Ergebnis, dass das Vorhaben unter Beachtung der mit diesem Beschluss festgestellten Vermeidungsmaßnahmen keine Konflikte mit artenschutzrechtlichen Vorgaben erwarten lässt und die Verbotstatbestände der §§ 15 Abs. 5 und 44 Abs. 1 BNatSchG demnach nicht erfüllt werden.

### **5.2.8.3. Prüfung artenschutzrechtlicher Verbotstatbestände**

Die Feststellung des vorliegenden Plans ist auch unter Berücksichtigung der v. g. artenschutzrechtlichen Bestimmungen zulässig. Nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde sind entsprechend den Feststellungen des Gutachters durch das Vorhaben keine rechtserheblichen Beeinträchtigungen der hier betroffenen Arten zu befürchten. In diese Beurteilung sind die geplanten Vermeidungsmaßnahmen eingeflossen.

Im Fachbeitrag Artenschutz (siehe Abschnitt A, Nr. 2.1, lfd. Nr. 17.4 dieses Beschlusses) hat der Vorhabenträger ausführlich dargelegt, dass das Aus-

bauvorhaben entweder überhaupt nicht mit einer Beeinträchtigung von besonders oder streng geschützten Arten im Sinne des § 44 Abs. 1 BNatSchG verbunden ist oder aber eine nicht auszuschließende Beeinträchtigung des Feldsperlings und des Waldkauzes durch die Vermeidungs- und vorgezogenen Ausgleichsmaßnahmen wie z. B. Vermeidung der Beanspruchung von Gehölzflächen, Anlage einer Gehölzfläche und einem vorgelagerten Gras- und Krautsaum, Anbringen von Nistkästen für Höhlenbrüter (V/A<sub>CEF</sub>8) sowie Sicherung einer Waldfläche zur Sicherung und Entwicklung von Quartierbäumen und Anbringen von Höhlenkästen im Waldrandbereich (V/A<sub>CEF</sub>13) so verringert wird, dass der Erhaltungszustand der lokalen Populationen gewahrt bleibt und deshalb keine Verbote des § 44 Abs. 1 BNatSchG entgegenstehen. Für alle anderen geprüften Arten, wie z. B. der Amphibien, aber auch bei den übrigen landesweit ungefährdeten Vogelarten sind keine Beeinträchtigungen mit Relevanz für die lokale Population zu erwarten. Für diese Allerweltsvogelarten kann wegen ihrer Anpassungsfähigkeit und ihres landesweit günstigen Erhaltungszustandes davon ausgegangen werden, dass bei Eingriffen im Zuge dieses Ausbauvorhabens nicht gegen die Verbote des § 44 Abs. 1 BNatSchG verstoßen wird.

Die ökologische Funktion betroffener Fortpflanzungs- und Ruhestätten sowie der Erhaltungszustand der lokalen Population werden durch die entwickelten funktionserhaltenden Maßnahmen für Feldsperling und Waldkauz aufrechterhalten. Artenschutzrechtliche Verbote werden somit nicht verletzt.

Mit einem umfassenden Maßnahmenkonzept an Vermeidungs- und vorgezogenen Ausgleichsmaßnahmen können die Verbotstatbestände des § 44 Abs. 1 BNatSchG für die Fledermäuse abgewendet werden. Dies sind insbesondere die vorgesehene Geschwindigkeitsbegrenzung auf 50 km/h auf der gesamten Strecke, Verzicht auf Beleuchtung, Überflughilfen durch Bäume und zusätzliche Gehölze, künstliche Einschnittslage durch Anlage von Gabionen und einem Fledermausschutzzaun sowie Sicherung einer Waldfläche zur Entwicklung von Quartierbäumen.

Im Bereich des Untersuchungsraums wurden nachfolgend aufgeführte Amphibien, Fledermaus- und Vogelarten als besonders geschützte Arten nachgewiesen bzw. es konnte aufgrund der vorliegenden Habitatstrukturen ein planungsrelevantes Vorkommen nicht ausgeschlossen werden:

#### Fledermäuse

- Bartfledermaus
- Braunes Langohr
- Breitflügelfledermaus
- Fransenfledermaus
- Großer Abendsegler
- Kleiner Abendsegler
- Zwergfledermaus

#### Vögel

- Feldsperling
- Gartenrotschwanz
- Kleinspecht
- Rauchschwalbe
- Waldkauz

#### Amphibien

- Bergmolch
- Teichmolch
- Erdkröte
- Grasfrosch
- Teichfrosch
- Seefrosch

Besonders und streng geschützte Reptilien und Pflanzarten kommen nicht vor.

#### 5.2.8.3.1 Tatbestand nach § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG (Tötungsverbot)

Nach § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG ist es verboten, wild lebenden Tieren der besonders geschützten Arten nachzustellen, sie zu fangen, zu verletzen oder zu töten oder ihre Entwicklungsformen aus der Natur zu entnehmen, zu beschädigen oder zu zerstören.

Der vorgenannte Tatbestand des Tötungsverbotes setzt nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts ein signifikant erhöhtes Tötungsrisiko voraus, da bei lebensnaher Betrachtung nie völlig auszuschließen ist, dass verkehrsbedingt einzelne Exemplare geschützter Arten getötet werden. Ist in Ansehung des Einzelfalles und der ihn prägenden Umstände eine relevante Risikoerhöhung zu erwarten und wird durch den Einsatz von Vermeidungs- und vorgezogenen Ausgleichsmaßnahmen das vorhabenbedingte erhöhte Tötungsrisiko so vermindert, dass es zu keiner signifikanten Erhöhung des Tötungsrisikos kommt, liegt kein Verstoß gegen das Tötungsverbot des § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG vor. Dabei ist vor allem zu berücksichtigen, dass sich Tiere zwangsläufig einem gewissen Schadensrisiko ausgesetzt sehen, wenn sie ihren Lebensraum mit dem (motorisierten) Menschen teilen und kollisionsbedingte Verluste einzelner Individuen beim Queren der Trasse sich nicht mit Sicherheit ausschließen lassen.

Tötungen infolge von einer Entnahme, Beschädigung bzw. Zerstörung einer Fortpflanzungs- oder Ruhestätte werden vermieden durch eine Bauzeitenregelung und eine artenschutzrechtliche Baubegleitung besonders für die Rodungs- und Baumfällarbeiten.

Als Ausgleich für den Verlust von potenziellen Quartierbäumen werden u. a. ein Heckenabschnitt aus der Nutzung herausgenommen (V/A<sub>CEF</sub>11), eine Waldfläche wird zur Entwicklung von Quartierbäumen gesichert und Nistkästen für den Waldkauz und Fledermaus-Flachkästen für entfallene Höhlenbäume angebracht (V/A<sub>CEF</sub>13 und 15).

#### 5.2.8.3.2 Tatbestand nach § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG (Störungsverbot)

Nach § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG ist es verboten, wild lebende Tiere der streng geschützten Arten und der europäischen Vogelarten während der Fortpflanzungs-, Aufzucht-, Mauser-, Überwinterungs- und Wanderungszeiten erheblich zu stören; eine erhebliche Störung liegt vor, wenn sich durch die Störung der Erhaltungszustand der lokalen Population einer Art verschlechtert.

Von erheblichen Störungen, die den Erhaltungszustand der lokalen Population einer Art verschlechtern, ist hier nicht auszugehen. Durch eine Bauflächen- und -zeitenbeschränkung werden baubedingte Störungen während der Brutzeit vermieden.

Zur Vermeidung von Habitatverlusten für den Feldsperling wird westlich der Trasse eine Gehölzfläche mit vorgelagertem Gras-Krautsaum angelegt und in der vorhandenen Hecke zur wirksamen Bereitstellung von Brutmöglichkeiten 3 geeignete Nistkästen angebracht (Maßnahme V/A<sub>CEF8</sub>).

Der Verbotstatbestand des erheblichen Störens von Tieren während der Fortpflanzungs-, Aufzucht-, Mauser-, Überwinterungs- und Wanderungszeiten gemäß § 44 Abs. 1 Nr. 2 ist somit nicht erfüllt.

#### 5.2.8.3.3 Tatbestand nach § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG (Beeinträchtigung von Lebensstätten)

Nach § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG ist es verboten, Fortpflanzungs- oder Ruhestätten der wild lebenden Tiere der besonders geschützten Arten aus der Natur zu entnehmen, zu beschädigen oder zu zerstören (Beeinträchtigung von Lebensstätten). Dabei liegt nach § 44 Abs. 5 BNatSchG ein Verstoß gegen das Verbot des § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG und im Hinblick auf damit verbundene unvermeidbare Beeinträchtigungen wild lebender Tiere auch gegen das Verbot des § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG nicht vor, soweit die ökologische Funktion der von dem Eingriff oder Vorhaben betroffenen

Fortpflanzungs- oder Ruhestätten im räumlichen Zusammenhang weiterhin erfüllt wird, wobei auch vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen berücksichtigt werden können.

Ein Verstoß gegen das Verbot Fortpflanzungs- oder Ruhestätten der wild lebenden Tiere der besonders geschützten Arten aus der Natur zu entnehmen, zu beschädigen oder zu zerstören liegt im Zusammenhang mit der Planung nicht vor, da die ökologische Funktion der vom Vorhaben betroffenen Fortpflanzungs- oder Ruhestätten im räumlichen Zusammenhang unter Berücksichtigung der vorgezogenen Ausgleichsmaßnahmen weiterhin erfüllt wird. Bei der Planung der funktionserhaltenden Maßnahmen wird die räumliche Nähe zum jeweiligen Vorkommen beachtet. Dadurch bleibt die ökologische Funktion der betroffenen Lebensräume der Vorkommen gewahrt.

#### 5.2.8.3.4 Zusammenfassende Beurteilung

Die fachlichen Darlegungen des Gutachters sind verständlich, nachvollziehbar sowie plausibel und werden von den Naturschutzbehörden geteilt. Begründete Zweifel an diesen Aussagen und der angewandten Prüfmethodik bestehen nicht. Die Planfeststellungsbehörde schließt sich daher diesen fachlichen Bewertungen an.

Aufgrund der gewählten Methodik, der Darstellung und der ausführlichen Betrachtung der einzelnen Arten ergeben sich für die Planfeststellungsbehörde keine Zweifel, dass ein Verstoß gegen die artenschutzrechtlichen Verbotstatbestände nach § 44 Abs. 1 BNatSchG somit bezogen auf die planungsrelevanten Arten nicht vorliegt und deshalb keine Ausnahme oder Befreiung erforderlich ist.

## **5.2.9 Land- und Forstwirtschaft**

### **5.2.9.1 Allgemeines**

Durch das Neubauvorhaben werden vor allem auch landwirtschaftlich genutzte Grundstücke in Anspruch genommen. Die Trasse der westlichen Entlastungsstraße Steinfurt und die Trasse des Neubaus eines Wirtschaftsweges, die insbesondere unter Beachtung der naturschutz- und immissionsschutzrechtlichen sowie städtebaulichen Belange festgelegt worden sind, durchschneiden Acker- und Grünlandflächen und auch das vorhandene Wirtschaftswegenetz. Wie die abwägende Prüfung ergeben hat, ist die geplante Straßenbaumaßnahme im vorgesehenen Umfang im öffentlichen Interesse und dringend erforderlich, so dass auf sie trotz der entgegenstehenden Belange der Landwirtschaft nicht verzichtet werden kann.

Darüber hinaus werden auch bei der Festlegung der Ausgleichs- und Ersatzflächen die Interessen der Landwirtschaft soweit wie möglich berücksichtigt, indem u. a. vorrangig im Eigentum der öffentlichen Hand befindliche Grundstücke Verwendung finden. Zu beachten ist dabei allerdings, dass zum einen derartige Grundstücke ausgesucht werden, mit denen die Ziele des Naturschutzes und der Landschaftspflege unterstützt werden. Zum anderen sind solche Grundstücke für die Ausgleichsmaßnahmen ausgesucht worden, mit denen die Eingriffe in Natur und Landschaft optimal ausgeglichen werden können. Bei der Umsetzung der erforderlichen Ausgleichsmaßnahmen lässt sich somit nicht vermeiden, dass hierfür – in der Regel – intensiv landwirtschaftlich genutzte Grundstücke in Anspruch genommen werden müssen. Denn allein durch Aufwertung solcher Flächen können die mit den Ausgleichsmaßnahmen verfolgten Ziele erreicht werden.

Sofern durch die Straßenbaumaßnahme das vorhandene Wirtschaftswegenetz berührt wird, gelten die Regelungen in Abschnitt A, Nr. 4.5.1 dieses Planfeststellungsbeschlusses. Die Erschließung und Erreichbarkeit der

landwirtschaftlichen Flächen ist (auch während der Bauphase) in ausreichendem Maße gewährleistet.

#### **5.2.9.2 Grunderwerb**

Für den Grunderwerb gilt grundsätzlich, dass der Straßenbaulastträger gehalten ist, zunächst den gesamten Flächenbedarf freihändig zu erwerben. Dabei müssen die für die Straßenanlage unmittelbar benötigten Flächen auf jeden Fall vom Träger der Straßenbaulast erworben werden. Die für die Ausgleichs-/Ersatzmaßnahmen benötigten Flächen können im Einzelfall unter Beachtung des verfassungsrechtlich garantierten Bestands- und Wertschutzes bei den betroffenen Grundstückseigentümern verbleiben. Es ist nicht zwingend, alle Ausgleichs-/Ersatzflächen in öffentliches Eigentum zu überführen; deshalb kann auf Wunsch des jeweiligen Eigentümers die ausgewiesene Fläche in seinem Eigentum verbleiben. Voraussetzung hierfür ist jedoch, dass unter Berücksichtigung der mit den Maßnahmen verfolgten Ziele auch weiterhin eine sinnvolle Bewirtschaftung dieser Flächen möglich ist. Deshalb geht die Planfeststellungsbehörde davon aus, dass die durch die Ausgleichs-/Ersatzflächen Betroffenen grundsätzlich Übernahmeansprüche wegen der eintretenden Erschwernisse geltend machen können.

### **5.2.9.3 Auswirkungen auf die landwirtschaftliche bzw. gartenbauliche Nutzung angrenzender Grundstücke**

Die mit dem Vorhaben verbundene Neuversiegelung beträgt 3,36 ha. Das auf diesen Flächen anfallende Niederschlagswasser kann nicht direkt in den Untergrund gelangen. Vielmehr ist eine Versickerung über die Böschungen und Mulden möglich.

Im Bereich der Dämme wird das anfallende Niederschlagswasser über die Böschungen breitflächig abgeleitet, mit Staunässe im Bereich der Flächen vor den Böschungsfüßen ist aber auf Grund der örtlichen Gegebenheiten nicht zu rechnen. Abflusslose Geländemulden sind nicht vorhanden.

Bei der Versickerung von Straßenoberflächenwasser in Bankette und Böschungen sowie Mulden und Gräben findet vor allem im belebten Oberboden ein Rückhalt von Schadstoffen aus dem Straßenverkehr statt.

Durch die Straßendämme und vorgesehene Straßenrandbepflanzungen wird das Kleinklima nur unwesentlich beeinflusst, so dass auf den landwirtschaftlichen Flächen nicht mit erheblichen Wachstumsschäden oder -verzögerungen zu rechnen ist. Soweit dennoch geringfügige Kaltluftstaus auftreten sollten, dürften höchstens schwer abschätzbare Wachstumsverzögerungen, jedoch keine Spätfrostschäden an landwirtschaftlichen Kulturen zu erwarten sein. Gleiches gilt für etwaige Folgen durch Beschattung. Hier ist nicht mit wesentlichen Folgen auf die landwirtschaftlichen Erträge zu rechnen.

Die Straßenrandbepflanzungen sind für die Wiederherstellung des Landschaftsbildes sowie teilweise als Artenschutzmaßnahme erforderlich. Es kann daher nicht auf sie verzichtet werden.

Drainagesysteme werden durch geeignete bauliche Maßnahmen in ihrer Funktion gesichert.

Die Einwenderin Nr. 3 der Synopse fürchtet, dass es bei zukünftigen Starkregen zu Überschwemmungen auf der Hofstelle kommen wird, da die ge-

plante Entwässerung und die damit zusammenhängende Führung in Richtung des Hofes und der dort liegenden Verrohrung Wassermassen nicht abführen könne und es zu häufigeren Überschwemmungen kommen könnte als bisher.

Mit dem Deckblatt A hat der Vorhabenträger u. a. die Verlegung des Gewässers 3500, zukünftig Gewässer 3591, vorgesehen.

Diese Umlegung sieht die Einwenderin aber als sehr nachteilig an, da das vorhandene Gewässer 3500 mit ausreichender Wassermenge die Rohrleitung unter dem Hof der Einwenderin freihält und zu befürchten ist, dass die Rohrleitung mit der Zeit verstopft. Daher schlägt sie vor, dass das Wasser sowohl auf das Gewässer 3500 als auch auf das Gewässer 3591 verteilt wird, damit auch bei Starkregen ein ausreichender Wasserabfluss gewährleistet ist.

Die Umlegung des Gewässers 3500 zum Gewässer 3591 ist für die Einwenderin von erheblichem Vorteil. Gemäß Unterlage 18.13, Wassertechnischer Entwurf, und wassertechnische Stellungnahme des Ingenieurbüros Herrendörfer + Partner vom 01.03.2016 (Abschnitt A, Nr. 2.2, lfd. Nr. 32 und Abschnitt A, Nr. 2.5, lfd. Nr. 48 dieses Beschlusses) wird die Hofstelle durch diese notwendige Folgemaßnahme vor einem 100-jährigen Regenereignis geschützt.

In Ortsterminen des Vorhabenträgers auf dem Hof der Einwenderin wurde durch die Einwenderin vorgetragen, dass eine Überschwemmung des Hofes durch Verstopfung des Einlaufes vor dem Hof mittels Laubanschwemmung aus dem vorliegenden Waldbereich erfolgt. Der vorhandene Durchlass DN 500 selbst sei ausreichend dimensioniert.

Durch die Umlegung des Gewässers wird die Laubanschwemmung vermieden. Dagegen wäre mit einer Zuleitung von Wasser aus dem externen natürlichen Einzugsgebiet zumindest zeitweise wieder eine Verstopfung des Einlaufes zu befürchten.

Die Neukonzeption der Gewässerführung erfüllt in vollem Umfang die wasserrechtlichen Anforderungen im Zuge des Neubaus der K 76n und verbessert zusätzlich durch den Fachgutachter belegt die vorhandene wassertechnische Situation der Hofstelle der Einwenderin als auch weiterer Anliegergrundstücke.

Die Zuflüsse aus dem externen natürlichen Einzugsgebiet werden durch die neue Gewässerführung abgeleitet. Für die Hofstelle der Einwenderin verbleiben die direkten Zuflüsse aus dem natürlichen Einzugsgebiet der direkten Eigentumsflächen des Hofes in die zukünftige private Entwässerungsanlage. Diese Teilstrecke des rechtlich aufzugebenden Gewässers 3500 ist durch den Eigentümer zu unterhalten. Es wird – wie bisher auch – zukünftig das Regenwasser der Dach- und Hofflächen in diese zukünftige private Entwässerungsanlage eingeleitet. Die direkte Hofentwässerung ist gesichert.

Der Kreis Steinfurt hat zugesichert in Abstimmung mit der Einwenderin die aktuelle Einlaufstelle des aufzugebenden Gewässers 3500 (als Folgemaßnahme) umzubauen. Anstelle des direkten Einlaufes mit Rechenvorsatz wird ein Schacht mit Regeneinlaufrost erstellt. An diesen Schacht wird die an dieser Stelle vorhandene Regenwasserzuleitung von Teilen der Hof- oder Dachfläche angeschlossen.

Eine mögliche Verstopfung der Rohrleitung DN 500 unter der Hoffläche ist nicht zu besorgen.

Die Einholung von hydrologischen, klimatologischen und pflanzensoziologischen Gutachten im Rahmen der Planfeststellung war daher nicht geboten.

Sollten sich im Nachhinein widererwartend nachteilige Auswirkungen für die landwirtschaftliche Nutzung ergeben, wären diese ggf. zu entschädigen.

#### **5.2.9.4 Existenzgefährdung als öffentlicher Belang**

Existenzgefährdungen landwirtschaftlicher Betriebe in einem Umfang, dass Auswirkungen auf die landwirtschaftliche Struktur in dem von der geplanten Baumaßnahme betroffenen Raum auftreten könnten, sind nicht vorgetragen worden und auch nicht erkennbar.

#### **5.2.9.5 Verkehrsgefährdung durch landwirtschaftliche Fahrzeuge**

Die Straßenneubaumaßnahme ist verkehrssicher für die Mitbenutzung durch den landwirtschaftlichen Verkehr geplant. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit ist auf 50 km/h vorgesehen. Aufgrund der Unterbrechung der Trasse durch den Kreisverkehr ergeben sich darüber hinaus noch geringere Geschwindigkeiten von ca. 30 km/h an dieser Stelle. Bei diesen gefahrenen Geschwindigkeiten besteht nur ein sehr geringes potentiell Unfallsrisiko Kfz/landwirtschaftliches Fahrzeug. Es handelt sich bei der geplanten Trasse um eine weitestgehend geradlinige Trassenführung, die uneingeschränkt einsehbar ist. Für die Landwirte gelten auf der geplanten Trasse wie auch im übrigen öffentlichen Straßenverkehr die allgemeinen Verkehrsregeln. Eine Verkehrsgefährdung durch die landwirtschaftlichen Fahrzeuge selbst sowie durch herabfallenden Schmutz ist wie auch sonst möglichst zu vermeiden.

#### **5.2.10 Denkmalpflegerische Belange**

Bei der Planung der Straßenbaumaßnahme sind auch die Belange des Denkmalschutzes und der Denkmalpflege – nach Maßgabe des Denkmalschutzgesetzes – angemessen berücksichtigt. Des Weiteren wird auf die Nebenbestimmungen im Abschnitt A, Nr. 4.7 dieses Beschlusses verwiesen.

### **5.2.11 Haushaltsrechtliche Belange**

Die Kosten für eine Straße bestimmen nicht deren Planungsziel. Sie stellen aber mit Rücksicht auf das Wirtschaftlichkeitsgebot nach der Haushaltsordnung (§ 7 Abs. 1 u. 2) einen abwägungserheblichen Belang dar. So kommt bei der Diskussion der verschiedenen Trassenvarianten den Kosten daher grundsätzlich eine Bedeutung zu. Im vorliegenden Fall drängen sich keine anderen Trassenvarianten auf. Die festgestellte Trasse ist als verkehrstechnisch günstig und unter Abwägung der öffentlichen und privaten Belange als optimal zu bezeichnen. Die Kosten für die Baumaßnahme sind in die Abwägung mit einbezogen worden; sie waren letztlich aber nicht entscheidungsrelevant.

In Zeiten nach wie vor begrenzter Haushaltsmittel für Infrastrukturmaßnahmen auf dem Verkehrssektor ist die Forderung nach äußerst sparsamem und effektivem Einsatz von Haushaltsmitteln ein öffentlicher Belang, der besonderes Gewicht erhalten hat und der der Verwirklichung eines Vorhabens oft sehr enge Grenzen setzt und wünschenswerte Alternativen zurückstehen lässt. Die Planfeststellungsbehörde hatte somit zwischen dem öffentlichen Belang an einer baldigen, möglichst kostengünstigen Lösung und den entgegenstehenden privaten Belangen der Anlieger abzuwägen.

### **5.2.12 Fachhochschule Münster, Standort Steinfurt, als öffentlicher Belang**

Die Fachhochschule Münster, Standort Steinfurt, ist als bedeutende öffentliche Bildungs- und Wissenschaftseinrichtung des Landes NRW ein wesentlicher Bezugspunkt für die Planung der K 76n. Durch den geplanten Straßenneubau wird die durch das Wachstum der FH zunehmend notwendige zweipolige Anbindung des Standortes erreicht.

Der Gesamtkomplex Campus FH Steinfurt mit dem Gründer- und Innovationspark Steinfurt (GRIPS) liegt am westlichen Ortsrand von Burgsteinfurt und ist zurzeit nur über die vorhandenen Wohngebietsstraßen zu erreichen.

Die Verkehrssituation ist an ihre Grenzen gestoßen und soll durch den Neubau der K 76n von der Dieselstraße bis zur Leerer Straße nachhaltig verbessert werden.

Die FH ist mit inzwischen fast 5.000 Studierenden sowie hochqualifiziertem Lehrpersonal ein außergewöhnlicher und wichtiger Standortfaktor für die Stadt. Die Zahl der Studierenden ist in den letzten Jahren stark angestiegen. Dies geht auch aus dem veröffentlichten Hochschulentwicklungsplan der FH Münster für die Jahre 2016-2020 hervor. Hiernach lag die Zahl der Studierenden am Standort Steinfurt 2010/2011 bei 3.793.

2015/2016 lag die stetig gestiegene Zahl der Studierenden schon bei 4.885. Am Standort Steinfurt wird dringend benötigter Nachwuchs an Ingenieuren in den unterschiedlichsten Fachbereichen ausgebildet. Im bundesweiten Ranking belegt die FH Münster stets einen der Spitzenplätze. Die FH ist die drittmittelstärkste FH in ganz Nordrhein-Westfalen. Hierdurch wird die hohe Qualität der Lehre und Forschung der FH Münster belegt. Gerade die technischen Ingenieurwissenschaften haben hier eine besondere Funktion. Diese Fachbereiche sind am Standort Steinfurt verdichtet.

Bereits seit dem Jahre 2000 kooperieren die Wirtschaftsförderung des Kreises Steinfurt (WEST) und die FH intensiv miteinander, indem das Projekt Train (Transfer in Steinfurt) aufgelegt wurde. Hierbei handelt es sich um ein Projekt, mit dem das ingenieurwissenschaftliche Know-how der Hochschule aktiv in die mittelständischen Unternehmen der Region hineingetragen wird. Zahlreiche Kooperationsprojekte, die viele Arbeitsplätze neu geschaffen oder gesichert haben, sind aus diesem Kooperationsprojekt hervorgegangen.

Im Zuge der Schaffung neuer Studienplätze in Nordrhein-Westfalen konnte auch die FH Münster in Steinfurt profitieren, indem in mehreren Bereichen (z. B. Technische Orthopädie) neue zukunftsweisende Studiengänge aufgelegt wurden. Trotz des erwarteten demographischen Wandels gehört die

FH gerade mit ihrer Abteilung in Steinfurt zu einer Einrichtung mit Wachstumspotential. Absolventen aus den Fachbereichen, die in Steinfurt gelehrt werden, werden sowohl von der Wirtschaft sowie von der öffentlichen Hand dringend benötigt.

Aus der FH heraus sind zahlreiche Kooperationsprojekte mit mehreren großen Unternehmen aber auch mittelständischen Unternehmen hervorgegangen, für die ein Raumbedarf bestand. Daher hat die WEST ab dem Jahr 2005 ein Technologiezentrum unter dem Namen „Gründer- und Innovationspark Steinfurt (GRIPS)“ mit dem Bau- und Liegenschaftsbetrieb (BLB) aufgebaut.

Im Jahr 2013 hat die FH Münster am Standort Steinfurt ein neues Hörsaalgebäude und ein Ersatzgebäude Maschinenbau sowie eine zusätzliche Parkplatzanlage fertiggestellt. Das Ensemble der Neubauten der FH sowie das Gebäude GRIPS III sind bereits auf den zukünftigen Anschluss durch die K 76n ausgerichtet. Hier ist bereits das neue planerisch / architektonisch ansprechende Entree eines deutlich gewachsenen Hochschul- und Technologiestandortes entstanden.

Die FH Münster selbst hält den Bau der K 76n zur ausreichenden Erreichbarkeit des Campus Steinfurt für unabdingbar und dringend geboten. Die FH erzeugt durch ihren Betrieb ein erhebliches Verkehrsaufkommen, dass seit Jahren in völlig unzureichender Weise durch die Wohnbebauung an der Stegerwaldstraße und die umliegenden Wohnstraßen geführt werden muss. Dabei werden die für zwei Grundschulen und einen Kindergarten genutzten Grundstücke von dieser Verkehrsführung berührt.

Die Belastung des Studienstandortes Steinfurt durch Individualverkehr wird aller Voraussicht nach nicht sinken. Der bundesweit festzustellende Rückgang der Nachfrage nach ingenieurwissenschaftlichen Studien im letzten

Viertel des vorigen Jahrhunderts hat zwar auch die meisten Fachhochschulstudienangebote getroffen, war aber an der FH Münster ganz unterdurchschnittlich ausgeprägt. Daher ist auch für zukünftige Nachfrageveränderungen davon auszugehen, dass die Faktoren, die für eine starke Akzeptanz des Studienstandortes Steinfurt sprechen (hohe Qualität und große Breite des Angebotes, solitäre Lage), auch weiterhin für eine gleichbleibend hohe Auslastung sorgen werden.

Die Hochschule hat für ihre zukünftige Entwicklung einen besonderen Schwerpunkt im Ausbau dualer Studiengänge gelegt. Die Studierenden dieser Studiengänge, die sich parallel zu ihrem Studium in der Berufsausbildung befinden oder bereits berufstätig sind, werden zum allergrößten Teil die Hochschule als Pkw-Pendler aufsuchen, da die zeitliche Lage ihrer Lehrveranstaltungen häufig nicht mit dem Angebot des öffentlichen Personennahverkehrs kompatibel ist.

Selbst wenn die Hochschule ihre Attraktivität bei Studienbewerbern zum Teil verlieren würde, würde dies für den Standort Steinfurt laut Auskunft der FH bedeuten, dass die Hochschule eine Konzentration ihrer Betriebsstätten zum Campus am Rande der Innenstadt Steinfurts hin durchführen würde.

Das Hochschulgebäude am Bürgerkamp 3 in Steinfurt wird im Status Quo zudem durch den Neubau der K 76n besser mit dem Campus an der Stegerwaldstraße vernetzt. Fahrten mit Pkw durch Wohngebiete können entfallen.

Die Hochschule nimmt des Weiteren, insbesondere am Standort Steinfurt auch ihre Aufgaben bei der Unterstützung von Existenzgründungen wahr. Gemeinsam mit der Wirtschaftsförderung des Kreises Steinfurt sind in drei Gebäuden des Gründer- und Innovationsparks Steinfurt Unternehmen angesiedelt worden, die ihre Arbeit in engem Austausch und großer Nachbar-

schaft mit der FH realisieren. Auch diese Unternehmen ziehen ein entsprechendes Verkehrsaufkommen nach sich, das zum einen durch die Beschäftigten, zum anderen durch die Geschäftskunden begründet ist.

Die Hochschule plant nach Fertigstellung der beiden Neubauten zusammen mit dem BLB die Modernisierung des Hauptgebäudes. Die Baustelle wird zu einer weiteren Belastung der umliegenden Wohnstraßen führen.

Das neue Hörsaalgebäude wird auch als Veranstaltungsfläche für außerhochschulische Aktivitäten zur Verfügung gestellt. Da es in der Stadt Steinfurt bislang an geeigneten Veranstaltungsflächen in entsprechender Größe fehlt, ist davon auszugehen, dass auch durch diese außerhochschulische Nutzung ein nicht unerhebliches zusätzliches Verkehrsaufkommen entstehen wird.

Die Ausführungen vom Vorhabenträger zu der Entwicklung der FH Münster am Standort Steinfurt sind schlüssig und beruhen auf einer nachvollziehbaren Prognose der Studierendenzahlen der FH. Die Entwicklungsprognose basiert auf dem in regelmäßigen Abständen erstellten Hochschulentwicklungsplan der FH. Diese Prognose lässt keine Fehler erkennen, die eine sachgerechte Bewertung der Entwicklung der FH und der damit einhergehenden zu erwartenden Verkehrsbelastung unmöglich machen würden.

Bei planerischen Entscheidungen, die nicht allein auf der Erfassung eines gegenwärtigen Zustands, sondern auch auf einer Prognose in der Zukunft liegender Tatsachen beruhen, deren zukünftiger Eintritt vorausschauend angenommen worden ist, liegt es in der Natur der Sache, dass die Richtigkeit der Prognose einer Überprüfung von außen nur eingeschränkt zugänglich ist. Prognosen über die zukünftige Entwicklung der tatsächlichen Verhältnisse entziehen sich naturgemäß einer exakten Tatsachenfeststellung. Die Prognose der FH geht aber vor einem ausreichenden Prognosehorizont von zutreffenden Werten, Daten und Zahlen aus, beruht auf realistischen

Annahmen und ist methodisch einwandfrei erarbeitet worden. Zudem wurde das Prognoseergebnis einleuchtend begründet. Dass diese in sich schlüssige Prognose fehlerhaft wäre, zeigen die Einwender nicht substantiiert auf. Das bloße Aufzeigen alternativer Prognosewege und das Einsetzen abweichender Grundlagendaten, hier Studierendenzahlen, macht eine angegriffene Prognose noch nicht unplausibel und unverwertbar. Insbesondere Prognosen anderer Hochschulen führen nicht weiter, da sie von anderen Parametern ausgehen.

Bereits heute ist die Anbindung der FH an das klassifizierte Straßennetz nicht ausreichend. Die verkehrliche Anbindung durch den Ortsteil Burgsteinfurt („Hufeisen“ und Leerer Straße) bzw. die Gewerbestraße Sonnenschein und die Wohnstraßen Sachsenweg, Kohlstrunk und Stegerwaldstraße / Flögemannsesch ist nicht zukunftsfähig. Die Stegerwaldstraße ist lediglich zur Erreichbarkeit des vorderen Teils des Campusgeländes geeignet. Bereits heute ist die Erreichbarkeit der neuen Gebäude der FH sowie der Innovationszentren GRIPS I + II problematisch. Erforderlich ist derzeit die komplette Umfahrung des Campus über den Flögemannsesch, um z. B. zu den GRIPS-Gebäuden zu gelangen.

Abschließend ist festzuhalten, dass der geplante Neubau der K 76n die Entwicklungspläne und -erwartungen der FH signifikant fördert. Die Ortsumgebung Steinfurt unterstützt die Entwicklung der Ingenieurwissenschaften am dortigen Standort und damit mittelbar die auf die Absolventen angewiesene Wirtschaft. Die Auswirkungen der K 76n auf die Entwicklungen der FH Münster und hier den Standort Steinfurt als öffentliche Bildungs- und Wissenschaftseinrichtung des Landes NRW sind bei der Planfeststellung als öffentlicher Belang mit zu berücksichtigen.

## **5.2.13 Private Belange**

### **5.2.13.1 Eigentumsgarantie**

Dem planfestgestellten Vorhaben stehen gewichtige private Belange entgegen. Solche Belange sind vor allem dadurch betroffen, dass aus privaten Grundstücken erhebliche Flächen benötigt werden und von dem Vorhaben Lärm- und Schadstoffbelastungen ausgehen. Die Planfeststellungsbehörde hat diese Belange in die Abwägung einbezogen.

Die Prüfung hat ergeben, dass mit Rücksicht auf die im Interesse der Allgemeinheit notwendige Straßenbaumaßnahme die sich für die Betroffenen ergebenden Nachteile in dem von der Planfeststellung gesondert durchzuführenden Entschädigungsverfahren ausgeglichen werden müssen.

Der Zugriff auf das private Grundeigentum steht nicht außer Verhältnis zum beabsichtigten Erfolg, so dass die Schwere der Beeinträchtigungen vor dem Hintergrund des Gewichts der sie rechtfertigenden Gründe unter Berücksichtigung der Schutzauflagen und der zu gewährenden Entschädigung in jedem Einzelfall zumutbar ist.

Das öffentliche Interesse an der Schaffung eines verkehrssicheren und leistungsfähigen Straßenzuges überwiegt das private Interesse der Einwender an dem unveränderten Erhalt ihrer Eigentumsposition.

Die Eingriffe durch das Vorhaben sind notwendig und im Rahmen des Planungsprozesses unter Berücksichtigung der vorgebrachten Einwendungen auf ein Minimum reduziert worden. Dies gilt nicht nur für die Flächen, die für das Vorhaben selbst, sondern auch für die Flächen, die für Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen in Anspruch genommen werden.

Ein Verstoß gegen die Eigentumsgarantie (Artikel 14 GG) liegt nicht vor.

Im Verfahren erhobene Einwendungen sowohl gegen die vorübergehende als auch die dauerhafte Inanspruchnahme von Grundstücksflächen werden zurückgewiesen.

Die Belastungen, die für die betroffenen Grundstückseigentümer mit dem Straßenneubauvorhaben verbunden sind, werden nicht verkannt. Gleichwohl ist die Inanspruchnahme nach Überzeugung der Planfeststellungsbehörde unvermeidbar. Die Begründung für die Inanspruchnahme ergibt sich aus Abschnitt B dieses Beschlusses.

Durch sorgfältige Prüfung möglicher Varianten hat der Vorhabenträger Einwendungen, Forderungen und Vorschläge zu einer geringeren oder alternativen Inanspruchnahme privater Grundstücksflächen in jedem Einzelfall untersucht. Dazu gehören auch Verlegungen von Wegen sowie Größe und Umfang von Ausgleichsmaßnahmen.

Der Vorhabenträger hat in allen Fällen detailliert dargelegt, aus welchen Gründen es bei der vorgesehenen Planung verbleiben muss. Die Planfeststellungsbehörde schließt sich diesen Prüfungsergebnissen an. Lediglich ergänzend wird darauf verwiesen, dass alternative Lösungen neue private Betroffenheiten durch die Inanspruchnahme von anderen Grundstücksflächen zur Folge hätten.

Es besteht die Möglichkeit für den Einwender, entsprechende Entschädigungsforderungen im Rahmen des Entschädigungsverfahrens bei dem Straßenbaulastträger geltend zu machen. Auf Abschnitt B, Nr. 9 dieses Beschlusses wird ergänzend verwiesen.

Zur besonderen Situation der Inanspruchnahme landwirtschaftlich genutzter Grundstücksflächen wird ergänzend auf Abschnitt B, Nr. 5.2.9 dieses Beschlusses verwiesen.

#### **5.2.13.2 Wertminderung von Grundstücken**

In die planerische Abwägung sind auch solche Belange einzubeziehen, auf die sich das Vorhaben nur mittelbar auswirkt. Das Interesse eines betroffenen Eigentümers, von nachteiligen Auswirkungen des Vorhabens verschont zu bleiben, insbesondere durch sie nicht in der bisherigen Nutzung seines

Grundstücks gestört zu werden, gehört zu den abwägungsrelevanten Belangen. Die Wertminderung eines Grundstücks oder die Minderung der aus der Verpachtung oder Vermietung erzielbaren Einnahmen als solche oder nachteilige Veränderungen in der Nachbarschaft werden bei der planerischen Abwägung berücksichtigt.

Soweit einige Einwander eine entsprechende Entschädigung für die durch das Vorhaben entstehende Verkehrswertminderung verlangen, ist hierauf Folgendes zu entgegnen:

Zur Beurteilung der Auswirkung einer Planung auf „Nachbargrundstücke“ ist grundsätzlich nicht der Umfang einer möglichen Verkehrswertminderung heranzuziehen, der Verkehrswert ist nämlich nur ein Indikator für die gegebenen und erwarteten Nutzungsmöglichkeiten eines Grundstücks. Der Verkehrswert hängt von vielen Faktoren ab, insbesondere auch der Nutzung der umliegenden Grundstücke.

§ 74 Abs. 2 S. 3 VwVfG NRW eröffnet aber keinen Anspruch auf den Ausgleich aller Vermögensnachteile, die ein Planungsvorhaben auslöst. Von den fachplanerischen Ausgleichsansprüchen des § 74 Abs. 2 S. 3 VwVfG NRW werden nämlich nur faktische, unmittelbare Beeinträchtigungen erfasst.

Mittelbare Beeinträchtigungen ohne Grundstücksinanspruchnahme wie z. B. solche durch Mietwert- oder Wertminderungen, die alleine durch die auf die Nachbarschaft zur neuen Straße bezogene veränderte Lage des jeweiligen Grundstücks entstehen, werden hingegen nicht erfasst (vgl. dazu BVerwG, Urteil vom 24.05.1996, A 39.95, Rn. 18 ff., juris sowie allgemein zum Verkehrswert: BVerwG, Beschluss vom 09.02.1995, 4 NB 17/94, Rn. 13 ff., juris). Soweit Einwander solche Beeinträchtigungen geltend gemacht haben, werden sie zurückgewiesen.

Unbenommen davon sind auch lediglich mittelbar durch das Vorhaben Beeinträchtigte vor nachteiligen Nutzungsänderungen in der Nachbarschaft geschützt, soweit das Recht ihnen Abwehransprüche zubilligt. Gegenüber hoheitlichen Maßnahmen, wie dem Bau einer öffentlichen Straße, können sich solche Abwehrrechte in erster Linie aus den Vorschriften ergeben, die

von der Behörde bei der Prüfung der Zulässigkeit des Vorhabens zu beachten sind (BVerwG, Urteil v. 14.4.1978 - 4 C 96.76 - NJW 1979, 995 und Urteil v. 4.5.1988 - 4 C 2.85 - NVwZ 1989, 151). Derartige Vorschriften wurden im vorliegenden Fall beachtet.

### **5.2.13.3 Existenzgefährdung landwirtschaftlicher Betriebe**

Die Existenzgefährdung landwirtschaftlicher Betriebe als privater Belang ist im Rahmen der fachplanerischen Abwägung nur beachtlich, wenn der mit diesem Beschluss planfestgestellte konkrete straßenbaubedingte Eingriff einschließlich der Kompensationsmaßnahmen hierfür ursächlich ist. Möglicherweise eintretende weitere Verschlechterungen der wirtschaftlichen Lage durch andere Ereignisse (z. B. kommunale Bauleitplanung, Agrarpolitik der EU, Schutzausweisungen der Naturschutzbehörden, andere Straßenbau- oder Wasserbaumaßnahmen) müssen insoweit unberücksichtigt bleiben.

Die langfristige Existenzfähigkeit eines Betriebes wird nicht dadurch beeinträchtigt, dass vorübergehend Flächen für Arbeitsstreifen, Lagerflächen oder Ähnliches in Anspruch genommen werden. Nach der ständigen Rechtsprechung des BVerwG liegt noch keine Existenzgefährdung vor, wenn der Flächenverlust 5 % der gesamten landwirtschaftlichen Nutzfläche oder 0,5 ha absolut nicht überschreitet. Nach den Erkenntnissen der landwirtschaftlichen Betriebslehre kann die Betriebsorganisation, die immer einige Spielräume aufweist, solche Flächenverluste im Regelfall ohne Nachteile ausgleichen.

Pachtflächen sind in die Prüfung der Existenzgefährdung nur dann einzubeziehen, wenn für sie langfristige Verträge bestehen (vgl. z. B. BVerwG, Urteil v. 14.04.2010 - 9 A 13/08 -, Rn. 27, juris).

Im Verfahren haben einige Eigentümer landwirtschaftlicher Betriebe Einwendungen dahingehend erhoben, dass die mit der Neubaumaßnahme verbundene Inanspruchnahme ihre wirtschaftliche Existenz gefährde.

Unter Berücksichtigung der vorgenannten Grundsätze sowie im Hinblick auf die Größe der verbleibenden Restgrundstücke bzw. der landwirtschaftlichen Gesamtnutzfläche, auf die teilweise weiterhin mögliche – wenn auch eingeschränkte – landwirtschaftliche Nutzbarkeit, auf die Erreichbarkeit der landwirtschaftlichen Flächen und auch auf das fehlende Merkmal des Vollerwerbsbetriebes drängt sich die Annahme einer straßenbaubedingten Existenzgefährdung bei keinem der betroffenen landwirtschaftlichen Betriebe auf bzw. sind keine diese Annahme rechtfertigenden Belege beigebracht worden. Auch den Gutachten zufolge, die im Auftrag des Vorhabenträgers für 5 betroffene landwirtschaftliche Betriebe durch einen von der Landwirtschaftskammer NRW bestellten und vereidigten Sachverständigen erstellt wurden, ist eine Existenzgefährdung nach den dargelegten Maßstäben nicht zu befürchten. Dies ergibt sich im Einzelnen wie folgt:

Dem landwirtschaftlichen Betrieb des Einwenders lfd. Nr. 2 werden durch die geplante Baumaßnahme ca. 1,17 ha landwirtschaftliche Nutzfläche entzogen. Dies entspricht einem Verlust von ca. 3 % der landwirtschaftlichen Flächen des Betriebs. Die Planfeststellungsbehörde teilt die nachvollziehbar und plausibel dargelegte Einschätzung des Gutachters, dass der Betrieb weiterhin rentabel bleiben wird und eine Existenzgefährdung nicht vorliegt.

Der Flächenverlust des landwirtschaftlichen Betriebes der Einwenderin lfd. Nr. 3 beträgt ca. 1,65 ha. Dies entspricht ebenfalls ca. 3 % der landwirtschaftlichen Flächen des Betriebs. Nach der gutachterlichen Feststellung aus 2014 verliert der landwirtschaftliche Betrieb durch den aufgrund der ursprünglichen Planung verursachten Flächeneingriff von ca. 2,4 % nicht seine Existenzfähigkeit.

Der Flächenverlust hat sich aufgrund der Planänderungen im Deckblatt A und B geringfügig um 0,62 % auf ca. 3 % erhöht und bleibt unter der 5 %-Grenze. Der Gutachter kommt auch unter Berücksichtigung der Planänderungen weiterhin zu der Feststellung, dass keine Existenzgefährdung vorliegt. Die Planfeststellungsbehörde teilt die Einschätzung des Gutachters, dass der Betrieb durch den Eingriff in seiner Existenz nicht gefährdet wird.

Der Einwender lfd. Nr. 8 betreibt einen landwirtschaftlichen Betrieb im Nebenerwerb. Nach verfestigter Rechtsprechung ist die Existenzgefährdung eines landwirtschaftlichen Betriebes nach objektiven betriebswirtschaftlichen Maßstäben zu beurteilen. Damit ein Hof langfristig existenzfähig bleibt, muss der Betriebsgewinn neben den laufenden Kosten zumindest auch einen angemessenen Lebensunterhalt der Inhaberfamilie und eine angemessene Eigenkapitalbildung abdecken.

Nach dem eingeholten Gutachten bietet das bisherige Einkommen keine ausreichende Existenzgrundlage, stellt aber einen wesentlichen Teil des Gesamteinkommens der Familie dar. Durch die geplante Baumaßnahme werden ca. 0,22 ha Ackerland an Eigentum entzogen. Dies entspricht einem Flächenverlust von ca. 1,5 %. Unter Berücksichtigung von langfristigen Pachtflächen beläuft sich der Flächenverlust auf ca. 2,1 %. Durch den Flächeneingriff verliert der Nebenerwerbsbetrieb nicht seine Existenzfähigkeit. Nach den Feststellungen des Gutachters bleibt die Wirtschaftlichkeit des Betriebes rentabel, da über die Eigenbedarfsdeckung hinaus noch ein beachtlicher Beitrag zum Familieneinkommen erbracht wird und der Betrieb dem Inhaber auf Dauer eine spürbare Einkommensquelle sichert.

Dem landwirtschaftlichen Betrieb der Einwenderin lfd. Nr. 13 werden durch die geplante Baumaßnahme ca. 0,38 ha landwirtschaftliche Nutzfläche entzogen. Dies entspricht einem Verlust von ca. 1,2 % der landwirtschaftlichen Flächen des Betriebs. Der Flächenverlust hat sich aufgrund der Planände-

rungen im Deckblatt A nur minimal um 0,05 % erhöht. Die Planfeststellungsbehörde teilt daher weiterhin die Einschätzung des Gutachters, dass der Betrieb durch den Eingriff in seiner Existenz nicht gefährdet wird.

Dem landwirtschaftlichen Betrieb des Einwenders lfd. Nr. 15 werden durch die geplante Baumaßnahme ca. 0,56 ha landwirtschaftliche Nutzfläche entzogen. Dies entspricht einem Verlust von ca. 2,6 % der landwirtschaftlichen Flächen des Betriebes.

Die Planfeststellungsbehörde teilt auch in diesem Fall die nach einer fachgerechten Methodik ermittelte, verständlich dargelegte und plausibel nachvollziehbare Einschätzung des Gutachters, dass der Betrieb weiterhin rentabel bleiben wird und eine Existenzgefährdung nicht vorliegt.

Der Kreis Steinfurt und die Stadt Steinfurt sind bereit, den betroffenen landwirtschaftlichen Betrieben in zumutbarer Entfernung zur Hoflage Ersatzlandgrundstücke in der Bauerschaft Sellen/Veltrup von Burgsteinfurt zur Verfügung zu stellen. Diese Ersatzlandgrundstücke werden fast ausschließlich als Ackerland genutzt und sind durch Straßen und Wege erschlossen. Die Einwender haben im Planfeststellungsverfahren keine Gesprächs- und Verhandlungsbereitschaft für dieses Angebot der Straßenbaulastträger erkennen lassen.

Insgesamt kann auf die Inanspruchnahme der Flächen nicht verzichtet werden, da die Flächen für das Bauvorhaben selbst und für artenschutzrechtliche Maßnahmen notwendig sind. Andere Maßnahmen kommen selbst unter dem Gesichtspunkt einer evtl. – hier aber in jedem Fall nicht zu befürchtenden – Existenzgefährdung der Einwender nicht in Betracht, ohne das planerische Ziel zu gefährden, dessen Gewicht und Bedeutung für die verkehrlichen Ziele des Straßenbauvorhabens bei der Abwägung der kollidierenden Interessen überwiegt.

Für die betroffenen Landwirte kann ein Ausgleich für die entstehenden wirtschaftlichen Nachteile durch das Straßenbauvorhaben (Flächenverlust, Bewirtschaftungerschwernisse, Verlust von Futter- und Wirtschaftsdüngernachweisfläche usw.) außerhalb des Planfeststellungsverfahrens im Entschädigungsverfahren erfolgen, vgl. Abschnitt B, Nr. 9 dieses Beschlusses.

Da ein fachplanungsrechtlicher Ausgleich zur Problembewältigung der Betroffenen in Betrieb und Grundeigentum trotz zur Verfügung stehender Ersatzflächen nicht möglich ist, kann die erforderliche Problembewältigung zumutbar ins Entschädigungsverfahren verwiesen werden.

Die Einwendungen werden daher zurückgewiesen.

#### **5.2.13.4 Dauerhafte Inanspruchnahme von Grundstücksflächen**

Bei der Abwägung aller Belange wird nicht verkannt, dass mit Flächeninanspruchnahmen und -beschränkungen sowohl für die Straßenbaumaßnahme als auch für die gesetzlich vorgeschriebenen Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen erhebliche Eingriffe in landwirtschaftliche Betriebe verbunden sind. Jedoch ist die Planfeststellungsbehörde – selbst bei Anerkennung der grundsätzlichen Wertentscheidung zugunsten des Privateigentums – zu dem Ergebnis gelangt, dass sich der Eingriff in die Eigentumsposition der Einwender zur grundlegenden Verbesserung der Verkehrsverhältnisse nicht umgehen lässt.

Der Zugriff auf das private Grundeigentum steht dabei nicht außer Verhältnis zum beabsichtigten Erfolg, so dass die Schwere der Beeinträchtigungen vor dem Hintergrund des Gewichts der sie rechtfertigenden Gründe in jedem Einzelfall zumutbar ist.

Das öffentliche Interesse an der Schaffung eines verkehrssicheren und leistungsfähigen Straßenzuges überwiegt das private Interesse der Einwender an dem unveränderten Erhalt ihrer Besitzung. Eine alternative Trassenführung, die eine geringere Beeinträchtigung öffentlicher und privater Belange bewirken würde, ist nach Abwägung aller Belange (vgl. Abschnitt B, Nr. 5.2 dieses Beschlusses) nicht erkennbar.

Daher müsste das Vorhaben selbst im Falle möglicher Existenzvernichtungen realisiert werden.

Für die betroffenen Landwirte kann ein Ausgleich für die entstehenden wirtschaftlichen Nachteile durch das Straßenbauvorhaben (Flächen- und Wertverlust, Bewirtschaftungerschwernisse usw.) nur außerhalb des Planfeststellungsverfahrens im Entschädigungsverfahren erfolgen (vgl. Abschnitt B, Nr. 9 dieses Beschlusses).

### **5.2.13.5 Vorübergehende Inanspruchnahme von Grundstücksflächen**

Bei der Durchführung der Straßenbaumaßnahme werden Geländestreifen als Arbeitsraum benötigt. Der Träger der Straßenbaulast hat dem beauftragten Unternehmen die hierfür erforderlichen Flächen zur Verfügung zu stellen. Es sind daher in den Grunderwerbsunterlagen entsprechende Flächen ausgewiesen. Ohne die Regelung der öffentlich-rechtlichen Beziehungen im Planfeststellungsbeschluss können Grundstücksflächen nicht – auch nicht vorübergehend – in Anspruch genommen werden. Ein Zugriff auf das Grundeigentum muss in der Planfeststellung ausgewiesen werden, weil der festgestellte Plan nach § 42 Abs. 1 StrWG NRW dem Enteignungsverfahren zugrunde zu legen und für die Enteignungsbehörde bindend ist. Die Flächen werden für den Zeitraum, in dem sie als Arbeitsstreifen in Anspruch genommen werden, belastet. Diese Belastung ist für die Betroffenen zumutbar. Hierfür steht den Grundstückseigentümern bzw. Pächtern eine angemessene Entschädigung in Geld zu. Im Übrigen müssen die Flächen in einem ordnungsgemäßen Zustand an die Betroffenen zurückgegeben werden.

### **5.2.13.6 Übernahmeanträge von Restflächen**

Für die Regulierung der unmittelbaren Folgen des planfestgestellten Vorhabens wie Grundverlust etc. ist nach Art. 14 Abs. 3 GG, § 42 StrWG NRW das Entschädigungsverfahren vorgesehen. Die Planfeststellung hat insoweit Vorwirkung, d. h. sie lässt zwar den Rechtsentzug grundsätzlich zu, regelt aber den Rechtsübergang als solchen nicht. Das Entstehen einer unwirtschaftlichen Restfläche ist erst Folge des unmittelbaren Grundentzuges, demnach ist ein Ausgleich oder eine Übernahme ebenfalls dem Entschädigungsverfahren vorbehalten. Die Planfeststellungsbehörde darf insoweit keine Regelungen treffen (BVerwG, Urteil v. 14.05.1992 - 4 C 9.89 - NVwZ 1993, 477). Die bisherigen Übernahmezusagen des Vorhabenträgers bleiben hiervon unberührt.

Für die Betroffenen bietet diese Handhabung keine Nachteile, denn sie können bei Meinungsverschiedenheiten zur Frage der Übernahmepflicht im Entschädigungsverfahren ebenfalls den Rechtsweg beschreiten.

#### **5.2.13.7 Ersatzlandgestellung**

Aus denselben Gründen muss die Planfeststellungsbehörde auch nicht über Anträge auf verbindliche Gestellung von Ersatzland entscheiden, denn auch insoweit enthält § 16 EEG NRW eine dem § 74 Abs. 2 VwVfG NRW vorgehende Spezialregelung (BVerwG, Urteil v. 27.03.80 - 4 C 34.79 - NJW 1981, 241). Nach § 16 EEG NRW kann die Enteignungsbehörde sogar nach Billigkeitsgrundsätzen, also denselben Grundsätzen wie bei fachplanungsrechtlichen Schutzauflagen, Ersatzlandgestellung anordnen. Die enteignungsrechtliche Vorschrift ist allerdings so ausgestaltet, dass eine Enteignung nicht unzulässig wird, falls ein bestehender Ersatzlandanspruch, z. B. wegen des Fehlens von geeignetem Ersatzland, nicht befriedigt werden kann.

Wird ein landwirtschaftlicher Betrieb durch die Planfeststellung beeinträchtigt, kann die Frage der Ersatzlandgestellung allerdings im Rahmen der planerischen Abwägung dann rechtliche Bedeutung erlangen, wenn der Betrieb durch die Planung in seiner Existenz ernsthaft gefährdet ist oder vernichtet werden wird und Ersatzland zur Verfügung steht, um die Gefährdung oder Vernichtung zu vermeiden. Zeichnet sich ohne eine Landabfindung eine Existenzvernichtung oder -gefährdung als reale Möglichkeit ab, muss sich die Planfeststellungsbehörde Klarheit darüber verschaffen, ob geeignetes Ersatzland zur Verfügung steht. Einer derartigen Klärung bedarf es allerdings dann nicht, wenn die Planfeststellungsbehörde keine Zweifel daran lässt, dass das planerische Ziel selbst um den Preis der Existenzvernichtung verwirklicht werden soll (BVerwG, Urteil v. 28.01.1999 – 4 A 18.99 – UPR 1999, 268).

### **5.2.13.8 Umwege**

Bei der Planung wurde versucht, die bestehenden öffentlichen Wegebeziehungen so weit wie möglich aufrechtzuerhalten bzw. zumindest keine erheblichen Umwege entstehen zu lassen.

Zur Beurteilung der Entschädigungsansprüche ist zunächst festzustellen, dass § 74 Abs. 2 S. 2 VwVfG NRW Auflagen vorschreibt, die zur Vermeidung nachteiliger Wirkungen auf Rechte anderer erforderlich sind.

§ 20 Abs. 5 StrWG NRW schützt nur Zufahrten und Zugänge, also den unmittelbaren Kontakt nach außen, nicht jedoch die darüber hinausgehenden Verbindungen zu anderen Grundstücken (BVerwG, Urteil v. 27.04.1990 - 4 C 18.88 - NVwZ 1990, 1165). Zufahrten werden nicht ersatzlos entzogen. Die Art und Weise der Verbindung eines Grundstücks mit anderen Grundstücken mittels des öffentlichen Wegenetzes oder der unveränderte Fortbestand einer bestimmten, auf dem Gemeingebrauch beruhenden Verbindung stellt keine Rechtsposition dar.

Bei Umwegen, die wegen der Durchtrennung von privaten Grundstücken entstehen, ist an sich ein Recht im Sinne des § 74 Abs. 2 S. 2 VwVfG NRW betroffen (Eigentum oder Dienstbarkeit). Für derartige, unmittelbar durch die Grundabtretung entstehende Nachteile gilt jedoch ausschließlich Entschädigungsrecht, so dass Regelungen im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens nicht erfolgen können. Durch entsprechende Querungsmöglichkeiten und Parallel- oder Ersatzwege werden Nachteile durch Umwege gering gehalten und die Erschließung der Grundstücke jedenfalls sichergestellt.

Darüber hinaus befürchten mehrere Einwender die Schaffung einer neuen Gefahrenquelle bei der Querung der Neubaumaßnahme, insbesondere für Schulkinder und Arbeitnehmer, die in die Stadt gelangen müssen. Der Vorhabenträger hat höhengleiche verkehrssichere Querungsmöglichkeiten der

K 76n mit allen vorhandenen Gemeindestraßen vorgesehen. Die Sicherheitsbelange der Fußgänger und Radfahrer werden daher berücksichtigt.

#### **5.2.13.9 Zufahrten**

§ 20 StrWG NRW garantiert keine optimale, sondern nur eine nach den jeweiligen Umständen zumutbare Erreichbarkeit. Ein Anspruch auf Fortbestand einer Verkehrsanbindung, die für eine bestimmte Grundstücksnutzung von besonderem Vorteil ist, lässt sich daraus nicht herleiten. Die vorgesehene Anpassung bzw. Änderung bestehender Grundstückszufahrten ist bau- bzw. verkehrstechnisch notwendig und für die betroffenen Grundstücksinhaber zumutbar. Die Erschließung aller von dem Bauvorhaben betroffenen Grundstücke ist gewährleistet.

#### **5.2.13.10 Wertminderung einer Jagd**

Die Frage der Wertminderung eines Jagdgebietes im Zuge des Bauvorhabens ist außerhalb des Planfeststellungsverfahrens im entschädigungsrechtlichen Verfahren zu klären. Auf Abschnitt B, Nr. 9 dieses Beschlusses wird ergänzend verwiesen.

#### **5.2.13.11 Errichtung von Wildschutzzäunen**

Die Forderung entlang der Neubautrasse Wildschutzzäune zu errichten, wird zurückgewiesen.

Für die K 76n wird eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h vorgesehen. Aufgrund der Unterbrechung der Trasse durch den Kreisverkehr ergeben sich darüber hinaus noch geringere Geschwindigkeiten von ca. 30 km/h an dieser Stelle. Bei diesen gefahrenen Geschwindigkeiten besteht nur ein sehr geringes potentiell Unfallrisiko Kfz/Wild. Zudem ist aufgrund der Nähe zum Siedlungsrand von Burgsteinfurt auch nicht von einer hohen

Wildbesatzdichte auszugehen. Die Planfeststellungsbehörde schließt sich daher der Auffassung des Vorhabenträgers an, der eine Errichtung von Wildschutzzäunen nicht für erforderlich hält.

#### **5.2.13.12 Grundsätzliches zum Entschädigungsverfahren**

Die sich aus der Inanspruchnahme von Grundeigentum ergebenden Entschädigungsfragen sind im Entschädigungsverfahren zu regeln. Danach werden im Planfeststellungsbeschluss nur die öffentlich-rechtlichen Beziehungen zwischen dem Träger der Straßenbaulast und den vom Plan Betroffenen – mit Ausnahme der Enteignung – rechtsgestaltend geregelt. Der Ausgleich für die zugunsten der geplanten Baumaßnahme einschließlich der notwendigen Folgemaßnahmen bezweckten unmittelbaren Eingriffe in die Rechte der Betroffenen und für die damit verbundenen Folgeschäden findet ausschließlich in dem von der Planfeststellung gesondert durchzuführenden Entschädigungsverfahren statt.

Es besteht die Möglichkeit für den Einwender, entsprechende Entschädigungsforderungen im Rahmen des Entschädigungsverfahrens beim Straßenbaulastträger geltend zu machen. Auf Abschnitt B, Nr. 9 des Beschlusses wird ergänzend verwiesen.

#### **5.2.14 Sonstige Einwendungen und Stellungnahmen**

##### **5.2.14.1 Vorbemerkung**

Soweit Einwendungen im Rahmen der vorstehenden Ausführungen noch nicht behandelt wurden, werden diese nachfolgend betrachtet. Es ist jedoch zu beachten, dass sich dieser Beschluss nicht mit allen Einwendungen ausdrücklich unter Benennung der Einwendernummer befasst, sondern Einwendungen aus Gründen der Vereinfachung und des Sachzusammenhangs zusammenfasst und im allgemeinen Begründungsteil behandelt. Dies gilt insbesondere für die in Abschnitt A, Nr. 5.3 dieses Beschlusses

genannten Einwendungsinhalte. Nach Überzeugung der Planfeststellungsbehörde sind aber alle Belange, die im vorliegenden Verfahren entscheidungserheblich und bedeutsam sind, aufgeklärt und in der Gesamtabwägung berücksichtigt worden.

#### **5.2.14.2 Stellungnahme der anerkannten Naturschutzverbände (Ifd. Nr. 33)**

Die Bedenken des einwendenden Landesbüros der Naturschutzverbände NRW für den Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland NRW (BUND), die Landesgemeinschaft Naturschutz und Umwelt NRW e. V. (LNU) und den Naturschutzbund Deutschland NRW (NABU) gegen das Straßenneubauvorhaben K 76n und seine grundsätzliche Ablehnung werden mit den Ausführungen dieses Beschlusses insbesondere im Abschnitt B, Nr. 5.2 zurückgewiesen.

Soweit die Notwendigkeit des Vorhabens von dem Landesbüro grundsätzlich bestritten wird, ist dem entgegenzuhalten, dass der Neubau der K 76n aus Gründen des überwiegenden öffentlichen Interesses vernünftigerweise geboten ist. Der Kreis Steinfurt hat als Träger der Straßenbaulast gem. § 9 Abs. 1 StrWG NRW die Aufgabe, die Straßen in einem dem regelmäßigen Verkehrsbedürfnis genügenden Zustand zu bauen, um- und auszubauen, zu erweitern oder sonst zu verbessern sowie zu unterhalten. Der Neubau der K 76n von der Dieselstraße bis zum Anschluss an die Leerer Straße/Lindesaystraße mit einer wesentlichen Verbesserung der Netzstruktur im klassifizierten Straßennetz ist durch die nachhaltig erforderlichen und vernünftigerweise gebotenen Planungsziele begründet. Zu den Planungszielen gehören die direkte Anbindung der FH an das überörtliche Straßennetz und zweipolige Erreichbarkeit des Standortes; Verkehrsentlastung des inneren Rings (Hufeisen) sowie sensibler Wohnbereichsstraßen; indirekte Erschließung zukünftiger Bauflächen gem. Flächennutzungsplan am westlichen Ortsrand und Anschluss des Gewerbegebietes Sonnenschein nach Süden

an das klassifizierte Straßennetz. Auf Abschnitt B, Nr. 5.1 dieses Beschlusses wird hierzu verwiesen. Der Kreis Steinfurt hat das Linienabstimmungsverfahren nach § 37 StrWG NRW mit Bürgerbeteiligung und Beteiligung der Behörden und Träger öffentlicher Belange durchgeführt. Wie im Abschnitt B, Nr. 5.2.3 erläutert, hat der Kreis Steinfurt die Linienführung der Trasse auf der ganzen Länge bestimmt und festgelegt. Die detaillierten Ausführungen dieses Beschlusses im Abschnitt B unter Nr. 5.2.3 zu verschiedenen untersuchten Planungsvarianten zeigen anschaulich, dass der Vorhabenträger neben der planfestgestellten Trasse auch andere in Betracht kommende alternative Trassenführungen berücksichtigt und näher überprüft hat. Dabei hat sich insbesondere unter Einstellung verkehrlicher, straßenbautechnischer und wirtschaftlicher Belange sowie auch im Hinblick auf die Umweltverträglichkeit des Straßenneubauvorhabens die gefundene Vorzugsvariante insgesamt als die zweckmäßigste Lösung herausgestellt.

Einwendungen zu dem vorausgegangenen Linienabstimmungsverfahren werden im laufenden Planfeststellungsverfahren grundsätzlich nicht erneut berücksichtigt.

Der Vorwurf, die vorgesehene Neubauplanung sei nicht im überwiegenden Interesse, da massive Proteste und eine ablehnende Haltung auch seitens der Steinfurter Bevölkerung zu verzeichnen sein, ist nicht haltbar und wird zurückgewiesen. Das Gesamtprojekt Neubau der K 76n und des Wirtschaftsweges wird vom Kreis und der Stadt Steinfurt mit oberster Priorität verfolgt. Der Neubau ist vom Rat der Stadt Steinfurt mit großer Mehrheit beschlossen worden. Auch der Kreistag und die zuständigen Ausschüsse haben sich für das Vorhaben ausgesprochen. Damit liegt eine demokratische Legitimation durch die Entscheidung der gewählten Vertreter/-innen vor. Darüber hinaus liegen im Verhältnis zu der Einwohnerzahl des Ortsteils Burgsteinfurt nur wenige Stellungnahmen gegen das Projekt vor.

Das Landesbüro bemängelt, dass die Fachbeiträge der Umweltverträglichkeitsstudie lediglich einen Teil der Problematik, nämlich nur den motorisierten Individualverkehr abhandeln. Verkehrsverlagerungen auf umweltverträglichere Transportarten und Verkehrs-Verminderungen seien Ansätze, die nicht berücksichtigt worden seien.

In der Kreisstadt Steinfurt besteht im Rahmen der Daseinsvorsorge ein Angebot der Verkehrsmittelwahl für alle Verkehrsteilnehmer/-innen zwischen Bahn, Bus, Bürgerbus, Taxi, Geh- und Radwegen sowie Pkw. Die letztendliche Nutzung der vorhandenen umweltverträglichsten Transportarten für Personen und Güter ist aber Aufgabe der Verkehrsteilnehmer/-innen. Der Vorhabenträger reagiert mit seinen Plänen für den Neubau der K 76n u. a. auf das hohe Pkw-Verkehrsaufkommen auf dem inneren Ring (Hufeisen) und in den sensiblen Wohnbereichsstraßen rund um die FH. Durch den Neubau wird der Erhalt und ein möglicher Ausbau eines leistungsfähigen und attraktiven ÖPNV nicht vereitelt. Andersartige, zusätzliche Lösungen sind damit nicht ausgeschlossen, aber auch nicht Gegenstand der straßenrechtlichen Planfeststellung. Sie obliegen dem Planungsermessen des Vorhabenträgers.

Die Rüge, der Horizont für die Bewertung sei zu eng gefasst worden, weil Schutzgüter außerhalb des engen Horizonts Burgsteinfurt nicht betrachtet worden seien, greift nicht durch. Gemäß § 6 Abs. 3 S. 1 Nr. 4 UVPG ist Untersuchungsgebiet der Einwirkungsbereich des Vorhabens. Dieser kann nicht einheitlich für alle Bestandteile der das Vorhaben umgebenden Umwelt festgelegt werden, sondern ist nach der spezifischen Reichweite der Auswirkungen des Vorhabens auf die einzelnen Umweltfaktoren oder Umweltbestandteile zu bestimmen (Hoppe/Beckmann, UVPG, § 6 Rn. 20). Der Untersuchungsrahmen ist in Einklang mit den Vorgaben der Planfeststellungsbehörde für die jeweiligen Schutzgüter differenziert festgelegt worden. Aus welchen Gründen diese schutzgutbezogenen Festlegungen fachlich unvertretbar sein sollten, hat das Landesbüro nicht dargetan.

Das Landesbüro kritisiert die unverhältnismäßige Beeinträchtigung der natürlichen Umwelt durch weitere Flächeninanspruchnahme und die Ausdehnung der Siedlungsfläche in Steinfurt. Dem Vorhabenträger obliegt ein städtebauliches Planungsermessen, das neben dem "Wie" auch das "Ob" und "Wann" der planerischen Gestaltung umfasst. Maßgebend sind seine eigenen städtebaulichen Vorstellungen (stRspr BVerwG, Beschl. v. 05.08.2002 - 4 BN 32.02 -, in: NVwZ-RR 2003, 7; Urt. v. 07.06.2001 - 4 CN 1.01 -, in: BVerwGE 114, 301 (304) m. w. N.). Das Planungsermessen erstreckt sich hierbei auch auf die Festlegung des räumlichen Geltungsbereichs eines Plans (vgl. BVerwG, Beschl. v. 20.11.1995 - 4 NB 23.94 -).

Des Weiteren wirft das Landesbüro dem Vorhabenträger vor, dass kein echter Ausgleich durch Entsiegelung stattfindet. Die Eingriffe in Natur und Landschaft werden nach dem BNatSchG und LNatSchG NRW erfasst und bewertet. Nach der Festlegung des Kompensationsbedarfs steht bei der Planung der Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen eine möglichst optimale Kompensation der mit dem Vorhaben verbundenen Eingriffe in Natur und Landschaft im Vordergrund. Eine Entsiegelung ist hierbei nicht vorrangig heranzuziehen. Es besteht kein Anspruch auf eine Entsiegelung, insbesondere nicht an einem bestimmten anderen Ort. Die in der naturschutzrechtlichen Eingriffsregelung festgeschriebene Notwendigkeit eines räumlich-funktionalen Zusammenhangs oder zumindest räumlichen Bezugs zwischen Eingriffsort und Ausgleichs-/Ersatzmaßnahme liegt darin begründet, dass in "Natur" und "Landschaft" ein örtlicher Bezug immanent ist. Natur und Landschaft sind immer räumlich-konkret Lebensraum und Lebensgrundlage für die gerade an einem bestimmten Ort angesiedelten Menschen, Tiere und Pflanzen. Der Schutzzweck der naturschutzrechtlichen Eingriffsregelung ist daher nicht in erster Linie generalisierend auf "die Natur insgesamt", sondern auf die Vielfalt, Eigenart und Schönheit sowie den Erholungswert von Natur und Landschaft in ihrer örtlichen Vorfindlichkeit im Umfeld des Eingriffs ausgerichtet (vgl. Sparwasser/Wöckel, NVwZ 2004, 1189, (1192); vgl. auch BVerwG, Urt. v. 20.01.1989 - BVerwG 4 C 15.87 -, in: BVerwGE 81,

220 (221) = Buchholz 406.401 § 8 NatSchG Nr. 7). Der naturschutzfachlichen Qualität des gesamten Kompensationskonzepts kommt dementsprechend erhebliche Bedeutung zu. Das hiermit planfestgestellte Gesamtkonzept erfüllt die gesetzlichen Anforderungen und ist auch mit den Naturschutzbehörden abgestimmt worden.

Die Naturschutzverbände halten das Eintreffen der Prognosezahlen für den Verkehr 2025 für unwahrscheinlich und hinterfragen überdies die von verschiedenen Beteiligten genannten, unterschiedlichen Verkehrszahlen. Nach ihrer Auffassung ist aus dem Verkehrsgutachten auch nicht ersichtlich, wieso es durch die K 76n zu einer Verkehrsentlastung sensibler Wohnbereiche kommen soll. Darüber hinaus geben sie den Hinweis zum neuen Durchstich Bahnhofstraße – Teil Süd.

Die Planfeststellungsbehörde verweist hierzu auf die durchgeführte Verkehrsuntersuchung und die Ausführungen unter Abschnitt B, Nr. 5.2.2.4 dieses Beschlusses.

Die für das Jahr 2025 prognostizierte Verkehrsentwicklung ist keinen durchgreifenden Bedenken ausgesetzt. Mit der aktuell eingeholten gutachterlichen Stellungnahme vom 13.06.2018 (vgl. Abschnitt A, Nr. 2.4, lfd. Nr. 45 dieses Beschlusses) wird bestätigt, dass die Prognoseergebnisse 2025 auch für einen Prognosehorizont 2030 Gültigkeit haben.

Die Prognose ist mit den verfügbaren Erkenntnismitteln unter Beachtung der für sie erheblichen Umstände sachgerecht erarbeitet worden. Zu beanstanden ist eine Prognose demnach nicht, wenn sie nach einer geeigneten Methode durchgeführt wurde, der ihr zugrunde liegende Sachverhalt zutreffend ermittelt und das Ergebnis einleuchtend begründet ist (stRspr, BVerwG, Beschl. v. 06.04.2017 - 4 B 5.16 -, zit. nach juris: Rn. 14 m. w. N.). Diese Anforderungen sind hier erfüllt. Die Prognose beschreibt ein tragfähiges, voraussichtlich dauerhaftes Verkehrsszenario. Das Landesbüro ist der Auffassung, es seien konkret absehbare Entwicklungen wie die Reduzierung des klimaschädlichen Kraftfahrzeugverkehrs hierbei vernachlässigt

worden. Substantiierte Belege für diese vermuteten Entwicklungen liegen nicht vor. Diese Befürchtungen sind daher im Ergebnis nicht geeignet, die Verkehrsprognose zu erschüttern, zumal sich perspektivisch der motorisierte Individualverkehr schon jetzt erkennbar in Richtung Elektromobilität entwickeln wird.

Die Naturschutzverbände fordern eine nachhaltige Verkehrspolitik der Stadt Steinfurt. Unterschiedliche verkehrspolitische Konzepte sind jedoch nicht Gegenstand der planungsrechtlichen Prüfung.

Der Kreis Steinfurt sagt aber hinsichtlich der Anregungen zu nachhaltigem Verkehrsverhalten zu, diese an die Stadt Steinfurt und die FH weiterzuleiten.

Die Naturschutzverbände fordern eine fundierte Alternativenprüfung. Die Alternativmaßnahmen sind im Erläuterungsbericht mit eingehender Begründung und Verweis auf die Verkehrsuntersuchung durch den Vorhabenträger bewertet worden, vgl. Erläuterungsbericht, Nr. 3.5.3 und 3.5.4. Eine abschließende Beurteilung erfolgt durch die Planfeststellungsbehörde. Hierzu wird auf Abschnitt B, Nr. 5.2.3 dieses Beschlusses verwiesen.

Das Landesbüro der Naturschutzverbände bemängelt zudem den Umfang und die Qualität der Kartierung sowie den Verlust des betroffenen Landschaftstyps. Eine weitere Vegetationskartierung lässt jedoch keine wesentlichen zusätzlichen Erkenntnisse erwarten. Die durchgeführten Erhebungen bzw. Kartierungen zu Avifauna, Amphibien, Fledermäusen und Feuchtbereichen lassen ausreichend Rückschlüsse auf die vorhandenen Gegebenheiten zu. Verlust und Beeinträchtigungen der Landschaftselemente wurden in der Kompensationsermittlung entsprechend berücksichtigt.

Die Naturschutzvereinigungen weisen darauf hin, dass es sich bei dem konkreten Lebensraum um potenzielle Habitate für bestimmte Vogelarten handelt, die jederzeit wieder besiedelt werden können. Goldammer, Star und

Fitis seien - entgegen der Behauptung im Fachbeitrag Artenschutz - nicht mehr als weit verbreitete, häufige Vogelarten einzustufen. Eine Beurteilung der im Untersuchungsraum festgestellten Arten wurde nach den Vorgaben des BNatSchG und des Landesamtes für Natur, Umwelt und Verbraucherschutz NRW (LANUV) insbesondere unter Beachtung der VV Artenschutz NRW durchgeführt. Das Fachinformationssystem des LANUV listet alle für eine Artenschutzprüfung relevanten Arten auf. Goldammer, Star und Fitis werden nicht als planungsrelevante Arten eingestuft. Zudem enthält das BNatSchG keine Vorgabe zum Ausgleich für die potenziell mögliche Besiedlung mit Tieren und Pflanzen, sondern nur in Bezug auf tatsächlich vorkommende Arten. Ein Ausgleich für Tiere, die sich eventuell ansiedeln könnten, ist zu unbestimmt und spekulativ.

Die Amphibien-Untersuchung kommt zu dem Ergebnis, dass weder aquatische noch terrestrische Lebensräume von dem Vorhaben betroffen sind. Somit sind diesbezüglich keine Schutz- und Kompensationsmaßnahmen durchzuführen. Ein gesetzlicher Auftrag zur Verbesserung der Lebensgrundlage ist mit dieser Feststellung jedoch nicht verbunden.

Der vom Vorhabenträger gewählte Untersuchungszeitraum sowie die durchgeführten Methoden sind wissenschaftlich anerkannt. Das vom Vorhabenträger für die Fledermäuse vorgesehene Schutzregime ist als geeignet anzusehen, um eine signifikante Erhöhung des Tötungsrisikos für alle hier betroffenen Fledermausarten auszuschließen (s. hierzu die Ausführungen unter Abschnitt B, Nr. 5.2.8 dieses Beschlusses).

Hinsichtlich des Vorwurfs der Habitatzerstörung wird auf die vorgesehenen Vermeidungs- und Kompensationsmaßnahmen verwiesen. Eine vertiefte Prüfung hierzu erfolgt unter Abschnitt B, Nr. 5.2.8.3 dieses Beschlusses. Fledermäuse, Vögel und Amphibien wurden anders als dargestellt in zwei Vegetationsperioden betrachtet. Innerhalb der relevanten Messtischblätter

Metelen und Steinfurt werden keine planungsrelevanten Arten der Artengruppen Schmetterlinge, Käfer, Libellen und Reptilien geführt. Für die artenschutzrechtliche Betrachtung des Vorhabens ist daher eine Untersuchung dieser Artengruppen nicht erforderlich.

Die vorgesehenen Maßnahmen sind auch geeignet die Eingriffe in die Natur zu kompensieren (vgl. Abschnitt B, Nr. 5.2.8.3 dieses Beschlusses). Zudem findet eine "Doppelkompensation" nicht statt. Die Finanzierung der Maßnahmen erfolgt nur aus Mitteln des Straßenbaus und eine Sicherung erfolgt über das Grundbuch. Ein diesbezüglicher Nachweis wird vom Vorhabenträger gesammelt vorgelegt. Die gegen die Kompensationsmaßnahmen erhobenen Einwände greifen nicht durch.

Die Naturschutzverbände halten für den ergänzten Gewässerausbau ein eigenständiges wasserrechtliches Plangenehmigungsverfahren durch die zuständige Wasserbehörde für erforderlich. Dies ist jedoch nicht angezeigt, da kein geplanter Gewässerausbau mit eigenständigem Planungsziel vorliegt, vielmehr vorliegend die Konzentrationswirkung der Planfeststellung greift. Die untere Wasserbehörde hat ihr Einvernehmen zu der Maßnahme erteilt.

#### **5.2.14.3 Einwendungen des Westfälisch-Lippischen Landwirtschaftsverbands e. V. Kreisverband Steinfurt (WLV) (Ifd. Nr. 34)**

Nach Auffassung des WLV sind wertvolle landwirtschaftliche Nutzflächen zwingend langfristig zu sichern und zu erhalten (sog. Allianz für die Fläche). Sollte es hier zur Verwirklichung der K 76n und dem Neubau des Wirtschaftsweges kommen, würde dieser Grundsatz im Kreis Steinfurt nicht mehr gewahrt werden.

Die „Allianz für die Fläche in Nordrhein-Westfalen“ ist 2006 vom damaligen Ministerium für Umwelt und Naturschutz, Landwirtschaft und Verbraucherschutz des Landes Nordrhein-Westfalen gegründet worden, um einen kontinuierlichen Dialog zur Reduzierung der

Flächeninanspruchnahme und einer nachhaltigen Flächenpolitik zwischen den vielfältigen Akteuren im Land zu initiieren. Weder die Mitgliedschaft in diesem Gremium noch die Verfolgung der Zielsetzungen der „Allianz für die Fläche“ durch den Kreis Steinfurt begründen einen Anspruch auf bedingungslose Einhaltung der Vermeidung von Flächenverbrauch. Zur Umsetzung einer flächensparenden Siedlungsentwicklung ist die Innenentwicklung ein wesentlicher Baustein der „Allianz für die Fläche“. Wesentliche Handlungsmaxime einer nachhaltigen Flächenentwicklung ist zusätzlich zum Ziel der Reduktion der Flächeninanspruchnahme das Prinzip „Innen vor Außenentwicklung“. Die nationale Nachhaltigkeitsstrategie fordert daher das Verhältnis 3:1 von Innen- zu Außenentwicklung. Bestimmte Vorhaben wie eine Ortsumgehung mit dem Planungsziel einer innerstädtischen Verkehrsreduzierung zum Schutz der dort lebenden Menschen können ihren Sinn und Zweck aber nur außerstädtisch erfüllen. Hingegen kann beispielsweise Wohnbebauung durch das vorrangige Schließen von Baulücken vor einer sich ausbreitenden Außenentwicklung von Städten realisiert werden.

Nach Ansicht des WLW liegt eine Existenzgefährdung der landwirtschaftlichen Betriebe vor. Es würden bei einigen Mitgliedern 5 % von Flächenverlusten oder sogar mehr vorliegen.

Dieser Position stehen die Ergebnisse der eingeholten Sachverständigen-gutachten zur Existenzgefährdung entgegen. Hiernach liegen alle Flächenverluste deutlich unter 5 % (hierzu wird auf die Ausführungen unter Abschnitt B, Nr. 5.2.13.3 verwiesen).

Der WLW erhebt den Vorwurf, dass die Flächenverluste noch dadurch verstärkt würden, dass durch die K 76n und den Wirtschaftsweg nur hofnahe und sogar hofangeschlossene landwirtschaftliche Nutzflächen betroffen sind und Flächenzuschnitte entstehen, die nur mit wesentlichen Mehrkosten bewirtschaftet werden können und wahrscheinlich weniger Ertrag abwerfen. Er kritisiert die Wertminderung des Grundbesitzes und die notwendigen

Mehrwege. Der Vorhabenträger hat Gutachten zur Prüfung der Existenzgefährdung der landwirtschaftlichen Betriebe bei der Landwirtschaftskammer NRW in Auftrag gegeben. Der dortige Sachverständige berücksichtigt im Rahmen seiner gutachterlichen Bewertung auch die Durchschneidungs- und Anschneidungswirkung durch das Vorhaben. Er kommt im Ergebnis zur Entschädigungsfähigkeit betroffener Flächen. Zur Abwicklung etwaiger Entschädigungsansprüche auch im Hinblick auf etwaige Wertminderungen oder Umwege wird auf die Ausführungen unter Abschnitt B, Nr. 5.2.13., hier insbes. Nrn. 5.2.13.2, 5.2.13.6, 5.2.13.7 und 5.2.13.8 verwiesen. Diese werden außerhalb des Planfeststellungsverfahrens geregelt.

Unabhängig davon hat der Vorhabenträger den betroffenen Landwirten auch hofnahe Ersatzlandflächen angeboten.

Vor dem Hintergrund der Bedeutung der FH für den Bau der K 76n ist dem WLV des Weiteren unverständlich, warum der Kreis Baulastträger ist und nicht die Kreisstadt. Die Entlastungswirkung der K 76n wird angezweifelt.

Bei der FH handelt es sich um einen wissenschaftlichen Betrieb mit überörtlicher Bedeutung. Der Neubau der Kreisstraße soll dieser überörtlichen Bedeutung besser als bisher gerecht werden und die Anbindung der FH an das überörtliche Verkehrsnetz verbessern. Die Entlastungswirkung der K 76n in Bezug auf den Verkehr in Richtung FH wird durch die vorliegende Verkehrsuntersuchung belegt. Die Bauwürdigkeit der K 76n ergibt sich jedoch nicht primär durch einen mehr oder weniger hohen Verkehrswert, sondern vor allem durch die Erfüllung aller unter Abschnitt B, Nr. 5.2.2.2 genannten Planungsziele. Hierzu gehören insbesondere die Erreichbarkeit und langfristige Aufwertung des FH-Standortes, insbesondere vor dem Hintergrund der geplanten Ausweitung der Studentenzahlen (vgl. hierzu den aktuellen Hochschulentwicklungsplan), die Entlastung schutzwürdiger sensibler Straßenräume im Wohnquartier „Friedenau“ sowie die Sicherstellung der Flüssigkeit und Sicherheit des Verkehrs auf dem Innenstadthalbring

Burgsteinfurt, der bereits heute abschnittsweise Verkehrsstärken an der Grenze seiner verkehrstechnischen Kapazität aufweist. Des Weiteren gewährleistet der Bau der K 76n die indirekte Erschließung zukünftiger Bauflächen gem. Flächennutzungsplan am westlichen Ortstrand sowie den Anschluss des Gewerbegebiets Sonnenschein nach Süden an das klassifizierte Straßennetz. Damit werden die Voraussetzungen für ein mittelfristig leistungsfähiges Straßenhauptnetz, eine umfeldverträgliche Verkehrsabwicklung sowie eine funktionsadäquate Verkehrsanbindung der FH Steinfurt geschaffen. Vorgeschlagene vereinzelte Straßenbaumaßnahmen stellen hier keine wirkliche Lösung für das komplexe Verkehrsproblem dar.

Der Verweis auf alternative Verkehrsmittel oder Studentenwohnheime vor Ort ändert nichts an der bestehenden Verkehrssituation. Es ist zurzeit unrealistisch, dass die Studenten wie auch Professoren oder Besucher wesentlich von ihrem bisherigen Verkehrsverhalten abweichen werden. Hinsichtlich der immer wieder angezweifelte Prognose der Studentenzahlen wird auf den aktuellen, wissenschaftlich fundierten Hochschulentwicklungsplan der FH verwiesen. Die bauliche Erweiterung der FH-Gebäude findet aktuell bereits statt. Unsubstantiierte Mutmaßungen sind hier nicht in der Lage die vorliegende Verkehrsprognose zu erschüttern.

Hinsichtlich der Methodik der Verkehrserhebung wird kritisiert, dass neuere Entwicklungen, wie u. a. der Ausbau der Goldstraße im Bestand und der Neubau der verlängerten Bahnhofstraße nicht berücksichtigt wurden.

Die Verkehrsuntersuchung wurde 2011 aktualisiert. Zudem erfolgte 2018 eine ergänzende Stellungnahme. Die Baustelle Ochtruper Straße hatte bei den Verkehrserhebungen laut Gutachter keinen Einfluss auf deren Ergebnisse, da der Verkehr frei fließen konnte, es keine Behinderungen gab und somit veränderte Verkehrsströme nicht zu erwarten waren. Der Neubau der Bahnhofstraße wurde sowohl in der Verkehrsuntersuchung als auch in dem Ergänzungsgutachten zum Deckblatt A 2015 berücksichtigt. Hinsichtlich der

Methodik der Verkehrsuntersuchung besteht kein Anlass, an den dort gefundenen Ergebnissen zu zweifeln (s. hierzu die Ausführungen unter Abschnitt B, Nr. 5.2.2.4).

Die Zweifel des WLW hinsichtlich der städtebaulichen Planungen der Stadt Steinfurt sind unbegründet. Dies ergibt sich nicht zuletzt aus dem Regionalplan 06/2014 der Bezirksregierung Münster, der die Pläne der Stadt aufgreift.

Hinsichtlich der Abwägung zwischen den Entlastungen für das Schutzgut Mensch im innerstädtischen Bereich und der Neubelastung des gleichen Schutzgutes im Außenbereich durch den Bau der K 76n wird auf die Ausführungen unter Abschnitt B, Nr. 4.6.1 verwiesen. Hierbei werden die zukünftig anzunehmenden Verkehrsbelastungen unter Berücksichtigung der geltenden Grenzwerte herangezogen.

Im Hinblick auf das Thema Artenschutz zweifelt der WLW insbesondere die Geeignetheit der Vermeidungsmaßnahmen an. Im LBP und Artenschutzbeitrag sind die Artenschutzmaßnahmen ausgearbeitet und dargestellt. Eine Untersuchung der vorgesehenen Maßnahmen erfolgt unter Abschnitt B, Nr. 5.2.8. Der Kreis Steinfurt hat den Fachbeitrag Artenschutz sowie vorbereitende und begleitende Gutachten durch unabhängige Fachbüros erarbeiten lassen. Die Beratung und gutachtliche Begleitung des Straßenbauvorhabens durch die Untere Naturschutzbehörde dient gleichzeitig der naturschutzfachlichen Qualitätssicherung als auch der naturschutzrechtlichen Sicherung eines Planfeststellungsbeschlusses. Die Bewertung der Waldflächen hinsichtlich des Höhlenbaumpotentials ändert sich hierbei grundsätzlich nicht durch den möglichen Entfall eines Höhlenbaumes.

Der WLW bemängelt, dass das Unfallpotential der K 76n selbst nicht berücksichtigt wurde. Zur Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer sind höhengleiche verkehrssichere Querungsmöglichkeiten der K 76n mit allen vorhandenen

Gemeindestraßen vorgesehen. Die Sicherheitsbelange der Fußgänger und Radfahrer sind bei der Planung im Besonderen durch die Anlage von Querungshilfen beim Geh- und Radweg Steinfurt-Metelen, der Hachstiege und den geplanten Kreisverkehren berücksichtigt. Der Neubau der K 76n ist verkehrssicher für die Mitbenutzung durch den landwirtschaftlichen Verkehr geplant, die Begrenzung der Höchstgeschwindigkeit auf 50 km/h vorgesehen.

Darüber hinaus besteht für den WLV keine Notwendigkeit für den Neubau des Wirtschaftsweges. Der Neubau ist eine Folgemaßnahme der K 76n. Die Maßnahme dient der Aufrechterhaltung und verbesserten Anbindung des westlichen Außenbereiches der Bauernschaft Sellen/Veltrup. Das Projekt ist für folgende Belange von hohem Nutzen:

- Landwirtschaftliche Verkehre der Hofstellen und Anliegerflächen.
- Ver- und Entsorgung der Wohn- und Wirtschaftseinheiten.
- Förderung der Zugänglichkeit der Bauernschaft Sellen als Naherholungsbereich. Weitestgehend führt der Wirtschaftsweg zum „Heidehof“ und darüber hinaus bis in die Herderinger Mark (Horstmar) und Meteleener Mark.
- Deutlich verbesserte Anbindung des Tagungszentrums „Haus Karneol“. Der regional tätige Betrieb ist bisher nur recht umständlich über die vorhandenen Wirtschaftswege erreichbar oder wird über einen Privatweg angefahren.

Der Wirtschaftsweg wird in das öffentliche Wegenetz der Stadt Steinfurt integriert.

Zur Gefahr der Überflutung eines landwirtschaftlichen Betriebes wird auf die Ausführungen unter Abschnitt B, Nr. 5.2.9.3 dieses Beschlusses verwiesen.

Alle weiteren angesprochenen Einwendungen und Belange des WLV werden im Rahmen des Planfeststellungsbeschlusses angesprochen und abwägend berücksichtigt. Ihnen wird ausreichend Rechnung getragen. Soweit

es trotz der vorgesehenen eingriffs- bzw. schadensmindernden Maßnahmen zu erheblichen Beeinträchtigungen der Landwirtschaft bzw. zu einer Wertminderung kommt, erfolgt eine Problembewältigung zumutbar im Entschädigungsverfahren.

#### **5.2.14.4 Einwendungen der Steinfurter Interessengemeinschaft (Ifd. Nr. 31)**

Die Steinfurter Interessengemeinschaft gegen die Westtangente lehnt den Bau der K 76n in der geplanten und auch in den alternativen Linienführungen prinzipiell ab. Nach ihrer Auffassung handelt es sich bei den Grundlagen für das Verfahren um veraltete und nicht zeitgemäße Planungsgrößen. Auch stehe das Verfahren im Gegensatz zur Verpflichtung der Verwaltung/Politik, die sehr beschränkten Kreis- und Stadtmittel zum Wohle der Bevölkerung einzusetzen.

Eine Verkehrsentslastung liege nicht vor, es würden lediglich Immissionen in den Naherholungsbereich im Westen der Stadt verlagert und zum Teil wieder in die Stadt transportiert, nicht aber erheblich vermindert.

Der Vorhabenträger hat für die Planungsmaßnahme einen Immissionstechnischen Fachbeitrag zu den Lärmauswirkungen erarbeiten lassen. Im Bereich der Neubautrasse liegen hiernach keine Gebäude, bei denen eine Überschreitung der Grenzwerte der Lärmvorsorge zu erwarten wäre. Des Weiteren ist an keinem Gebäude im Bereich des Kreisverkehrs Lindesastraße eine Erhöhung um 3 dB(A) ermittelt worden, so dass die bauliche Maßnahme mit dem Neubau der K 76n nicht als wesentliche Änderung im Sinne der Vorgaben der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) zu werten ist. Zudem wurde ein Gutachten „Luftschadstoffbetrachtungen“ vorgelegt. Aus lufthygienischer Sicht ist hiernach festzuhalten, dass entlang der geplanten Ortsumgehung Erhöhungen der verkehrsbedingten Luftschadstoffbelastungen zu erwarten sind, da bislang dort keine Straße verläuft. An der zur geplanten K 76n nächstgelegenen Bebauung werden die

jeweiligen Grenzwerte jedoch deutlich unterschritten. So wird der Grenzwert für NO<sub>2</sub> um weniger als 60 % erreicht und die verkehrsbedingte Zusatzbelastung beträgt weniger als 5 % des Grenzwertes. Die berechneten PM<sub>2.5</sub>- und PM<sub>10</sub>-Immissionen erreichen an der bestehenden Bebauung nicht die Grenzwerte und werden nicht überschritten (s. hierzu auch die Ausführungen unter Abschnitt B, Nr. 5.2.4.2 dieses Beschlusses).

Die Interessengemeinschaft wirft dem Vorhabenträger Falschinformation im Zusammenhang mit der „Indirekten Erschließung zukünftiger Bauflächen gem. Flächennutzungsplan am westlichen Ortsrand“ vor. Der Vorhabenträger weist hingegen darauf hin, dass die Ausführungen und Abbildungen in der Verkehrsuntersuchung den Stand zum Zeitpunkt der Untersuchungen wiedergeben. Diesbezüglich besteht kein Anlass an den Aussagen des Vorhabenträgers zu zweifeln.

Die Interessengemeinschaft sieht kein öffentliches Interesse für einen Anschluss des Gewerbegebietes Sonnenschein nach Süden an das klassifizierte Straßennetz.

Für das Gewerbegebiet Sonnenschein ist die geplante K 76n jedoch eine deutliche Verbesserung der Erschließungssituation. Der unmittelbare Anschluss nach Süden an die vorhandene K 76, Leerer Straße, bewirkt eine signifikante Aufwertung des Gewerbegebietes. Das Gewerbegebiet Sonnenschein ist einerseits durch relativ große und industrielle Unternehmen und andererseits mittelständisch geprägt. Die dort ansässigen Firmen haben Kunden- und Zuliefererverkehre sowohl regional als auch überregional. Die Erreichbarkeit der Firmen wird durch die Maßnahme wesentlich verbessert. Weiter wird die Vermarktungsmöglichkeit der noch zur Verfügung stehenden Gewerbeflächen des Gewerbegebietes erheblich unterstützt, da diese Flächen erkennbar attraktiver werden. Somit bringt die geplante Neubaumaßnahme K 76n eine wichtige infrastrukturelle Aufwertung des Gewerbegebietes und damit des Wirtschaftsstandortes Steinfurt mit sich.

Des Weiteren ist die Interessengemeinschaft der Auffassung, die verwendeten Studierendenzahlen seien nicht belastbar. Es liegen keine Anhaltspunkte dafür vor, an den aktuellen Studierendenzahlen der FH zu zweifeln. Die Entwicklungsprognose lässt sich zudem auf verschiedene Kriterien, wie insbesondere den Ausbau dualer Studiengänge, eine Konzentration der Betriebsstätten, die Unterstützung von Existenzgründungen, die allgemeine Nutzung des neuen Hörsaalgebäudes, die große Anzahl an auswärtigen Studierenden, die hohe Qualität, die große Breite des Angebotes und die solitäre Lage der FH in der Region stützen.

Die Verkehrsuntersuchung 07/2011 ist hinsichtlich der zugrunde zu legenden Daten- und Prognosegrundlagen sowie der zukünftig anzunehmenden Entwicklung aufgestellt.

Auch unter Einbeziehung der Ergebnisse der amtlichen Straßenverkehrszählung von 2015 und unter Berücksichtigung eines Prognosejahrs 2030 ändern sich die prognostizierten Verkehrsentwicklungen nicht wesentlich. Dies geht aus einer ergänzenden Stellungnahme des Planungsbüros Hahm aus dem Jahre 2018 hervor (vgl. Abschnitt A, Nr. 2.4 lfd. Nr. 45 dieses Beschlusses).

Das Gutachten und auch die ergänzende Stellungnahme sind methodisch einwandfrei erarbeitet und in sich schlüssig.

Die Interessengemeinschaft zweifelt eine (zeitnahe) Bebauung am Flögemannesch an. Zwar zeigen die Erfahrungen der letzten Jahre, dass die Aspekte des Artenschutzes bei der Planung eine viel gewichtigere Rolle als noch vor einigen Jahren spielen und damit auch die Stadtplanung und Wohnbebauung in den Randgebieten einschränken. Die starke Nachfrage nach Bauland zeigt aber, dass die Stadt Steinfurt langfristig nicht darauf verzichten kann, Planungsrecht für Wohnbauflächen am westlichen Rand der Ortslage Burgsteinfurt zu schaffen. Eine Entwicklung des Stadtteiles

Burgsteinfurt über die B 54 in Richtung Norden oder in Richtung Bagno (Osten) ist aufgrund anderer Nutzungsansprüche (z. B. FFH-Gebiet und Naturschutzgebiet) nicht möglich.

Die Schließung einer Grundschule ist in Burgsteinfurt nach derzeitigem Stand nicht geplant.

Die Interessengemeinschaft wirft dem Vorhabenträger eine mangelhafte Datengrundlage (Bevölkerungszahlen) bei der Erstellung des städtebaulichen Gutachtens vor. Die Planfeststellungsbehörde hält die Ausführungen des Vorhabenträgers zur demografischen Entwicklung der Stadt Steinfurt hingegen für verständlich, plausibel und nachvollziehbar. Es besteht kein Anlass an den dargestellten Konsequenzen, die sich daraus für die indirekte Erschließung zukünftiger Bauflächen gemäß Flächennutzungsplan am westlichen Ortsrand (Ortsteil Burgsteinfurt) als Planungsziel und damit für das Vorhaben der K 76n (Bedarf und Trassenführung) ergeben, zu zweifeln. Die Nachfrage an Baugrundstücken ist nach wie vor im Umland von Münster und damit auch in Steinfurt sehr groß.

Der Vorwurf der Schädigung des Einzelhandels durch das Neubauvorhaben ist unsubstantiiert und lässt sich nicht belegen. Zudem wird die lokale Wirtschaft durch das Vorhaben u. a. dadurch gefördert, dass das Gewerbegebiet Sonnenschien und die FH wie beschrieben besser an das regionale Verkehrsnetz angeschlossen werden.

Die Einwendungen der Interessengemeinschaft Steinfurt gegen das Straßenneubauvorhaben werden daher insgesamt zurückgewiesen.

## **6. Abschließende Bewertung**

Das mit dem festgestellten Plan beabsichtigte Straßenbauvorhaben ist nach Abwägung aller Belange – einschließlich der Umweltverträglichkeit – aus Gründen des Allgemeinwohls erforderlich. Die Planung ist gerechtfertigt und erweist sich als vernünftig. Das Vorhaben ist zur Lösung der anstehenden Verkehrsprobleme geeignet und erforderlich. Mit der gewählten Trasse werden die anstehenden Ziele erreicht. Eine andere Trassenvariante, mit der die angestrebten Ziele unter gleichen oder geringeren Opfern von entgegenstehenden Belangen – wie Natur- und Landschaftsschutz, Eigentumschutz – erreicht werden könnte, bietet sich vorliegend nicht an. Optimierungsgebote sind beachtet worden und die Beeinträchtigungen öffentlicher und privater Belange werden auf das unabdingbare Maß begrenzt.

Im Ergebnis kann sich das Vorhaben mit seinem durch die Planrechtfertigung gegebenem Gewicht gegenüber den abgewogenen gegenteiligen öffentlichen und privaten Interessen durchsetzen.

## **7. Anordnung der sofortigen Vollziehung**

Gemäß § 80 Abs. 2 S. 1 Nr. 4 der Verwaltungsgerichtsordnung (VwGO) wird hiermit die sofortige Vollziehung des vorstehenden Planfeststellungsbeschlusses für den Neubau der Westlichen Entlastungsstraße Steinfurt und den Neubau eines Wirtschaftsweges auf Antrag des Vorhabenträgers angeordnet, weil die Verwirklichung dieser Straßenbaumaßnahme im öffentlichen Interesse dringend geboten ist und bei einer Abwägung mit den betroffenen privaten und öffentlichen Interessen und Rechten das öffentliche Interesse an einer zügigen Projektdurchführung überwiegt.

### **Begründung**

In dem vorstehenden Planfeststellungsbeschluss ist die objektive Notwendigkeit der o. a. Baumaßnahme eingehend begründet worden.

Der Beginn der Baumaßnahme ist - unabhängig von ihrer objektiven Erforderlichkeit - insbesondere aus folgenden Gründen auch dringend geboten:

### **Verkehrssicherheit**

Der Kreis Steinfurt hat durch die Kreispolizeibehörde Unfallauswertungen für die Jahre 2013 bis 2015 und 2016 bis Mitte 2017 vornehmen lassen. Die Unfallauswertung belegt die Unfälle im Straßennetz Burgsteinfurt-West. Dieser Stadtteil wird durch den Neubau der K 76n erheblich vom Verkehr entlastet. Es sind vor allem Unfälle Pkw/Radfahrer mit leicht und schwer verletzten Radfahrern zu verzeichnen. In der Unfallauswertung 2016 bis Mitte 2017 ist eine erhebliche Steigerung der Unfälle auf der K 76, Leerer Straße, gegenüber dem Erhebungszeitraum 2013 bis 2015 zu verzeichnen. An der Einmündung Lindesaystraße auf die K 76, Leerer Straße, sind aktuell stark zunehmende Unfälle mit leicht und schwer verletzten Radfahrern zu verzeichnen. Es besteht die Tendenz zu einem Unfallhäufungspunkt.

Eine gleich hohe Unfallhäufigkeit besteht auch für den Knotenpunkt K 76/Stegerwaldstraße/Wächterkamp. Die Unfallstatistik weist für die Jahre 2013 bis 2015 an den vorgenannten Knotenpunkten je zwei Unfälle auf; im Zeitraum 2016 bis Mitte 2017 jeweils drei Unfälle. Der Neubau der K 76n bewirkt durch die Herstellung des Kreisverkehrs K 76n/K 76/Lindesaystraße als bauliche Maßnahme das höchste Maß an Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmer an diesem Knotenpunkt. Ein Kreisverkehr bewirkt für die festgestellte Unfallursache „Nicht beachten der Vorfahrt/Fehler beim Abbiegen“ ein maximales Maß an Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmer. Auch auf der weiteren Strecke der K 76, Leerer Straße, sind Unfälle Pkw/Kinder, Pkw/Fußgänger (Tod) und Pkw/Radfahrer verzeichnet. Die Reduzierung der Verkehrsmengen auf der K 76, Leerer Straße, beträgt bei Umsetzung des Neubaus der K 76n prognostisch ca. 15 %. Hierbei ist hervorzuheben, dass die Abbiegevorgänge in die Stegerwaldstraße sich mit einem Neubau der K 76n prognostisch erheblich, um ca. 40 % reduzieren. Unfallursache ist auch hier „Fehler beim Abbiegen“.

Das Straßenbauvorhaben bewirkt eine erhebliche Verbesserung der Verkehrssicherheit in der Ortslage von Burgsteinfurt-West. Es werden sowohl durch bauliche Maßnahmen als auch durch eine erhebliche Reduzierung der Verkehrsmengen starke Verkehrsgefährdungen im Bereich der K 76, Leerer Straße, als auch von Wohnbereichsstraßen beseitigt. Der Beginn der Bauarbeiten kann aus diesem Grund nicht ohne eine weitere Gefährdung der Verkehrssicherheit hinausgeschoben werden. Insbesondere in den westlichen Stadtbezirken, aber auch auf den Umfahungsstrecken des Stadtkerns wird eine Reduktion des Verkehrsaufkommens und damit einhergehend der Verkehrsunfälle erwartet und damit die im dringenden öffentlichen Interesse stehende Verkehrssicherheit erhöht.

### **Erreichbarkeit des Geländes der FH**

Darüber hinaus ist die Westliche Entlastungsstraße Steinfurt zur besseren und verkehrssicheren Erschließung des FH-Geländes erforderlich. Die direkten Wohnbereichsstraßen im Umfeld der FH Münster, Campus Steinfurt sind als 30 km/h-Zone ausgewiesen. Auch hier kam es schon zu Unfällen Motorradfahrer/Kind und Pkw/Radfahrer. Diese Wohnbereichsstraßen dienen als Zweckbestimmung vornehmlich dem Wohnanliegerverkehr sowie dem Zielverkehr der dort ansässigen und unten näher aufgeführten Sozialeinrichtungen. Durch die FH wird ein erhebliches Verkehrsaufkommen erzeugt, dass durch den Neubau der K 76n wesentlich auf diese neue Straße verlagert werden kann. Die aktuellen „Zubringerstraßen zur FH“, die Wohnbereichsstraßen Stegerwaldstraße, Sachsenweg und Flögemannsesch werden um ca. 40 % prognostisch vom Verkehr entlastet. An den vorgeannten Wohnbereichsstraßen liegen mehrere Sozialeinrichtungen:

Stegerwaldstraße: Kindergarten, Grundschule, Sporthalle, zwei Studentenwohnheime und die FH selbst;

Flögemannsesch: Grundschule und die FH selbst;

Sachsenweg: Kindergarten Friedenau.

Die Vertreter der drei vor Ort ansässigen Bildungs- und Sozialeinrichtungen benennen die Verkehrssituation auf der Stegerwaldstraße und dem Flögemannsesch morgens in der sog. „Rush hour“ als „chaotisch“, „katastrophal“, „risikoreich“ und „gefährlich“. Diese Stellungnahme ist begründet durch die Verkehrsvorgänge: direkter Anliegerverkehr, Durchgangsverkehre Wohnanlieger Friedenau, Durchgangsverkehre von und zur FH insbesondere über Stegerwaldstraße und Sachsenweg, Quell- und Zielverkehre der Sozialeinrichtungen in der Stadt, Baustellenverkehr der FH, direkte und indirekte Parkplätze an den Wohnbereichsstraßen.

Durch den Neubau der K 76n werden die Zubringerverkehre für den Betrieb der FH im Wesentlichen über die neue Kreisstraße geführt. Die FH ist organisatorisch für die Anfahrt durch die vorhandenen Parkplätze überwiegend auf die geplante K 76n ausgerichtet. Die Verkehrsbelastungen, die durch die FH ausgelöst werden, werden sich zudem zukünftig und langfristig, weiter erhöhen:

Die FH Münster erzeugt durch ihren Betrieb ein erhebliches Verkehrsaufkommen, das seit Jahren durch die umliegenden Wohnstraßen geführt werden muss. Dabei werden die für zwei Grundschulen und einen Kindergarten genutzten Grundstücke von dieser Verkehrsführung berührt.

Auch am Campus angesiedelte Unternehmen im Gründer- und Innovationspark Steinfurt ziehen ein entsprechendes Verkehrsaufkommen nach sich, das zum einen durch die Beschäftigten, zum anderen durch die Geschäftskunden begründet ist.

Die FH muss kurzfristig nach Fertigstellung der beiden Neubauten ca. 100 neue zusätzliche Stellplätze einrichten, die zu einer weiteren Belastung der umliegenden Wohnstraßen führen werden.

Das neue Hörsaalgebäude wird auch als Veranstaltungsfläche für außerhochschulische Aktivitäten genutzt, da es in der Stadt Steinfurt bislang an geeigneten Veranstaltungsflächen in entsprechender Größe fehlt. Auch hierdurch entsteht ein nicht unerhebliches zusätzliches Verkehrsaufkommen.

Das Verkehrsaufkommen des Hochschulcampus besteht zudem auch aus Versorgungsfahrten durch Transportfahrzeuge.

Nach dem aktuell durchgeführten Hochschul-Standort-Entwicklungskonzept der FH Münster, Campus Steinfurt, werden weiterhin kontinuierlich bis ca. 2023 umfangreiche Baumaßnahmen auf dem Campus Steinfurt durchgeführt werden. Durch den Baustellen- und Anlieferverkehr ergibt sich auf den Wohnbereichsstraßen ein erheblich erhöhtes Verkehrsunfallpotential.

Der Neubau des Wirtschaftsweges dient der verbesserten Erschließung des westlichen Außenbereiches der Bauernschaft Sellen/Veltrup und damit auch der verbesserten Erreichbarkeit des Tagungshauses Karneol. Letzteres wird regelmäßig für Veranstaltungen von ortsnahen bis regionalen Gästen genutzt. Aktuell ist das Tagungshaus nur über Umwege durch die Bauernschaft oder über den Hof Sellen 1 zu erreichen.

Die schnellstmögliche Inbetriebnahme der Ortsumgehung dient der Anbindung des FH-Geländes und damit der Aufrechterhaltung und Erweiterung des Hochschulbetriebs. Es besteht daher ein dringendes öffentliches Interesse, um das Entwicklungspotential der FH zu stärken.

#### **Bereitstellung der Finanzmittel**

Der Kreis Steinfurt stellt die erforderlichen Finanzmittel für den Grunderwerb und den Bau der K 76n entsprechend den Darstellungen im Haushaltsplan 2018 für die Jahre 2018 bis 2021 zur Verfügung. Am 18.12.2017 erfolgte der Haushaltsbeschluss durch den Kreistag. Die Bezirksregierung Münster hat den Haushalt des Kreises Steinfurt für das Haushaltsjahr 2018 inzwischen geprüft und genehmigt.

Die Stadt Steinfurt stellt die erforderlichen Finanzmittel für Grunderwerb und Bau des geplanten Wirtschaftsweges und ergänzende Finanzierung der K 76n entsprechend den Darstellungen im Haushaltsplan 2018 für die Jahre 2018 bis 2021 zur Verfügung. Der Kreis Steinfurt hat gegen die Haushaltsatzung der Stadt Steinfurt für das Jahr 2018 keine Bedenken angemerkt.

Das öffentliche Interesse erfordert somit die sofortige Vollziehung des vorstehenden Planfeststellungsbeschlusses schon vor Vorliegen einer rechtskräftigen gerichtlichen Entscheidung in einem Verwaltungsstreitverfahren, falls Klage gegen den Planfeststellungsbeschluss erhoben werden sollte.

Zur Klarstellung wird noch auf Folgendes hingewiesen:

Die gleichzeitig mit Erlass des Planfeststellungsbeschlusses angeordnete sofortige Vollziehung schafft nicht das unmittelbare Recht zur Inanspruchnahme der für die Baumaßnahme benötigten Flächen gemäß den festgestellten Ausbauplänen. Vielmehr schafft diese Vollziehungsanordnung die rechtliche Voraussetzung für den Erlass eines Besitzeinweisungsbeschlusses durch die Bezirksregierung Münster, falls die für die Baumaßnahme benötigten Flächen nicht durch Vereinbarungen zwischen dem Vorhabenträger und den betroffenen Grundstückseigentümern in Anspruch genommen werden können.

Somit führt die gleichzeitig mit Erlass des Planfeststellungsbeschlusses angeordnete sofortige Vollziehung keine irreparablen Tatsachen herbei, die den Anspruch eines Betroffenen auf effektiven Rechtsschutz schmälern würden.

## **8. Rechtsbehelfsbelehrung**

Gegen diesen Planfeststellungsbeschluss kann innerhalb eines Monats nach Zustellung Klage beim

**Verwaltungsgericht Münster**

**Piusallee 38**

**48147 Münster**

erhoben werden.

Als Zeitpunkt der Zustellung gilt der letzte Tag der Auslegungsfrist. Dies gilt nicht für die Beteiligten, denen der Planfeststellungsbeschluss mittels Postzustellungsurkunde gesondert zugestellt wurde, hier gilt der Tag der Zustellung. Insoweit kann Klage nur innerhalb eines Monats nach Zustellung erhoben werden.

Die Klage ist beim Gericht schriftlich oder zu Protokoll des Urkundsbeamten der Geschäftsstelle zu erheben. Der Klage sollen dieser Planfeststellungsbeschluss und so viele Abschriften der Klage mit ihren Anlagen beigefügt werden, dass alle Beteiligten eine Ausfertigung erhalten können. Die Klage muss die Klägerin/den Kläger, den Beklagten (das Land Nordrhein-Westfalen vertreten durch die Bezirksregierung Münster, Domplatz 1-3, 48143 Münster) und den Gegenstand des Klagebegehrens bezeichnen. Sie soll einen bestimmten Antrag enthalten.

Die Anfechtungsklage gegen den vorstehenden Planfeststellungsbeschluss hat gem. § 80 Abs. 2 S. 1 Nr. 4 VwGO keine aufschiebende Wirkung.

Gemäß § 80 Abs. 5 S. 1 der VwGO kann beim

**Verwaltungsgericht Münster**

**Piusallee 38**

**48147 Münster**

beantragt werden, die aufschiebende Wirkung der Anfechtungsklage gegen diesen Planfeststellungsbeschluss wiederherzustellen.

Falls die genannte Frist durch das Verschulden eines Bevollmächtigten versäumt werden sollten, so würde dessen Verschulden der Klägerin/dem Kläger zugerechnet werden.

Die Klage sowie ein Antrag auf Wiederherstellung der aufschiebenden Wirkung der Klage können auch durch die Übertragung eines elektronischen Dokuments an die elektronische Poststelle des Gerichts erhoben werden. Das elektronische Dokument muss für die Bearbeitung durch das Gericht geeignet sein. Das elektronische Dokument muss mit einer qualifizierten elektronischen Signatur der verantwortenden Person versehen sein oder von der verantwortenden Person signiert und auf einem sicheren Übermittlungsweg gemäß § 55a Abs. 4 VwGO eingereicht werden. Die für die Übermittlung und Bearbeitung geeigneten technischen Rahmenbedingungen bestimmen sich nach näherer Maßgabe der Verordnung über die technischen Rahmenbedingungen des elektronischen Rechtsverkehrs und über das besondere elektronische Behördenpostfach (Elektronischer-Rechtsverkehr-Verordnung - ERVV) vom 24. November 2017 (BGBl. I S. 3803).

Hinweis:

Weitere Informationen erhalten Sie auf der Internetseite [www.justiz.de](http://www.justiz.de).

## **9. Hinweise zum Entschädigungsverfahren**

Einwendungen, die Entschädigungs- oder Erstattungsansprüche (z. B. wegen der beanspruchten Grundflächen, Erschwernissen, anderer Nachteile und des Lärmschutzes an Gebäuden) betreffen, sind – soweit nicht bereits dem Grunde nach über die Voraussetzungen dieser Ansprüche in der Planfeststellung zu entscheiden ist – nicht Gegenstand dieses Planfeststellungsbeschlusses, in dem im Grundsatz nur öffentlich-rechtliche Beziehungen geregelt werden.

Solche Forderungen können mit dem Ziel einer gütlichen Einigung zunächst an den

**Landrat des Kreises Steinfurt**  
**Tecklenburger Straße 10**  
**48585 Steinfurt**

gerichtet werden.

Wird eine Einigung nicht erzielt, so wird über diese Forderungen in einem besonderen Entschädigungsfeststellungsverfahren entschieden werden, für das die

**Bezirksregierung Münster**  
**Domplatz 1-3**  
**48143 Münster**

zuständig ist.

Gegen eine Entscheidung dieser Behörde steht den Betroffenen der ordentliche Rechtsweg offen.

Es wird darauf hingewiesen, dass die Entschädigung grundsätzlich in Geld geleistet wird (§ 15 Gesetz über Enteignung und Entschädigung für das

Land Nordrhein-Westfalen – Landesenteignungs- und -entschädigungsgesetz - EEG NRW).

Ein Anspruch auf Gestellung von Ersatzland besteht nur unter den Voraussetzungen des § 16 EEG NRW. Nach Absatz 1 dieser Vorschrift ist „im Falle des Eigentumsentzugs auf Antrag des Eigentümers die Entschädigung in geeignetem Ersatzland festzusetzen, wenn er zur Sicherung seiner Berufstätigkeit, seiner Erwerbstätigkeit oder zur Erfüllung der ihm wesensgemäß obliegenden Aufgaben auf Ersatzland angewiesen ist und

- a) der Enteignungsbegünstigte über als Ersatzland geeignete Grundstücke verfügt, auf die er nicht mit seiner Berufstätigkeit, seiner Erwerbstätigkeit oder zur Erfüllung der ihm wesensgemäß obliegenden Aufgaben angewiesen ist, oder
- b) der Enteignungsbegünstigte geeignetes Ersatzland nach pflichtgemäßem Ermessen der Enteignungsbehörde freihändig zu angemessenen Bedingungen beschaffen kann oder
- c) geeignetes Ersatzland durch Enteignung nach § 5 beschafft werden kann“.

#### **10. Hinweis zur Geltungsdauer des Beschlusses**

Der mit dem vorliegenden Beschluss festgestellte Plan tritt gemäß § 75 Abs. 4 VwVfG NRW in Verbindung mit § 38 Abs. 8 StrWG NRW außer Kraft, wenn mit der Durchführung des Planes nicht innerhalb von fünf Jahren nach Eintritt der Unanfechtbarkeit begonnen worden ist; es sei denn, er wird vorher auf Antrag des Trägers der Straßenbaulast von der Planfeststellungsbehörde um höchstens fünf Jahre verlängert.

## **11. Hinweis zur Bekanntmachung des Beschlusses**

Die Planfeststellungsbehörde wird den Planfeststellungsbeschluss dem Vorhabenträger, den bekannten Betroffenen und denjenigen, über deren Einwendungen entschieden worden ist, zustellen (§ 74 Abs. 4 S. 1 VwVfG NRW).

Eine Ausfertigung des Beschlusses wird außerdem jeweils in der Stadt Steinfurt, in deren Gebiet das Straßenbauvorhaben liegt sowie in der Stadt Rheine und der Gemeinde Metelen, die durch vorhabenzugehörige Ausgleichsmaßnahmen betroffen sind, mit einer Ausfertigung der festgestellten Planunterlagen zwei Wochen lang zur allgemeinen Einsicht ausgelegt. Der Ort und die Zeit der Auslegung werden ortsüblich bekannt gemacht. Mit dem Ende der Auslegungsfrist gilt der Beschluss gegenüber den übrigen Betroffenen als zugestellt (§ 74 Abs. 4 S. 2 u. 3 VwVfG NRW, § 9 Abs. 2 UVPG).

Des Weiteren wird der Planfeststellungsbeschluss öffentlich bekannt gemacht (§ 9 Abs. 2 UVPG). Die öffentliche Bekanntmachung wird dadurch bewirkt, dass der verfügende Teil des Beschlusses, die Rechtsbehelfsbelehrung und ein Hinweis auf die Auslegung in den Städten Steinfurt und Rheine sowie der Gemeinde Metelen im amtlichen Veröffentlichungsblatt der Bezirksregierung Münster und außerdem in örtlichen Tageszeitungen bekannt gemacht werden, die in dem Bereich verbreitet sind, in dem sich das Vorhaben voraussichtlich auswirken wird (§ 74 Abs. 5 S. 2 VwVfG NRW).

Die Planunterlagen können auch beim

**Landrat des Kreises Steinfurt**  
**Tecklenburger Straße 10**  
**48585 Steinfurt**

eingesehen werden

**Bezirksregierung Münster**  
- Planfeststellungsbehörde -

Im Auftrag

gez. Dr. Zander-Kallerhoff

(Oberregierungsrätin)

Ausgefertigt:

Hawerkamp

(Regierungsrätin)