



K 76n, Westliche Entlastungsstraße Steinfurt Erläuterungsbericht

Festgestellt gemäß Beschluss vom
heutigen Tage,
Münster, den

Bezirksregierung Münster
Dezernat 25 / Verkehr
- Planfeststellungsbehörde -

im Auftrag

(Dienstsiegel)

.....
(Unterschrift)

Satzungsgemäß ausgelegen:
in der Zeit vom
bis
in der Stadt Steinfurt.....

Zeit und Ort der Auslegung sind mindestens
1 Woche vor der Auslegung ortsüblich
bekannt gemacht worden.

Stadt Steinfurt.....

(Dienstsiegel)

.....
(Unterschrift)

Aufgestellt:

Steinfurt, den 12. Mai 2014

Kreis Steinfurt
Dezernat III / 66 Straßenbauamt
im Auftrag

Unterlage 1

Neubau der K 76n Westliche Entlastungsstraße Steinfurt von Bau-km 1,200 (Dieselstraße) bis Bau-km 2,880 (Lindesaystraße)

und

Neubau eines Wirtschaftsweges (Gemeindestraße im Außenbereich) von Bau-km 0,048 (am Kreisverkehr Fachhochschule) bis Bau-km 0,640 (Anschluss Wirtschaftsweg Veltrup)

Erläuterungsbericht

Inhaltsverzeichnis

1.	Darstellung des Vorhabens.....	5
1.1	Planerische Beschreibung.....	5
1.1.1	Lage im vorhandenen Straßennetz.....	5
1.2	Straßenbauliche Beschreibung.....	6
1.2.1	K 76n, Westliche Entlastungsstraße Steinfurt	6
1.2.2	Neubau Wirtschaftsweg (Gemeindestraße im Außenbereich)	6
1.3	Streckengestaltung	7
1.3.1	K 76n, Westliche Entlastungsstraße Steinfurt	7
1.3.2	Neubau Wirtschaftsweg (Gemeindestraße im Außenbereich)	7
2.	Begründung des Vorhabens	7
2.1	Vorgeschichte der Planung, vorausgegangene Untersuchungen und Verfahren	7
2.1.1	Flächennutzungsplan der Stadt Steinfurt	7
2.1.2	Vorausgegangene Untersuchungen	7
2.1.3	Linienabstimmungsverfahren.....	8
2.2	Pflicht zur Umweltverträglichkeitsprüfung	8
2.3	Besonderer naturschutzfachlicher Planungsauftrag	8
2.4	Verkehrliche und raumordnerische Bedeutung des Vorhabens	9
2.4.1	Ziele der Raumordnung/Landesplanung und Bauleitplanung.....	9
2.4.2	Bestehende und zu erwartende Verkehrsverhältnisse.....	9
2.4.3	Verbesserung der Verkehrssicherheit.....	10
2.5	Verringerung bestehender Umweltbeeinträchtigungen.....	10
2.6	Begründung des öffentlichen Interessesses	10
2.6.1	Gesetzliche Grundlage nach Straßen- und Wegegesetz NW	10
2.6.2	Planungsziele: Neubau der K 76n	10
2.6.3	Planungsziele: Neubau Wirtschaftsweg	11
3.	Vergleich der Varianten und Wahl der Linie	11
3.1	Beschreibung des Untersuchungsgebietes.....	11
3.2	Beschreibung der untersuchten Varianten	12
3.2.1	Allgemeines	12
3.2.2	Variantenübersicht	12
3.2.3	Nullvariante	12

3.2.4	Variante 1, Anschluss Lindesaystraße	12
3.2.5	Variante 2, Anschluss Veltrup.....	13
3.3	Beurteilung der Varianten	13
3.4	Gewählte Linie	14
3.4.1	Ergebnis des Linienabstimmungsverfahrens.....	14
3.4.2	Planfeststellungsvariante	14
3.5	Alternativenprüfung	14
3.5.1	Alternativmaßnahme Nr. 1: Verbesserung der Zufahrtsituation der FH.....	14
3.5.2	Alternativmaßnahme Nr. 2: Verlagerung der FH in das Gewerbegebiet Sonnenschein.....	15
3.5.3	Alternativmaßnahme Nr. 3: K 76n Anschluss Nord.....	15
3.5.4	Alternativmaßnahme Nr. 4: K 76n, Anschluss Süd	15
4.	Technische Gestaltung der Baumaßnahme.....	16
4.1	Ausbaustandard.....	16
4.1.1.	Entwurfs- und Betriebsmerkmale	16
4.1.2	Vorgesehene Verkehrsqualität	16
4.1.3	Gewährleistung der Verkehrssicherheit.....	16
4.2	Nutzung / Änderung des umliegenden Straßennetzes	16
4.3	Linienführung.....	17
4.3.1	Beschreibung des Trassenverlaufs	17
4.3.2	Zwangspunkte	17
4.3.3	Linienführung im Lageplan	17
4.3.4	Linienführung im Höhenplan.....	17
4.3.5	Räumliche Linienführung und Sichtweiten.....	17
4.4	Querschnittsgestaltung	18
4.4.1	Querschnittselemente und Querschnittsbemessung.....	18
4.4.2	Fahrbahnbefestigung.....	20
4.4.3	Böschungsgestaltung.....	20
4.4.4	Hindernisse in Seitenräumen	20
4.5	Knotenpunkte, Wegeanschlüsse und Zufahrten	20
4.5.1	Anordnung von Knotenpunkten	20
4.5.2	Gestaltung und Bemessung der Knotenpunkte	21
4.5.3	Führung von Wegeverbindungen in Knotenpunkten und Querungsstellen	21

4.6	Besondere Anlagen.....	21
4.7	Ingenieurbauwerke	21
4.8	Lärmschutzanlagen.....	22
4.9	Öffentliche Verkehrsanlagen.....	22
4.10	Leitungen	22
4.11	Baugrund / Erdarbeiten.....	22
4.12	Entwässerung	23
4.13	Straßenausstattung	23
5.	Angaben und Maßnahmen zu den Umweltauswirkungen nach den Fachgesetzen	24
5.1	Landschaftspflegerische Maßnahmen und Artenschutzmaßnahmen	24
5.1.1	Zusammenfassung.....	24
5.1.2	Menschen einschließlich der menschlichen Gesundheit	26
5.1.3	Naturhaushalt.....	26
5.1.4	Landschaftsbild.....	27
5.1.5	Artenschutz.....	27
5.1.6	Kulturgüter und sonstige Sachgüter	28
5.1.7	Maßnahmen zur Einpassung in bebaute Gebiete	28
5.1.8	Natura 2000 Gebiete und weitere Schutzgebiete	28
5.2	Immissionstechnischer Fachbeitrag	28
5.3	Luftschadstoffbetrachtungen	29
6	Inanspruchnahme von landwirtschaftlichen Flächen.....	30
7	Kosten und Kostenträger.....	30
7.1	Kosten der K 76n.....	30
7.2	Kosten Neubau Wirtschaftsweg	30
8	Verfahren.....	31
9	Durchführung	32
9.1	Träger der Baumaßnahme.....	32
9.2	Zeitliche Abwicklung.....	32
9.3	Grunderwerbsunterlagen.....	32
9.4	Auswirkungen während der Bauzeit	32

1. Darstellung des Vorhabens

1.1 Planerische Beschreibung

Der Kreis Steinfurt plant an der westlichen Peripherie des Ortsteil Burgsteinfurt den Neubau der K 76n, Westliche Entlastungsstraße Steinfurt. Die Entlastungsstraße soll unter Eingliederung der vorhandenen Gemeindestraße „Dieselstraße“ in das klassifizierte Straßennetz die B 54 im Norden und die K 76, Leerer Straße, im Süden verbinden.

Das Gesamtprojekt besteht aus folgenden Teilstrecken:

1. **Bestandsstrecke „Dieselstraße“:** Aufstufung zur Kreisstraße.
2. **Neubaustrecke K 76 n:** Planfeststellung für den Baulasträger Kreis Steinfurt.
3. **Neubau eines Wirtschaftsweges:** Planfeststellung für die Stadt Steinfurt.

Bestandsstrecke „Dieselstraße“:

Die Dieselstraße wird zukünftig als Kreisstraße 76 genutzt. Sie beginnt am Knotenpunkt B 54 / L 510 und führt am Nordwestrand von Burgsteinfurt zum Gewerbegebiet „Sonnenschein“. Die Gemeindestraße verfügt nur über einen einpoligen Anschluss zur B 54 und übernimmt für das Gewerbegebiet Sonnenschein nur eingeschränkt die Erschließungsfunktion für die anliegenden Gewerbebetriebe. Sie endet nach einer Länge von ca. 1,273 km als Sackgasse am südlichen Ende des Gewerbegebietes.

Neubaustrecke K 76 n

Die Neubaustrecke der K 76n beginnt am südlichen Ende der Dieselstraße und führt in südlicher Richtung über landwirtschaftliche Flächen mit einer Länge von ca. 1,560 km bis zur vorhandenen K 76, Leerer Straße / Gemeindestraße Lindesaystraße (früher: Karl-Wagenfeld-Straße). Die K 76n tangiert Wohngebiete und die Fachhochschule Münster, Standort Steinfurt (FH) mit Forschungseinrichtungen sowie landwirtschaftliche Hofstellen (Betriebe im Voll- und Nebenerwerb). Für diesen Abschnitt soll das Baurecht über ein Planfeststellungsverfahren gesichert werden.

Die K 76n kreuzt die Gemeindestraße Hachstiege und der Privatweg Becker höhengleich. Diese werden an die neue Straße angeschlossen. Ebenso erhält der Privatweg Biecker eine neue Hofzufahrt und in höhengleicher Kreuzung eine Flächenerschließung.

Die FH erhält im Zuge der Gemeindestraße Flögemannsesch (neu) als öffentliche Bildungs- und Forschungseinrichtung mittels eines Kreisverkehrs den zweipoligen Anschluss an das klassifizierte Straßennetz. Hiermit ist auch der direkte Anschluss an das überregionale Straßennetz (B 54, B 70, A 30, A 31 und A 1) gegeben. Die Wegeverbindung des vorhandenen Flögemannsesch bleibt als Radwegeverbindung über den Kreisverkehr FH erhalten.

Neubau eines Wirtschaftsweges

Auf der Westseite des Kreisverkehrs FH wird ein neuer Wirtschaftsweg der Stadt Steinfurt (Gemeindestraße im Außenbereich) angebunden. Für diesen Abschnitt soll ebenfalls das Baurecht über ein Planfeststellungsverfahren gesichert werden.

1.1.1 Lage im vorhandenen Straßennetz

Die netzfunktionale Erschließung von Burgsteinfurt erfolgt durch die überörtlichen Straßen:

- die B 54 als Umgehungsstraße, und überregionale Verkehrsverbindung Münster – Gronau / Enschede mit Anschlüssen an die A 1 und die A 31,
- die L 580 / B 70 Steinfurt – Rheine mit Anschluss an die A 30,
- die L 510, Steinfurt - Ochtrup,
- die L 580, Horstmar - Wettringen, und
- die K 76 / L 559, Horstmar-Leer - Nordwalde.

Die Planungsmaßnahme K 76n führt in Ergänzung der Umgehungsstraßenfunktion der B 54, vom Knotenpunkt B 54 / L 510 unter Nutzung der Dieselstraße am Nordwestrand von Burgsteinfurt als Westliche Entlastungsstraße zur K 76, Leerer Straße. Auf Grund der Lage und Netzverknüpfung mit dem klassifizierten Straßennetz ist die K 76n geeignet, Durchgangsverkehre sowie Quell- und Zielverkehre stadtverträglich aufzunehmen und den klassifizierten Straßen zuzuführen.

1.2 Straßenbauliche Beschreibung

1.2.1 Projektübersicht: „K 76n, Westliche Entlastungsstraße Steinfurt“

Das Projekt beginnt am Kreisverkehr B 54 / L 510 / Dieselstraße und umfasst folgende Abschnitte:

Planfeststellungsabschnitt:

- Bestandsstrecke Dieselstraße: Von km 0,000 bis km 1,273: Aufstufung der vorhandenen Dieselstraße vom Kreisverkehr B 54 / L 510) bis zum Ende der Dieselstraße (Buschkamp) zur Kreisstraße 76.
- Neubaustrecke K 76n: Von km 1,200 (Röntgenstraße) bis km 2,880 (Lindesaystraße): Neubau der K 76n einschließlich Umbaustrecken der Dieselstraße und Lindesaystraße.
- Neubau und Ausbau Wirtschaftsweg:
Von km 0,048 bis km 0,407: Neubaustrecke Wirtschaftsweg.
Von km 0,407 bis km 0,640: Ausbaustrecke Wirtschaftsweg mit Kurvenabflachung.

Außerhalb der Planfeststellung:

- Von km 0,876 (Meteler Stiege) bis km 1,200 (Röntgenstraße): Umbau der östlichen Gehwegs der Dieselstraße zu einem gemeinsamen Geh- und Radweg.

Die Dieselstraße wird zukünftig als vorfahrtsberechtigter Straße gemäß StVO ausgewiesen.

Der Neubauabschnitt der K 76n mit einer Länge von ca. 1,560 km erhält eine Fahrbahn mit 6,50 m Breite und einen ortsseitig geführten (östlichen) Geh- und Radweg in 2,50 m Breite. Ungefähr mittig der Neubaustrecke erfolgt der Anschluss der Gemeindestraße Flögemannsesch (neu) mit dem Kreisverkehr FH. Das Ende der Maßnahme ist am geplanten Kreisverkehr K 76, Leerer Straße / Lindesaystraße.

1.2.2 Neubau Wirtschaftsweg (Gemeindestraße im Außenbereich)

Der neue Wirtschaftsweg beginnt auf der Ostseite des Kreisverkehrs FH. Die Neubaustrecke von Bau-km 0+048 bis Bau-km 0+407 führt bis zu einem vorhandenen Wirtschaftsweg der Bauerschaft Veltrup. Von Bau-km 0+407 bis Bau-km 0+640 wird der vorhandene Wirtschaftsweg im Planungsstandard der Neubaustrecke ausgebaut. Die Fahrbahnbreite beträgt 3,00 m zuzüglich 2 x 0,50 m befestigter Schotterstreifen.

1.3 Streckengestaltung

1.3.1 K 76n, Westliche Entlastungsstraße Steinfurt

Die Streckengestaltung der K 76n erfolgt entsprechend der Verbindungsfunktion des Straßenzuges im klassifizierten Straßennetz als regionale Straße des Mittelzentrums Steinfurt zu den umliegenden Grundzentren. Die Linienführung der K 76n erfolgt als relativ kurze Verbindung zwischen dem südlichen Ende der Dieselstraße mit Integration des geplanten Kreisverkehrs FH zum geplanten Kreisverkehr Lindesaystraße mit Radien von $R = 250\text{ m}$ und $R = 300\text{ m}$. Hierbei erfolgt entsprechend dem Vermeidungsgebot des Landschaftsgesetzes NW nur eine geringstmögliche Inanspruchnahme von Landschaftselementen. Es ist ein Straßenquerschnitt mit begleitendem Radweg, Entwässerungsanlagen (Versickerungsmulden und Wegeseitengräben) sowie Bepflanzungsmaßnahmen zur Neugestaltung des Landschaftsbildes geplant.

1.3.2 Neubau Wirtschaftsweg (Gemeindestraße im Außenbereich)

Die Linienführung des Wirtschaftsweges verläuft angepasst im Zuge der Streckenführung des vorhandenen Sandweges (Neubaustrecke) und des vorhandenen Wirtschaftsweges (Ausbaustrecke).

2. Begründung des Vorhabens

2.1 Vorgeschichte der Planung der K 76n

2.1.1 Flächennutzungsplan der Stadt Steinfurt

Der Flächennutzungsplan (FNP) der Stadt Steinfurt aus dem Jahr 1979 sieht westlich von Burgsteinfurt einen „Sammelstraßenzug zwischen dem Steinfurter Damm im Norden und der Veltruper Straße im Süden mit langfristigem Anschluss an die L 580“ vor.

Im FNP 2000 wird eine Vorbehaltsfläche für städtische Straßenplanungen als einseitig angebaute Wohnsammelstraße zwischen der Dieselstraße im Norden und (Gewerbegebiet Sonnenschein) und der K 76, Leerer Straße, im Süden, vermerkt. Der Kreis Steinfurt übernimmt als Baulastträger das Grundkonzept des städtischen Projektes zur Ergänzung des klassifizierten Straßennetzes im Zuge eines regional bedeutsamen Straßenzuges.

Nach Realisierung der Planungsmaßnahme ist die Abstufung der heutigen K 76 zwischen der Lindesaystraße und der L 580 (Alexander-Koenig-Straße) zur Gemeindestraße vorgesehen.

2.1.2 Vorausgegangene Untersuchungen

Die im Folgenden genannten Gutachten wurden für die K 76n, Westliche Entlastungsstraße Steinfurt, für das Linienabstimmungsverfahren erarbeitet.

- Umweltverträglichkeitsstudie, Fachbeitrag Verkehr, Verkehrsuntersuchung, Planungsbüro Hahm (pbh), Osnabrück, 04 / 2010
- Umweltverträglichkeitsstudie, Fachbeitrag Städtebau, Planungsbüro Hahm (pbh), Osnabrück, 04 / 2010
- Umweltverträglichkeitsstudie, Fachbeitrag Natürliche Umwelt, Schmelzer, Die Ingenieure, Ibbenbüren, 04 / 2010
- Umweltverträglichkeitsstudie, „Natürliche Umwelt“, Variantenvergleich, Schmelzer, Die Ingenieure, Ibbenbüren, 11 / 2010
- Schalltechnische Untersuchung (Vorprüfung), Planungsbüro Hahm (pbh), Osnabrück, 04 / 2010

Die Ergebnisse der Gutachten sind in der

- „Zusammenführung der Fachbeiträge der Umweltverträglichkeitsstudie“, Kreis Steinfurt, Straßenbauamt, 05 / 2010, ausgewertet.

Alle vg. Unterlagen waren Grundlage des Linienabstimmungsverfahrens.

2.1.3 Linienabstimmungsverfahren

Der Kreis Steinfurt hat von Mai 2010 bis Feb. 2012 das Linienabstimmungsverfahren nach § 37 StrWG NW mit Bürgerbeteiligung und Beteiligung der Behörden und Träger öffentlicher Belange durchgeführt.

Ziel des Verfahrens ist gemäß § 37 StrWG NW (Straßen- und Wegegesetz Nordrhein-Westfalen) die einvernehmliche Abstimmung des grundsätzlichen Verlaufs, der Streckencharakteristik und der Netzverknüpfung. Das Ergebnis des Linienabstimmungsverfahrens lautet:

Neubau der K 76, Westliche Entlastungsstraße Steinfurt von der Dieselstraße / Buschkamp bis zur K 76, Leerer Straße / Lindesaystraße.

Höhengleiche Netzverknüpfungen mit der Dieselstraße, der Hachstiege, dem Kreisverkehr FH und dem Kreisverkehr K 76, Leerer Straße / Lindesaystraße.

Straßenquerschnitt: Fahrbahn und Radweg

2.2 Pflicht zur Umweltverträglichkeitsprüfung

Gemäß Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetzes NW (UVPG NW (1992/2010) und dem Planungsleitfaden UVP des Landesbetriebes Straßen NRW handelt es sich um ein „offensichtlich“ UVP-pflichtiges Vorhaben, abgeleitet aus den Sachverhalten

- Planfeststellung (Verfahrensebene),
- absehbar erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen (Vorhabentyp: Neubau Ortsumgehung > 5 km mit ca. 5.000 bis ca.10.000 DTV.

Nach den formalen Kriterien des Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetzes Nordrhein-Westfalen (UVPG NW (1992/2010) ist das Projekt den Vorhaben gem. Anl. 1, Nr. 8 „Bau einer sonstigen Straße nach Landesrecht“ einer „Allgemeinen Vorprüfung des Einzelfalls“ (Spalte 2) zu unterziehen. Aufgrund des Vorhabentyps (s.o.), Betroffenheiten von Grundeigentümern und des empfindlichen Landschaftsraumes (Schutzgüter Naturhaushalt und Landschaftsbild/ Erholung) kann jedoch auf eine UVP - Vorprüfung (Screening) verzichtet werden und eine Planfeststellung und UVP durchgeführt werden. Ein Abstimmungsverfahren zur UVP- Pflicht entfällt damit.

Die UVP ist hierbei ein unselbständiges Verfahren mit wesentlich verfahrensrechtlichen Regelungen, das im Vorfeld oder im Zuge des straßenrechtlichen Verfahrens (Linienabstimmung, Planfeststellung) durchgeführt wird, u.a. Scoping, Öffentlichkeits- und Umweltbehördenbeteiligung, Erstellung Umweltbericht bzw. UVS mit zusammenfassender Darstellung und Bewertung der Umweltauswirkungen. Träger des UVP-Verfahrens ist die Genehmigungsbehörde (Bezirksregierung).

2.3 Besonderer naturschutzfachlicher Planungsauftrag

Die Planfeststellungsunterlagen enthalten die naturschutzfachlichen Gutachten:

- Landschaftspflegerischer Begleitplan
Schmelzer, Die Ingenieure, Ibbenbüren, 2014
- Artenschutzbeitrag: Schmelzer, Die Ingenieure, Ibbenbüren, 2014

2.4 Verkehrliche und raumordnerische Bedeutung des Vorhabens

2.4.1 Ziele der Raumordnung / Landesplanung und Bauleitplanung

Im aufgestellten Regionalplan Münsterland, Stand Dez. 2013, ist im Zuge einer Westumfahrung von Burgsteinfurt das Verkehrsinfrastruktur-Projekt 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.

Hierzu wird im Textteil ausgeführt:

„Grundsatz 39: Verbindungsqualität durch Ortsumgehungen verbessern!

Die Verbindungsqualität einiger überregional bzw. regional bedeutsamer Straßenverbindungen sollte durch den Bau von Ortsumgehungen verbessert werden.

In Einzelfällen sollte aus regionalplanerischer Sicht auch die Leistungsfähigkeit einer „regional bedeutsamen Straßenverbindung“ durch die Schaffung von Ortsumfahrungen verbessert werden. Auch die Westumgehung Burgsteinfurt (Stadt Steinfurt) gehört in diese Kategorie; hier geht es vor allem darum, für die auf die Fachhochschule und ihre Institute gerichteten Verkehre einen leistungsfähigen Anschluss an das großräumige bzw. überregional bedeutsame Netz herzustellen. Da die letztgenannten Vorhaben nicht in die prioritäre Stufe der Bedarfsplanung aufgenommen wurden, werden sie im Regionalplan als „sonstige regionalplanerisch bedeutsame Straßen“ dargestellt.“

Die neue Kreisstraße bildet am Westrand von Burgsteinfurt einen Abschluss für städtebauliche Erweiterungen gemäß Flächennutzungsplan (FNP).

2.4.2 Bestehende und zu erwartende Verkehrsverhältnisse

Ein Hauptproblem in Burgsteinfurt ist die hohe Verkehrsbelastung der Hauptverkehrsstraßen. Der innere Ring (Hufeisen) in Burgsteinfurt ist vor allem in den Hauptverkehrszeiten bereits heute bis an die Kapazitätsgrenzen belastet.

Der Standort der Fachhochschule im Westen von Burgsteinfurt wird nur indirekt über das klassifizierte Straßennetz im Zuge der 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 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 der Wohnsiedlungsbereich an der FH,
- und erhöhen das potentielle Sicherheitsrisiko bereits heute teilweise zu stark belasteter Straßen.

Der Neubau der K 76n bewirkt eine Verlagerung erheblicher Verkehrsanteile des Quell- und Zielverkehrs zur FH und zum Gewerbegebiet Sonnenschein sowie von Durchgangsverkehren zur Entlastung des inneren Hufeisen.

2.4.3 Verbesserung der Verkehrssicherheit

Die zuvor beschriebenen Verkehrsentlastungen stark belasteter Hauptverkehrsstraßen und sensibler Wohnbereichsstraßen verringern das Unfallpotential.

2.5 Verringerung bestehender Umweltbeeinträchtigungen

Die Verkehrsentlastungen im innerstädtischen Bereich bewirken eine erhebliche Verminderung der Lärm- und Abgasemissionen. Diese Verringerung bestehender Umweltbeeinträchtigungen innerorts stehen zusätzliche Umweltbeeinträchtigungen im Außenbereich entgegen. Die Darstellung dieser Belange erfolgte bereits in der Umweltverträglichkeitsstudie (UVS), Fachbeitrag Städtebau sowie Natürliche Umwelt (Gutachten zum Linienabstimmungsverfahren).

In der summarischen Bewertung ergeben sich Entlastungen für das Schutzgut Mensch / Wohnumfeld.

2.6 Begründung des öffentlichen Interesses

2.6.1 Gesetzliche Grundlage nach Straßen- und Wegegesetz NRW

Kreis- und Landesstraßen dürfen nur auf der Grundlage des nachgewiesenen Bedarfs gebaut werden. Die Anforderungen und die Zuständigkeit sind im Straßen- und Wegegesetz NRW, § 9 Absatz 1, festgelegt: „Die Träger der Straßenbaulast haben nach ihrer Leistungsfähigkeit die Straßen in einem dem regelmäßigen Verkehrsbedürfnis genügendem Zustand zu bauen, um- und auszubauen, zu erweitern oder sonst zu verbessern sowie zu unterhalten.“

2.6.2 Planungsziele K 76n

Mit dem Neubau der K 76n, Westliche Entlastungsstraße Steinfurt, werden durch eine wesentliche Verbesserung der Netzstruktur im klassifizierten Straßennetz aus den vorgenannten Gründen folgende Planungsziele verfolgt:

1. Direkte Anbindung der Fachhochschule an das überörtliche Straßennetz und zweipolige Erschließung des Standortes;
2. Verkehrsentlastung des inneren Rings (Hufeisen) in Burgsteinfurt;
3. Verkehrsentlastung sensibler Wohnbereichsstraßen (z. B. Stegerwaldstraße, Flögemannesch, Sachsenweg),
4. Indirekte Erschließung zukünftiger Bauflächen gemäß FNP am westlichen Ortsrand,
5. Anschluss des Gewerbegebietes Sonnenschein nach Süden an das klassifizierte Straßennetz.

Die K 76n ist eine notwendige und dringende Ergänzung der straßenbaulichen Infrastruktur. Die Realisierung der Gesamtmaßnahme liegt im besonderen öffentlichen Interesse.

2.6.3 Planungs Begründung: Neubau eines Wirtschaftsweg

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 Erschließung des westlichen Außenbereiches der Bauerschaft Veltrup. Das Projekt ist als zukünftige Gemeindestraße im Außenbereich ein langfristiges und nachhaltiges Planungsziel der Stadt Steinfurt und verkehrstechnisch für den landwirtschaftlichen Verkehr sowie zur Naherholung für die Bevölkerung erforderlich und von hohem Nutzen.

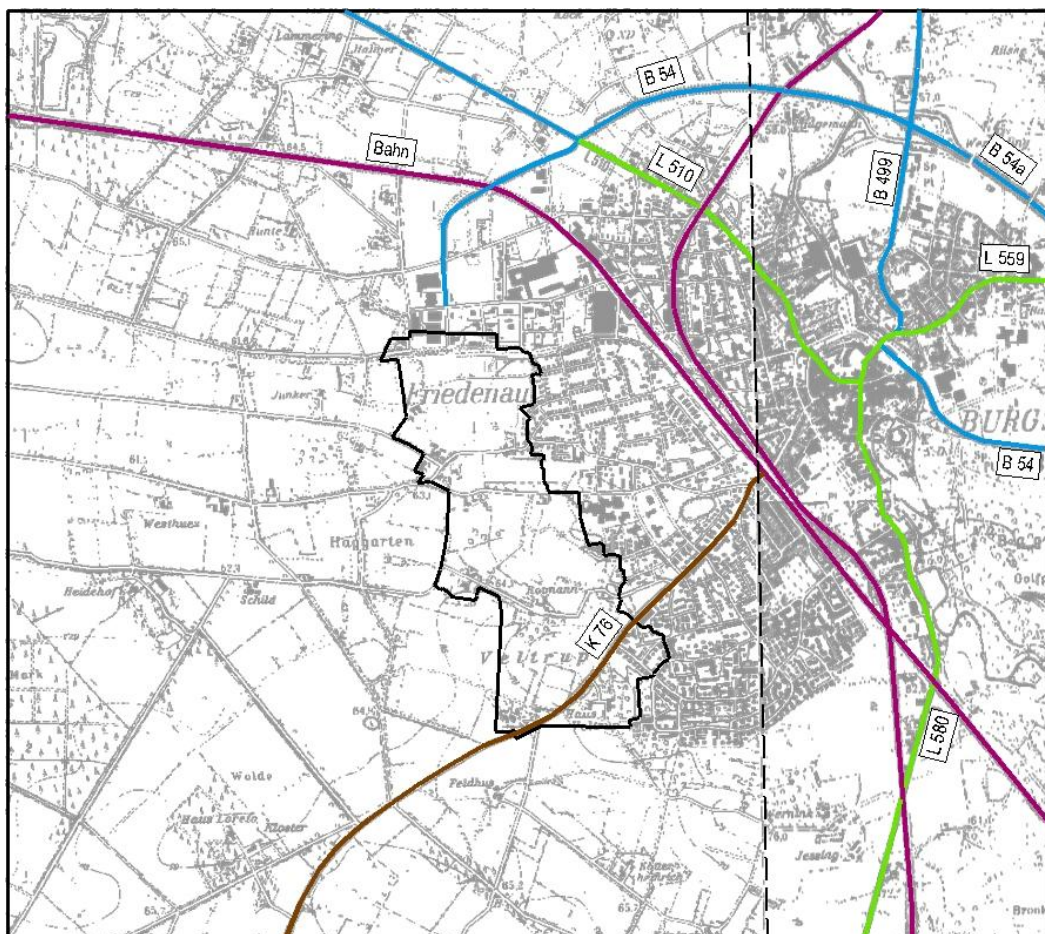
3. Vergleich der Varianten und Wahl der Linie

3.1 Beschreibung des Untersuchungsgebietes

Darstellung des Untersuchungsgebietes für die Umweltverträglichkeitsstudie (UVS), Schmelzer, Die Ingenieure, 05/2010 mit den Aufgaben:

- Bestandsaufnahme und Bewertung der Schutzgüter,
- Ermittlung von relativ konfliktfreien Korridoren,
- Bewertung von Planungsvarianten.

Der Untersuchungsraum wurde im Scoping-Termin zur UVS am 02.04.2008 nach den zu erwartenden Umweltauswirkungen des geplanten Vorhabens bzw. der sinnvollen Trassenvarianten abgegrenzt. Die Größe des UG beträgt ca. 109 ha.



3.2 Beschreibung der untersuchten Varianten

3.2.1 Allgemeines

Mit dem Ziel der Linienfindung wurden bereits im Linienabstimmungsverfahren nicht nur mögliche Planvarianten, sondern auch die Beibehaltung des bestehenden Zustandes (Nullvariante / Prognose-Nullfall) und mögliche Ausbauvarianten in die Untersuchung einbezogen. Alle Varianten sind nachfolgend zusammenfassend beschrieben. Mit einer Nullvariante bzw. einer Ausbauvariante (in gleicher Lage) können die Planungsziele nicht erreicht werden.

Ebenso können nur mit einer vollständigen Planvariante die Planungsziele erreicht werden. Die vollständige Planvariante berücksichtigt die vorhandene Dieselstraße und die Neubaustrecke der K 76n vom Ende der Dieselstraße bis zur K 76, Leerer Straße.

Hinweis: Im Linienabstimmungsverfahren mit Öffentlichkeitsbeteiligung (Planauslegung und Erörterungstermin) sowie im Zeitraum der Aufstellung der Planfeststellungsunterlagen wurden „Alternativmaßnahmen“ vorgeschlagen. Diese Alternativmaßnahmen sind im Kapitel 3.5 textlich erläutert.

3.2.2 Variantenübersicht

Eine Übersicht der Planvarianten ist in folgenden Unterlagen dargestellt:
Übersichtslageplan, M 1 : 5.000, Unterlage 3, Blatt 1

- Variante 1: Anschluss Lindesayastraße
- Variante 2: Anschluss Veltrup

3.2.3 Nullvariante

Die Nullvariante hat folgenden Streckenverlauf: Anfangspunkt ist der Verkehrsknoten B 54, Ochtruper Straße / Dieselstraße. Endpunkt ist der geplante Kreisverkehr K 76 / Leerer Straße / Lindesayastraße. Die Nullvariante ist die Strecke der L 510 (Ochtruper Straße), der L 580 (Alexander-Koenig-Straße, und der K 76 (Leerer Straße).

3.2.4 Variante 1, Anschluss Lindesayastraße

Die Variante 1 wird für die textliche Beschreibung in drei Abschnitte unterteilt:

Abschnitt 1: Dieselstraße

- Die Dieselstraße als derzeitige Gemeindestraße wird zur K 76 aufgestuft. Als Umbaumaßnahme ist die Anlage eines östlichen Geh- und Radweges von der Meteler Stiege bis zum Buschkamp vorgesehen. Die Dieselstraße wird zukünftig durchgehend vorfahrtsberechtigt gemäß StVO ausgewiesen.

Stationierungsangaben:

- Beginn der Dieselstraße am Kreisverkehr B 54: km 0,000
- Beginn Geh- und Radweg (Meteler Stiege): km 0,873
- Beginn der Planfeststellung (Röntgenstraße): km 1,200
(Umbau Dieselstraße für Anschluss der K 76n)
- Ende der vorh. Dieselstraße am Buschkamp: km 1,273

Abschnitt 2: Neubaustrecke vom Ende der Dieselstraße bis zum Kreisverkehr FH

- Die Neubaustrecke der K 76n beginnt am südlichen Ende der Dieselstraße und verläuft in relativ gestreckter Linienführung über landwirtschaftliche Nutzflächen bis zum Kreisverkehr FH. Die Linienführung enthält einen Kreisbogen von $R = 250$ m mit einer Länge von ca. 110 m.

Stationierungsangaben:

- o Beginn der Neubaustrecke: Bau - km 1,273
- o Kreisverkehr FH (Mittelpunkt). Bau - km 2,119

Abschnitt 3: Anschluss Lindesayastraße

- Die Neubaustrecke der K 76n wird am Kreisverkehr FH fortgesetzt und verläuft ebenfalls in relativ gestreckter Linienführung über landwirtschaftliche Nutzflächen bis zum Kreisverkehr Lindesayastraße. Die Linienführung enthält einen Kreisbogen von $R = 300$ m mit einer Länge von ca. 130 m

Stationierungsangaben:

- o Kreisverkehr FH (Mittelpunkt). Bau - km 2,119
- o Kreisverkehr Lindesayastraße (Mittelpunkt). Bau - km 2,811
- o Anschlussstrecke Lindesayastraße bis Bau - km 2,880

3.2.5 Variante 2, Anschluss Veltrup

Variante 2 wird auch in drei Abschnitte unterteilt, wobei die Abschnitte 1 und 2 mit Variante 1 identisch sind.

- Die Neubaustrecke der K 76n des Abschnittes 3 wird ebenfalls am Kreisverkehr FH fortgesetzt und verläuft zunächst in relativ gestreckter Linienführung über landwirtschaftliche Nutzflächen bis zum Kreisverkehr Veltrup. Die Linienführung enthält zwei Kreisbögen:

Kreisbogen 1 von $R = 250$ m mit einer Länge $L = 136$ m und

Kreisbogen 2 von $R = 150$ m mit einer Länge $L = 88$ m.

Stationierungsangaben:

- o Kreisverkehr FH (Mittelpunkt). Bau - km 2,119
- o Kreisverkehr Veltrup (Mittelpunkt). 3,009 km

Der Anschluss Veltrup liegt ca. 350 m westlich des Anschlusses Lindesayastraße.

3.3 Beurteilung der Varianten

In der UVS, Fachbeitrag Verkehr, Städtebau und Natürliche Umwelt wurden in einem Variantenvergleich folgende Planvarianten vergleichend untersucht und bewertet:

- Variante 1, Anschluss Lindesayastraße und
- Variante 2, Anschluss Veltrup.

Die Fachgutachter Verkehr, Städtebau und Natürliche Umwelt empfehlen die Realisierung der Variante 1, Anschluss Lindesayastraße. Diese Vorzugsvariante erzielt nach der Verkehrsuntersuchung den größten verkehrlichen Nutzen mit Anschluss an den Kreisverkehr FH, den vorhandenen und geplanten Baugebieten sowie der zweipoligen Erschließung 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, Flögemannesch, Sachsenweg). Der Kreisverkehr Lindesayastraße ist auch ein erheblicher Sicherheitsgewinn in der Ortseinfahrtsituation.

In der Ergänzung der Umweltverträglichkeitsstudie, „Natürliche Umwelt“, Variantenvergleich, wird ebenfalls die Realisierung der Variante 1 gegenüber der Variante 2 empfohlen: „In Abwägung der Auswirkungen auf die einzelnen Schutzgüter und unter Berücksichtigung ihrer Bedeutung, ist aufgrund des Vermeidungsgebotes und eines möglichst geringen Flächenverbrauchs Variante 1, Anschluss Lindesaystraße, der Variante 2, Anschluss Veltrup, vorzuziehen.“

3.4 Gewählte Linie

3.4.1 Ergebnis des Linienabstimmungsverfahrens

Die Planung und Linienabstimmung für Kreisstraßen obliegt als Träger der Straßenbaulast dem Kreis Steinfurt. Nach Durchführung der Bürgerbeteiligung sowie der Beteiligung der Behörden und Träger öffentlicher Belange mit Abwägung aller vorliegenden Stellungnahmen wurden die Fachausschüsse des Kreises Steinfurt über den Sachstand informiert:

07.09.2011: Verkehrs-, Wirtschafts- und Bauausschuss

14.09.2011: Ausschuss für Umwelt, Ernährung und Landwirtschaft

Die vorgenannten Fachausschüsse des Kreises Steinfurt haben der Linienführung der K 76n, Variante Lindesaystraße (früher „Karl-Wagenfeld-Straße“) zugestimmt.

(Einzelheiten siehe Nr. 2.1.3 „Ergebnis des Linienabstimmungsverfahrens“)

3.4.2 Planfeststellungsvariante

Im Rahmen der Aufstellung der Planfeststellungsunterlagen wurde die Linienführung der K 76n im Abschnitt 3 zwischen dem Kreisverkehr FH und dem Kreisverkehr Lindesaystraße geringfügig in Richtung Westen verschoben.

Zur Berücksichtigung des Vermeidungsgebotes des Landschaftsgesetzes und besonders unter Beachtung der Vorgaben des Artenschutzes wurde die Achse im Bereich der vorhandenen Hofzufahrt Biecker optimal zwischen die vorhandenen Landschaftsstrukturen eingepasst. Die Achsverschiebung in diesem Bereich beträgt ca. 29 m. Diese Lösung war erforderlich, um

- vorhandene wertvolle Landschaftsstrukturen nur geringfügig zu beeinträchtigen, und
- drei Fledermausflugstraßen optimal gebündelt mittels einer Fledermausüberflughilfe über die geplante K 76n zu führen.

3.5 Alternativenprüfung

3.5.1 Alternativmaßnahme Nr. 1: Verbesserung der Zufahrtsituation der FH

Es wird eine Verbesserung der Zufahrtsituation für die FH durch Umbaumaßnahmen der Stegerwaldstraße und Flögemannsesch in Verbindung mit Maßnahmen auf den Eigentumsflächen der FH, Kindergarten und Schule für alle Verkehrsteilnehmer vorgeschlagen. Ergänzend sollen zusätzlich weitere Wohnbereichsstraßen als Zufahrtsstraßen für die FH ausgewiesen werden.

Stellungnahme des Kreises Steinfurt: Dieser Vorschlag berücksichtigt nicht ein öffentliches Planungsziel von Kreis und Stadt Steinfurt.

3.5.2 Alternativmaßnahme Nr. 2:
Verlagerung der FH in das Gewerbegebiet Sonnenschein.

Stellungnahme des Kreises Steinfurt: Die Alternativmaßnahme Nr. 2 ist nicht mit der Hochschulrahmenplanung des Landes NRW für die FH Münster, Standort Steinfurt, vereinbar. Die Finanzierbarkeit eines solchen Projektes ist nicht vorstellbar. Arrundierte nutzbare Freiflächen in ausreichender Größe sind im Gewerbegebiet Sonnenschein nicht verfügbar.

3.5.3 Alternativmaßnahme Nr. 3: K 76n, Anschluss Nord
Bau der K 76n nur von der Dieselstraße bis zum Kreisverkehr FH.

Stellungnahme des Kreises Steinfurt: Der Neubau einer Kreisstraße als einseitiger Anschluss von Norden bis zum Kreisverkehr FH entspricht nicht den Planungszielen des Kreises Steinfurt und der Stadt Steinfurt. Die FH erhält nur einen nördlichen Anschluss über die Dieselstraße an das überörtliche Straßennetz. Eine Verkehrsentlastung der Wohnbereichsstraßen Stegerwaldstraße und Flögemannsesch sowie des inneren Hufeisens erfolgt nicht. Stattdessen wird auf diesen Straßen eine erhebliche Steigerung des Verkehrsaufkommens als Zufahrtsstraßen zum Kreisverkehr FH prognostiziert. Im Rahmen der Verkehrsuntersuchung wurde die Variante „Nordanbindung“ unter Nutzung der Dieselstraße und Neubau der K 76n bis zum Kreisverkehr FH geprüft. Dieses Teil-Projekt erhielt die Bewertung „Keine Bauwürdigkeit“.

Die Planungsziele werden insgesamt nicht erreicht.

3.5.4 Alternativmaßnahme Nr. 4: K 76n, Anschluss Süd
Bau der K 76n nur von der K 76, Leerer Straße bis zum Kreisverkehr FH

Stellungnahme des Kreises Steinfurt: Der Neubau einer Kreisstraße als einseitiger Anschluss von Süden bis zum Kreisverkehr FH entspricht nicht den Planungszielen des Kreises Steinfurt und der Stadt Steinfurt. Die FH erhält nur einen südlichen Anschluss über die Leerer Straße an das überörtliche Straßennetz. Eine Verkehrsentlastung der Wohnbereichsstraße Sachsenweg sowie des inneren Hufeisens erfolgt nicht. Im Rahmen der Verkehrsuntersuchung wurde bereits die Variante „Nordanbindung“ unter Nutzung der Dieselstraße und Neubau der K 76n bis zum Kreisverkehr FH geprüft. Dieses Teil-Projekt erhielt die Bewertung „Keine Bauwürdigkeit“. Ein gleiches Ergebnis ist für eine Südanbindung zu erwarten.

Bewertung der Stadt Steinfurt aus Sicht der Stadtentwicklung: Der Flächennutzungsplan 2000 kennzeichnet mittels der im Plan dargestellten Vorbehaltstrasse in etwa die Linienführung der K 76n. Die von ihr siedlungsseitig eingegrenzten landwirtschaftlichen Flächen sind als Wohnbauflächen dargestellt. Diese stellen die unabdingbaren potenziellen Reserveflächen für die künftige Siedlungsentwicklung des Ortsteils Burgsteinfurt dar. Dieser Planungsansatz berücksichtigt auch das Flächenpotential der Innenentwicklung auf Brach- und Konversionsflächen. Die Siedlungsfläche von Burgsteinfurt ist aufgrund topografischer Gegebenheiten, wie Bagno, B 54 und Gewerbegebiet im Süden, Osten und Norden eingegrenzt. Es bestehen Entwicklungsmöglichkeiten nur im Westen, so dass die dort durch den Flächennutzungsplan bestimmten wohnbaulichen Entwicklungsflächen eminent wichtig und in ihrer Größe für eine nachhaltige Zukunftsplanung unverzichtbar sind.

Die Planungsziele werden insgesamt nicht erreicht.

4. Technische Gestaltung der Baumaßnahme

4.1 Ausbaustandard

4.1.1 Entwurfs- und Betriebsmerkmale

Entsprechend der Richtlinie für integrierte Netzgestaltung (RIN) handelt es sich um eine Kreisstraße für den regionalen Verkehr der Straßenkategorie LS III:

Für die Straßenkategorie LS III ist die Entwurfsklasse 3 (EKL 3) nach der Richtlinie für die Anlage von Landstraßen (RAL) vorzusehen. Den grundsätzlichen Gestaltungsmerkmalen der EKL 3 sind die Entwurfsmerkmale der Linienführung und Querschnittsaufteilung unter Berücksichtigung des Verkehrsaufkommens zuzuordnen. Es ist eine angepasste Linienführung mit einem empfohlenen Radienbereich von $R = 300$ m bis 600 m für die Planung vorzusehen. Die Führung des Radverkehrs soll fahrbahnbegleitend erfolgen.

Unter Abwägung der Belange des Naturschutzes und der Landschaftspflege, der Ressourcenschonung sowie des Immissionsschutzes und der topografischen Verhältnisse des Landschaftsraumes berücksichtigt die gewählte Linienführung die Vorgaben des Vermeidungsgebotes des Landschaftsgesetzes NW.

4.1.2 Vorgesehene Verkehrsqualität

Durch den Neubau der K 76n wird eine gute Verkehrsqualität zur Aufnahme und Abwicklung der Verkehrsmengen der K 76n gewährleistet. Durch die Entlastung der Wohnbereichsstraßen wird hier eine bessere Verkehrsqualität erreicht.

Die Dieselstraße behält bei der höheren Verkehrsbelastung weiterhin eine gute Verkehrsqualität. Grundlage hierzu ist der vorhandene Querschnitt von 7,00 m, der Neubau des ortsseitigen Radweges von 2,50 m und die zukünftige durchgehende Ausweisung als vorfahrtsberechtigter Straße.

4.1.3 Gewährleistung der Verkehrssicherheit

Das Planungskonzept der K 76n gewährleistet eine hohe Verkehrssicherheit durch folgende Merkmale:

- Geschwindigkeit: 50 km/h,
- stetige, übersichtliche Linienführung in Grundriss und Aufriss
- Querschnitt Fahrbahn und Radweg
- Kreisverkehre an höher belasteten Knotenpunkten,
- Fuß- und Radwegequerungen mit Mittelinseln.

4.2 Nutzung / Änderung des umliegenden Straßennetzes

Die kreuzenden städtischen Straßen und Privatwege werden höhengleich mit der K 76n verbunden. Der Flögemannesch (alt) wird als Radweg an den neuen Kreisverkehr FH angeschlossen. Zwei Privatwege werden projektbedingt in Teilabschnitten als öffentliche Wirtschaftswegen ausgebaut.

Ein Privatweg ist vollständig als neuer Wirtschaftsweg in der Baulast der Stadt Steinfurt (Gemeindestraße im Außenbereich) in das Planfeststellungsverfahren eingestellt.

4.3 Linienführung

4.3.1 Beschreibung des Trassenverlaufs

Die Linienführung der K 76n verläuft in Verlängerung der Dieselstraße von Nord nach Süd über landwirtschaftliche Nutzflächen. Hierbei werden Gemeindestraßen (Radweg Steinfurt-Metelen, Hachstiege, Flögemannsesch) und drei Privatwege höhengleich gekreuzt. Die Trasse führt ortsrandnah zu den Bildungseinrichtungen der Fachhochschule Münster, Standort Steinfurt und weiter zum Anschluss an die Lindesaystraße.

4.3.2 Zwangspunkte

Für die gewählte Trassierung in Lage und Aufriss sind folgende Zwangspunkte zu berücksichtigen:

- Anfang der Baustrecke:
Lage- und höhenmäßige Anpassung an den vorhandenen Querschnitt der Dieselstraße.
- Kreisverkehr Fachhochschule (FH)
Höhengleiche Anbindung der Gemeindestraße Flögemannsesch (neu) und dem geplanten Wirtschaftsweg.
- Kreisverkehr Lindesaystraße an der vorhandenen K 76, Leerer Straße.
Höhengleicher Anschluss.

4.3.3 Linienführung im Lageplan

Die Linienführung ist geprägt durch Geraden sowie den erforderlichen Radien mit Übergangsbögen (Klothoiden) und stellt sich wie folgt dar:

Beginn Umbau Dieselstraße, Fahrbahn und Radweg in km 1,200

Beginn Neubau K 76n am Ende der Dieselstraße in km 1,273.

Gerade: ca. 56 m,

Radius, links, $R = 250$ m, $A = 100$ m, Gesamtlänge ca. 163 m,

Gerade: ca. 627 m,

Kreisverkehr FH in ca. km 2,119, (KV-Mittelpunkt)

Gerade: ca. 430 m,

Radius, links, $R = 300$ m, $A = 100$ m, Gesamtlänge ca. 195 m,

Gerade: ca. 67 m,

Kreisverkehr Lindesaystraße in ca. km 2,811 (KV-Mittelpunkt).

Anpassungsbereich Lindesaystraße ca. 69 m,

Ende der Baustrecke in km 2,880

Die Länge der Baustrecke beträgt insgesamt ca. 1,680 km.

4.3.4 Linienführung im Höhenplan

Die Linienführung im Höhenplan mit Längsneigungen von $s = 0,7\%$ und $2,5\%$ sowie Wannenhalmesser von $R = \text{ca. } 15.000$ m, 8.500 m und 5.000 m ist stetig und mit der Linienführung im Lageplan abgestimmt.

4.3.5 Räumliche Linienführung und Sichtweiten

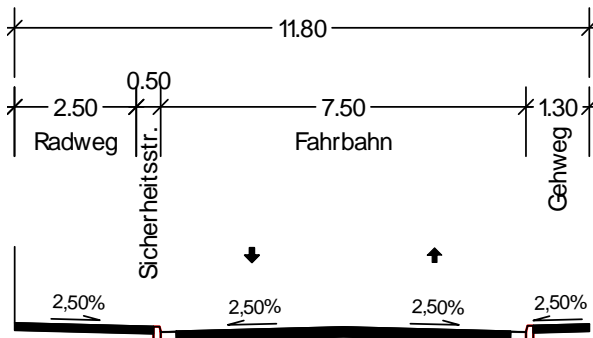
Die räumliche Linienführung resultiert aus der Überlagerung der technischen Elemente im Grundriss und Aufriss sowie dem Straßenquerschnitt. Es ist eine sichere Streckenführung mit ausreichenden Sichtweiten gewährleistet. Die räumliche Linienführung wird unterstützt durch die vorgesehene Bepflanzung mittels Baumreihen und die Unterbrechung der Linienführung durch die Kreisverkehre FH und Lindesaystraße.

4.4 Querschnittsgestaltung

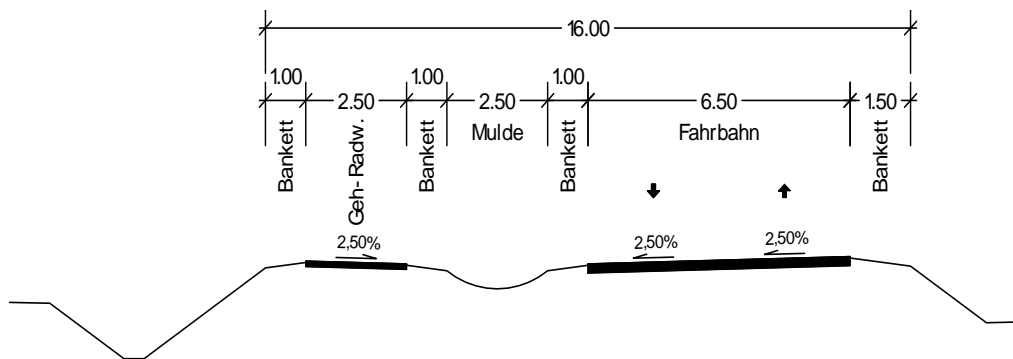
4.4.1 Straßenquerschnitte

Zeichnerische Darstellung der Dieselstraße und K 76n:
Links (Osten) ortsseitig und Rechts (Westen) landschaftsseitig.

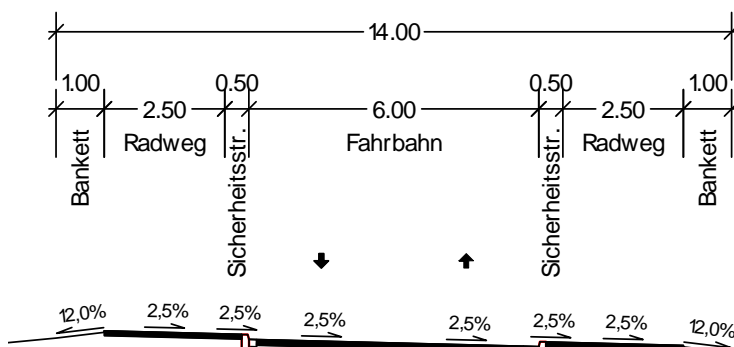
Straßenquerschnitt Dieselstraße: Radweg neu, ortsseitig



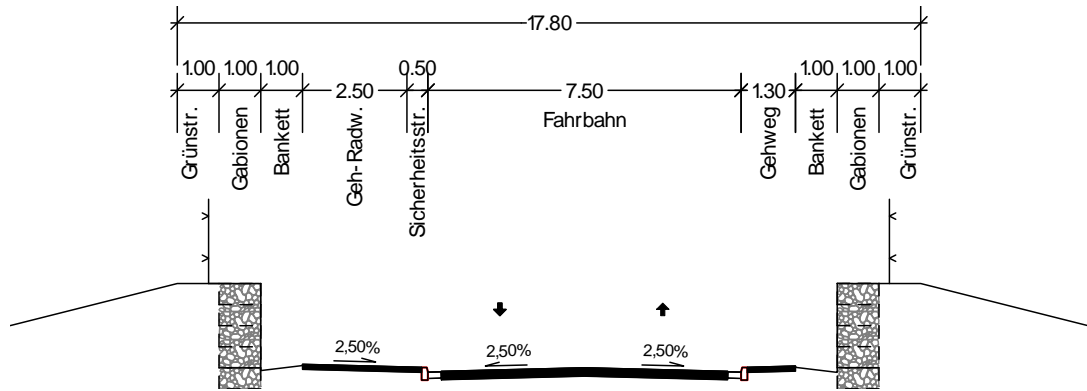
Straßenquerschnitt K 76n



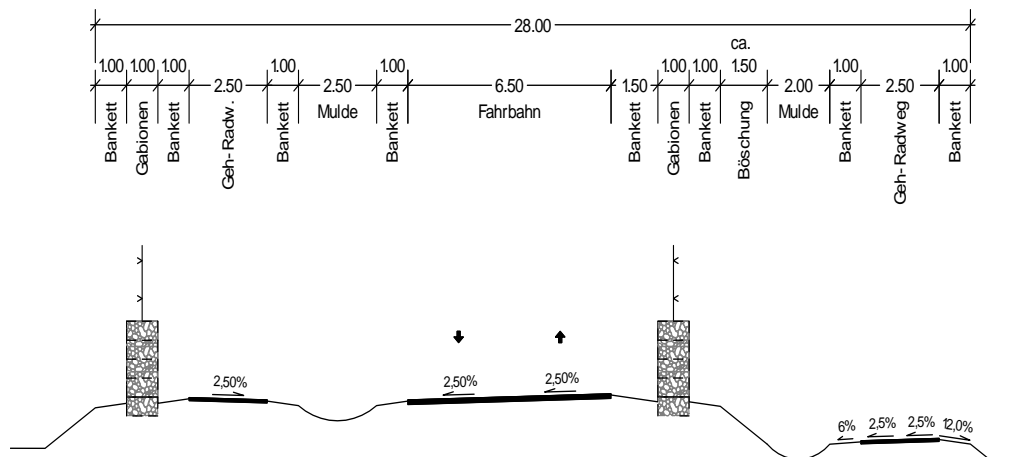
Straßenquerschnitt Hachstiege, Anschluss ortsseitig



Sonderquerschnitt K 76n: Fledermausquerungshilfe Radweg Steinfurt-Metelen

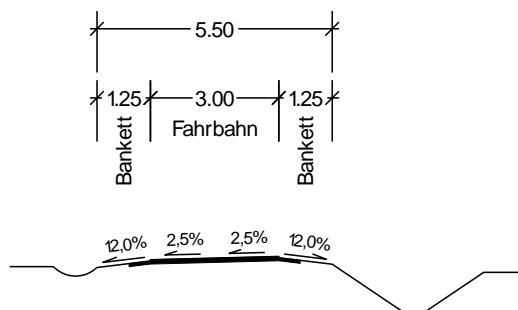


Sonderquerschnitt K 76n: Fledermausquerungshilfe Flögemannesch

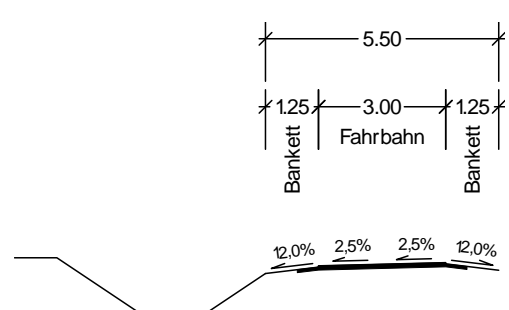


Neuer Wirtschaftsweg der Stadt Steinfurt (Gemeindestraße im Außenbereich)

Teilstrecke Neubau



Teilstrecke Ausbau



4.4.2 Fahrbahnbefestigung

Die Befestigung sämtlicher Verkehrswege erfolgt entsprechend den Richtlinien für die Standardisierung des Oberbaues von Verkehrsflächen (RStO 12) auf der Grundlage der berechneten Belastungsklassen und der zu erwartenden Verkehrsbelastung gemäß der Verkehrsuntersuchung 07/2011 (pbh).

Dieselstraße (Anpassungsbereich)	Belastungsklasse 1,8	Bk 1,8
K 76n	Belastungsklasse 1,8	Bk 1,8
Kreisverkehre	Belastungsklasse 3,2	BK 3,2
Anschluss Gemeindestraßen	Belastungsklasse 1,0	Bk 1,0
Wirtschaftswege neu	Belastungsklasse 0,3	Bk 0,3

Vorgesehen ist unter Berücksichtigung der Belastungsklassen jeweils eine entsprechende Bauweise gemäß Zeile 1 der RStO 2012 mit Asphaltdecke, Asphalttragschicht und Frostschuttschicht.

4.4.3 Böschungsgestaltung

Die Böschungen in einer Höhe von bis zu ca. 2,00 m werden mit einer Neigung von 1 : 1,5 ausgeführt. Bis zu dieser Höhe kann auf eine Abrundung der Böschung am Böschungsfuß verzichtet werden.

4.4.4 Hindernisse in Seitenräumen

Die aufgehenden Fledermausüberflughilfen in der Bauart mit Gabionwänden (Steinkörbe) mit aufgesetzten Schutzzäunen stehen in einer Entfernung von 1,5 m vom Fahrbahnrand. Bei einer zulässigen Geschwindigkeit von 50 km/h sind keine passiven Schutzeinrichtungen erforderlich.

4.5 Knotenpunkte, Wegeanschlüsse und Zufahrten

4.5.1 Anordnung von Knotenpunkten

Der **Buschkamp** ist eine Wegeparzelle im Eigentum der Stadt Steinfurt und wird von der K 76n direkt südlich des Gewerbegebietes Sonnenschein gekreuzt. Der Buschkamp ist nicht für den öffentlichen Verkehr ausgebaut und auch nicht für den öffentlichen Verkehr gewidmet. Die Wegeparzelle Buschkamp östlich und westlich der K 76n wird zur Sicherstellung der Erschließung mittels Zufahrten an die K 76n angebunden.

Der **Fernradweg Steinfurt – Metelen** kreuzt die geplante K 76n in Bau-km 1 + 288 und wird aus Gründen des Artenschutzes (Bau einer Fledermausquerungshilfe) mit neuer höhengleicher Kreuzung incl. Querungshilfe für Radfahrer und Fußgänger um 36 m Versatz nach Bau-km 1 + 323 verlegt. Restflächen des nicht mehr benötigten Radweges werden rekultiviert.

Ein **Privatweg** kreuzt die geplante K 76n in Bau-km 1 + 407 und wird aus Gründen des Artenschutzes (Bau einer Fledermausquerungshilfe) mit neuer höhengleicher Kreuzung um 28 m Versatz nach Bau-km 1 + 435 verlegt. Der verlegte Privatweg wird auf einer Länge von ca. 250 m neu gebaut und als öffentlicher Wirtschaftsweg gewidmet.

Die **Hachstiege** kreuzt als öffentlicher Wirtschaftsweg die K 76n in Bau-km 1 + 777. Die Gemeindestraße wird mit neuem Kreuzungspunkt um 10 m nach Bau-km 1 + 767 verlegt. Der Knotenpunkt erhält im Zuge der K 76n nördlich der Hachstiege eine Linksabbiegespur und südlich der Hachstiege eine Querungshilfe für Fußgänger und Radfahrer. Die Hachstiege wird ortsseitig mit einer Fahrbahnbreite von 6 m und beidseitigem Geh- und Radweg von 2,50 m Breite an die K 76n angeschlossen.

Der **Flögemannsesch** kreuzt als öffentlicher Wirtschaftsweg die K 76n in Bau-km 1 + 985. Der Anschluss des vorhandenen Flögemannsesch als Wirtschaftsweg ist nicht erforderlich. Er wird östlich der K 76n abgebunden. Westlich der K 76n wird der Flögemannsesch als gemeinsamer Geh- und Radweg zum Kreisverkehr Fachhochschule (FH) geführt.

Der neue **Kreisverkehr FH** liegt ca. mittig der Neubaustrecke K 76n in Bau-km 2 + 119. Östlich des Kreisverkehrs FH erhält die Fachhochschule Münster, Standort Steinfurt, mit der Gemeindestraße Flögemannsesch (neu) die erforderliche zweipolige Erschließung. Westlich des Kreisverkehrs FH ist der Anschluss des neuen Wirtschaftsweges der Stadt Steinfurt geplant. Dieser Wirtschaftsweg ersetzt einen vorhandenen **Privatweg**.

Ein **Privatweg** kreuzt die geplante K 76n in Bau-km 2 + 587 und wird aus Gründen des Artenschutzes (Bau einer Fledermausquerungshilfe) mit neuer höhengleicher Kreuzung um 38 m Versatz nach Bau-km 2 + 549 verlegt. Der verlegte Privatweg wird westlich der K 76n auf einer Länge von ca. 70 m neu gebaut und als öffentlicher Wirtschaftsweg gewidmet. Östlich der K 76n wird eine neue Wegezufahrt hergestellt.

Der neue **Kreisverkehr Lindesaystraße** in Bau-km 2 + 811 ist Endpunkt der K 76n und liegt als ortsrandnaher Verkehrsverteilungsknoten in optimaler Lage für die maximale Verkehrswirksamkeit des Projektes K 76n. Gleichzeitig erhöht der Kreisverkehr die Verkehrssicherheit der K/76, Leerer Straße, am Ortseingang von Burgsteinfurt.

4.5.2 Gestaltung und Bemessung der Knotenpunkte

Die neuen Kreisverkehre FH und Lindesaystraße erhalten einen Außendurchmesser von 40 m, eine Fahrspurbreite von ca. 7,00 m und einen umlaufenden Geh- und Radweg von 2,50 m. Die zuführenden Fahrbahnen zum Kreisverkehr erhalten Querungshilfen für den Fußgänger- und Radfahrerverkehr.

4.6 Besondere Anlagen

Für die K 76n und den Neubau des Wirtschaftsweges sind keine besonderen Anlagen (z. B. Parkplätze) vorgesehen.

4.7 Ingenieurbauwerke

Für die K 76n und den Neubau des Wirtschaftsweges sind keine Ingenieurbauwerke (z. B. Brücken) vorgesehen.

4.8 Lärmschutzanlagen

Es wurde ein Immissionstechnischer Fachbeitrag, Unterlage 17, erarbeitet. Die Berechnungsergebnisse zeigen, dass keine erheblichen Lärmbetroffenheiten vorliegen:

1. Im Nahbereich der Neubaustrecke der K 76n kommt es zu keiner Überschreitung der Immissionsgrenzwerte an Wohngebäuden. Es bestehen damit keine Anspruchsvoraussetzungen für aktive und/oder passive Schallschutzmaßnahmen.

2. Im Nahbereich des Anschlusses der K 76n an die Leerer Straße sind an verschiedenen Gebäuden Grenzwertüberschreitungen festgestellt worden. Es ist berechnet worden, dass sich die Zunahmen der Beurteilungspegel im Bereich zwischen 0,3 und 1,7 dB(A) tags und nachts bewegen. An verschiedenen Gebäuden sind Abnahmen um -0,2 und -1,7 dB(A) tags und nachts berechnet worden.

Es ist an keinem Gebäude eine Erhöhung um 3 dB(A) (gerundet von mindestens 2,1 dB(A)) ermittelt worden, so dass die baulichen Maßnahmen zusammen mit dem Neubau der K 76n nicht als wesentliche Änderung zu werten sind. Aus diesem Grund besteht von den Eigentümern der Gebäude kein Anspruch auf Erstattung von Lärmschutzmaßnahmen an den Straßenbaulastträger.

Das Ergebnis des Gutachtens ist als Zusammenfassung unter Nr. 5.2 nachzulesen.

4.9 Öffentliche Verkehrsanlagen

Eine Ergänzung / Änderung des Bus-Liniennetzes für den ÖPNV ist derzeit nicht geplant. Nahverkehrsanlagen wie Haltestellenbuchten sind daher an der Dieselstraße, der K 76n und dem geplanten neuen Wirtschaftsweg nicht vorgesehen.

4.10 Leitungen

Vorhandene Leitungen sind zu sichern und ggf. zu verlegen. Die Träger öffentlicher Belange werden im Zuge des Planfeststellungsverfahrens beteiligt. Die Lage der vorhandenen Versorgungseinrichtungen ist vor Baubeginn vor Ort zu überprüfen und ggf. den neuen Verhältnissen anzupassen.

Ver- und Entsorgungsleitungen sind – soweit bekannt – in den Lageplänen eingetragen.

4.11 Baugrund / Erdarbeiten

Für den Neubau der K 76n wurde im Januar 2011 vom Ingenieurgeologischen Büro (igb) Gey & John GbR, Münster ein Baugrundgutachten aufgestellt [4]. Die dazu erforderlichen Baugrunderkundungen wurden im November 2010 ausgeführt. Der Baugrund gliedert sich in drei Abschnitte:

Abschnitt 1: vom Ende der Dieselstraße (km 1 + 273) bis Bau-km 2 + 600
Unter einer 0,3 bis 0,5 m starken Mutterbodenschicht weist dieser Abschnitt größtenteils inhomogene Lockergesteine auf. Diese setzen sich aus wechselnd bindigen Sanden sowie fein- bis gemischtkörnigem z.T. mit Kalkanteilen ausgestatteten Geschiebemergel und Geschiebelehm zusammen. Sie reichen 1,5 bis 3,4 m tief unter die bestehende Geländeoberkante. Darunter folgt stark verwitterter Tonmergel. „Eine exakte Abgrenzung von größeren Sandabschnitten ... ist nur eingeschränkt möglich und bei planerischen Tätigkeiten mit Vorsicht zu betrachten.“

Abschnitt 2: von Bau-km 2 + 600 bis Bau-km 2 + 740

Im 2. Abschnitt stehen nach einer bis zu 0,25 m starken Mutterbodenschicht bis in 0,6 m Tiefe unter GOK Aueablagerungen in Form von Auenlehmen an. Darunter folgen bis in eine Tiefe von 1,4 - 2,0 m unter GOK nichtbindige bis leicht bindige Sande, die auf Tonmergel/ Tonmergelstein auflagern.

Abschnitt 3: von Bau-km 2 + 740 bis Bau-km 2 + 810 (K 76, Leerer Straße)

Im 3. Abschnitt stehen unter einer etwa 0,4 m starken Mutterbodenschicht bis in eine Tiefe von etwa 1,4 bis 3,0 m nichtbindige bis leicht bindige Sande an. Darunter wurde Tonmergel / Tonmergelstein angetroffen.

4.12 Entwässerung

Die Entwässerung der Dieselstraße bleibt im vorhandenen Zustand erhalten.

Die Entwässerung des Oberflächenwassers der K 76n erfolgt über Versickerungsmulden in das Grundwasser. Die Versickerungsmulden sind zwischen Fahrbahn und Radweg in einer Breite von 2,50 m und einer Tiefe von 0,40 m geplant und nehmen das Wasser der Fahrbahn und des Radweges auf. Durch die Versickerung erfolgt gleichzeitig eine Rückhaltung als auch eine Reinigung des abfließenden Oberflächenwassers.

Bei der Planung der Versickerungsanlagen werden die grundlegenden Ergebnisse des Baugrundgutachtens (siehe 4.11) beachtet. Während der Bauausführung ist die fachliche Begleitung durch einen Baugrundgutachter vorgesehen, um die örtlichen Verhältnisse konkret zu berücksichtigen.

Die Entwässerung des seitlichen Einzugsgebietes der K 76n wird gewährleistet. Hierzu sind östlich (stadtseitig) der neuen Kreisstraße überwiegend Wegeseitengräben mit Anschluss an die öffentlichen Gewässer geplant.

Drainagesysteme landwirtschaftlicher Flächen werden bei Inanspruchnahme durch die K 76n durch geeignete bauliche Maßnahmen in ihrer Funktion gesichert.

4.13 Straßenausstattung

Das gesamte Straßenbauprojekt erhält die notwendigen Beschilderungen, Verkehrszeichen, Markierungen und Leiteinrichtungen entsprechend den aktuell gültigen Vorschriften.

Die Aufstellung und Anbringung von amtlichen Verkehrszeichen und – einrichtungen gemäß Straßenverkehrsordnung (StVO) wird außerhalb des Planfeststellungsverfahrens vor Verkehrsfreigabe mit den zuständigen Behörden geregelt.

Die vorhandenen Zäune auf den privaten Grundstücken werden im erforderlichen Maße gesichert bzw. den neuen Verhältnissen entsprechend angepasst.

5. Angaben und Maßnahmen zu den Umweltauswirkungen nach den Fachgesetzen

5.1 Landschaftspflegerische Maßnahmen und Artenschutzmaßnahmen

5.1.1 Zusammenfassung

Der vorliegende Landschaftspflegerische Begleitplan (LBP) wurde als Teil der Genehmigungsunterlagen für den Neubau der K 76n, Westliche Entlastungsstraße Steinfurt, und dem Neubau eines Wirtschaftsweges (Gemeindestraße im Außenbereich), angefertigt. Er stellt die erforderlichen Eingriffe in Natur und Landschaft im Sinne der Eingriffsregelung des Bundesnaturschutzgesetzes (BNatSchG) in Verbindung mit dem Landschaftsgesetz Nordrhein-Westfalen (LG NW) dar, beschreibt Maßnahmen zur Vermeidung von Eingriffen, ermittelt die verbleibenden Eingriffe und stellt die zur Kompensation erforderlichen Maßnahmen in Text und Karte dar.

Für den Landschaftsraum, 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.

Im Ergebnis wurde eine überdurchschnittliche Strukturierung des ackergeprägten Untersuchungsraumes mit Grünlandbereichen und linienhaften Gehölzelementen festgestellt. Größtenteils handelt es sich dabei um landschaftsgerechte Gehölze mit mittlerem und starkem Baumholz. Weiterhin wurden schützenswerte und seltene Tierarten der Artengruppen Fledermäuse und Vögel kartiert. Entlang von acht Heckenstrukturen, die jeweils von Burgsteinfurt Richtung Westen in die freie Landschaft führen, wurden wichtige Fledermausflugstraßen von Zwerg- und Breitflügelfledermaus festgestellt. Weiterhin leben mit den Brutvogelarten Kleinspecht, Gartenrotschwanz, Rauchschwalbe, Feldsperling und Wachtel insgesamt 5 planungsrelevante Brutvogelarten im Untersuchungsraum.

Um die Auswirkungen und Beeinträchtigungen insbesondere für die Tierwelt zu vermeiden und zu mindern wurde ein umfassendes Vermeidungskonzept entwickelt. So wurde die Beanspruchung von Gehölzflächen möglichst vermieden und im Bereich „Hof Biecker“ eine Optimierung der Trassenführung vorgenommen. Zur Vermeidung von Beeinträchtigungen der Artengruppe Fledermäuse werden im Bereich von Querungen der Trasse mit Fledermausflugstraßen Überflughilfen für Fledermäuse hergestellt.

Durch das Straßenbauvorhaben kommt es zusammengefasst zu folgenden Auswirkungen:

- Bodenversiegelung (nur Neuversiegelung Fahrbahn und Bankett): ca. 3,37 ha,
- Flächenbeanspruchung durch das Straßenbauwerk insgesamt: ca. 5,56 ha,
- Versiegelung von schutzwürdigem Boden: ca. 2,44 ha,
- Verlust und Beeinträchtigung von Biotopen durch Schadstoff- und Lärm- und Lichtemissionen: ca. 18 ha,
- Zerschneidung faunistischer Funktionszusammenhänge (8 Fledermausflugstraßen),
- Verlust landschaftsbildprägender Gehölzstrukturen,
- Überformung des Landschaftsbildes durch die Straßentrasse

Übersicht über die wesentlichen Kennzahlen des Projektes	Flächengöße [ca. Werte in ha]		
	K 76n	Wirtschaftsweg	Gesamt
Eingriff			
Neuersiegelung	2,18	0,19	2,37
Bankett	0,93	0,07	1,00
Böschungen, Gräben	1,91	0,28	2,19
Inanspruchnahme durch das Straßenbauwerk	5,02	0,54	5,56
Ausgleich			
Gestaltungsmaßnahmen auf Böschungen	1,91	0,28	2,19
Ausgleichs- / Ersatzmaßnahmen	4,80	1,26	6,06
Artenschutzmaßnahmen (CEF-Maßnahmen)	2,89	-	2,89
Summe Maßnahmen (einschl. Böschungsgestaltung)	9,60	1,54	11,14
Summe Maßnahmen (ohne Böschungsgestaltung)	7,69	1,56	9,25
Summe Flächeninanspruchnahme	12,71	2,10	14,81
Landwirtschaftlich genutzte Flächen			
Überbauung von Grünland und Acker durch die K 53n (einschließlich Wirtschafts- und Unterhaltungswege, Böschungen etc.)	4,82	0,41	5,23
Dauerhafter Entzug von landwirtschaftlich genutzter Fläche durch landschaftspflegerische Maßnahmen	0,77	0,17	0,94
Dauerhafte Inanspruchnahme landwirtschaftlich genutzter Fläche	5,59	0,58	6,17

Zum Ausgleich der verbleibenden Eingriffe sind zahlreiche Gestaltungs- und Ausgleichsmaßnahmen vorgesehen. Die Gestaltungsmaßnahmen haben einen Umfang von ca. 2,19 ha und sehen die landschaftliche Einbindung des Straßenbauwerks vor.

Zur Vermeidung von Eingriffen in den Artenschutz werden zahlreiche ortsgebundene Maßnahmen (CEF-Maßnahmen von ca. 2,89 ha) durchgeführt. Für den Eingriff in Fledermauslebensräumen werden zum einen im Querungsbereich der Trasse mit den Fledermausflugstraßen Überflughilfen hergestellt. Zum anderen werden zur Vermeidung von Beeinträchtigungen durch Quartierbaumverlust Waldbereiche südlich der Hofstelle Biecker zur Entwicklung von Höhlenbäumen gesichert und entwickelt. Zur Vermeidung von Auswirkungen des Vorhabens auf die Brutvogelarten Feldsperling und Waldkauz werden artspezifische Biotopflächen angelegt.

Weitere erforderliche Ausgleichsmaßnahmen mit einer Flächengröße von 6,06 ha sind nicht ortsgebunden und werden als komplexe Maßnahmen zum einen innerhalb des Naturschutzgebietes Metelen (Extensivierung und Biotopanreicherung) und zum anderen auf einer Fläche in Mesum (Anlage einer Waldfläche) realisiert.

Insbesondere für vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen (CEF-Maßnahmen) werden im Fachbeitrag Artenschutz (Unterlage 9.4.0) genaue Vorgaben zur Realisierung gemacht, um eine Funktionserfüllung vor Beginn der Eingriffstatbestände zu erreichen. Die Vermeidungs- und Ausgleichsmaßnahmen (einschließlich CEF-Maßnahmen) werden im vorliegenden LBP in Text und Karte dargestellt. Die Maßnahmen umfassen eine Flächengröße von insgesamt ca. 9,25 ha.

Nach Durchführung der festgelegten Maßnahmen sind die betroffenen Landschaftsfunktionen ausgeglichen bzw. ersetzt. Das Landschaftsbild ist wiederhergestellt und teilweise neugestaltet. Es verbleibt kein Kompensationsdefizit.

Der dauerhafte Entzug landwirtschaftlich genutzter Fläche durch landschaftspflegerische Maßnahmen (4,10 ha) ist geringer als die Flächeninanspruchnahme durch das Straßenbauwerk (5,56 ha). Das Verhältnis beträgt 1 : 0,73. Die im Landschaftsgesetz NRW § 4a Abs. 1 festgeschriebene 1 : 1 Forderung ist damit erfüllt.

5.1.2 Menschen einschließlich der menschlichen Gesundheit

Als bedeutsam für die Wohn- und Wohnumfeldfunktion sind all diejenigen Gebiete anzusehen, in denen eine größere Anzahl von Menschen den ständigen Wohnsitz hat. Sowohl die Siedlungsflächen als auch die westlich der Ortslage befindlichen Einzelhöfe werden durch das Vorhaben nicht berührt. Die von der Entlastungsstraße ausgehende Lärmbelastung liegt unterhalb der zulässigen Grenzwerte. Gleichzeitig erfolgt durch die Entlastungsstraße eine bessere Anbindung der Fachhochschule an das überörtliche Straßennetz und eine Entlastung der angrenzenden Wohngebiete. Der innere Ring Burgsteinfurts wird entlastet.

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. Die Straßen und Wege werden oftmals von Baumreihen, Wallhecken und Hecken begleitet, die die Landschaft gliedern. Die Freiflächen bilden ein Mosaik aus Acker und Grünland. Besonders zu nennen ist hier der Radweg in Richtung Metelen und der überörtliche Münsterlandwanderweg (x 6) entlang der Hachstiege. Durch das Vorhaben werden sowohl der Radweg in Richtung Metelen als auch der Münsterlandwanderweg an die K 76n angeschlossen. Der Neubau des Wirtschaftsweges in Trägerschaft der Stadt Steinfurt wird westlich der Fachhochschule an den Kreisverkehrsplatz angebunden. Weiterhin wird der Wirtschaftsweg Speckmannstraße angeschlossen und so die Erreichbarkeit aller Liegenschaften gesichert.

5.1.3 Naturhaushalt

Durch das Vorhaben kommt es zu einem Eingriff in den Naturhaushalt. Betroffen sind dabei die Schutzgüter Tiere und Pflanzen, Boden und Wasser. Durch umfangreiche Vermeidungsmaßnahmen wie beispielsweise Verschwenken der Trasse und Anlage von Schutzzäunen im Bereich wertvoller Gehölzbestände wird der Eingriff in den Naturhaushalt soweit möglich vermieden. Nicht vermeidbare Beeinträchtigungen wie der Verlust von Biotopfläche, die betriebsbedingte Beeinträchtigung von Biotopen durch Lärm und Schadstoffe und die Versiegelung schutzwürdiger Eschböden werden durch entsprechende Maßnahmen kompensiert.

Die Eingriffe in den Naturhaushalt werden im Rahmen des LBP dargestellt und erläutert. Die Eingriffe in die oben genannten Schutzgüter werden multifunktional über den Biotopverlust ausgeglichen. Nach Durchführung der erforderlichen Kompensationsmaßnahmen sind alle betroffenen Funktionen des Naturhaushalts vollständig ausgeglichen.

5.1.4 Landschaftsbild

Das Untersuchungsgebiet zeigt eine einheitliche Landschaftsbildeinheit (LBE). Es handelt sich dabei um die Landschaftsbildeinheit „Strukturreiche Ackerlandschaft“, mit überwiegend ackerbaulich genutzten Flächen mit eingestreuten Hoflagen. Charakteristische Elemente sind neben großen Ackerflächen mosaikartig angeordnete Grünlandflächen und linienförmige Gehölzstrukturen (Baum-Strauch-Hecken). Weitere charakteristische Elemente sind die hofnahen Waldflächen und Feldgehölze.

Trotz durchgeführter Vermeidungsmaßnahmen wird in die Landschaftsbildeinheit „Strukturreiche Ackerlandschaft“ erheblich eingegriffen. Durch die K76n erfolgt eine Überformung des Landschaftsbildes. Landschaftsbildprägende Gehölzstrukturen gehen durch Überbauung verloren. Die als Geländekante wahrnehmbaren Plaggengesche werden teilweise überbaut. Die Neugestaltung bzw. Wiederherstellung des Landschaftsbildes erfolgt überwiegend durch Gestaltungsmaßnahmen, allerdings können auch Vermeidungs- und Ausgleichsmaßnahmen für den Naturhaushalt multifunktional für das Landschaftsbild wirksam werden. Vor allem trassennahe Gehölzpflanzungen wie die Anlage einer Baumallee führen zu einer Verzahnung des neuen Straßenbauwerks mit der Landschaft. Nach Durchführung aller vorgesehenen Gestaltungsmaßnahmen verbleiben keine erheblichen Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes.

5.1.5 Artenschutz

Hinsichtlich des Artenschutzes sind die streng geschützten Arten in einem gesonderten Artenschutzbeitrag im Rahmen des LBP zu betrachten. Für das Vorhaben handelt es sich nach den Erhebungen im Rahmen von UVS und LBP um alle vorkommenden Fledermausarten und um planungsrelevante Vogelarten. Hinsichtlich der Artengruppe der Fledermäuse sind insbesondere die Durchschneidung tradiertter Flugrouten der Zwerg- und Breitflügelfledermaus durch die „Westliche Entlastungsstraße Steinfurt“ und der Verlust von Höhlenbäumen zu nennen. Für die Vogelarten Waldkauz und Feldsperling kommt es zu Beeinträchtigungen von Habitatflächen.

Durch geeignete Vermeidungsmaßnahmen im Sinne des Artenschutzrechts wie beispielsweise der Anlage von Überflughilfen, der Sicherung und Entwicklung von Waldflächen und der Herstellung geeigneter Habitatflächen können Eingriffe in den Artenschutz wirksam vermieden werden. Die vorgezogenen Ausgleichsmaßnahmen (CEF Maßnahmen) werden frühzeitig realisiert, so dass sie bei Verkehrsfreigabe ihre Funktion erfüllen und eine erhebliche Beeinträchtigung artenschutzrechtlich relevanter Fledermaus- und Vogelarten wirkungsvoll vermieden werden kann.

5.1.6 Kulturgüter und sonstige Sachgüter

Durch das Vorhaben sind keine Kultur- und Sachgüter betroffen.

5.1.7 Maßnahmen zur Einpassung in bebaute Gebiete

Die neuen Kreisverkehre Fachhochschule und Lindesaystraße in der Ortsrandlage erhalten eine landschaftsgerechte Bepflanzung zur Neugestaltung des Landschaftsbildes einerseits und gleichzeitig der Ortseinfahrt andererseits.

5.1.8 Natura 2000 Gebiete und weitere Schutzgebiete

Durch das Vorhaben keine Natura 2000 Gebiete oder andere Schutzgebiete betroffen.

5.2 Immissionstechnischer Fachbeitrag

Für den Neubau der K 76n ist gemäß Bundesimmissionsschutzgesetz (BImSchG) und Verkehrslärmschutzverordnung zu prüfen, ob es zu Überschreitungen der Immissionsgrenzwerte kommt. Im Einflussbereich der geplanten Baumaßnahme liegen im Abstand ab 30 m Wohngebiete und im Abstand ab 110 m landwirtschaftliche Hofstellen.

Nach § 41 (1) BImSchG muss bei Bau oder wesentlicher Änderung einer öffentlichen Straße sichergestellt werden, dass durch Verkehrsgeräusche keine schädlichen Umweltauswirkungen hervorgerufen werden können, die durch den Stand der Technik vermeidbar sind. Dies gilt nach § 41 (2) BImSchG jedoch nicht, wenn die Schutzmaßnahmen in einem Missverhältnis zu dem angestrebten Schutzzweck stehen.

In der Verkehrslärmschutzverordnung sind die lärmschutzauslösenden Kriterien geregelt (Lärmvorsorge). Dazu gehört die Definition der „wesentlichen Änderung“ (§1) und die zu beachtenden Immissionsgrenzwerte (IGW) mit der dazu gehörigen Einstufung der Bebauung in eine Gebietskategorie (§2). Von den planenden Behörden wird unter Beachtung bautechnischer und wirtschaftlicher Kriterien sowie unter Abwägung sonstiger Belange die Wahl der Lärmschutzmaßnahmen getroffen. Dem aktiven Lärmschutz wird dabei der Vorrang eingeräumt.

Wenn eine bauliche Nutzung mit aktiven Mitteln nicht oder nicht ausreichend geschützt werden kann, so steht dem Eigentümer der betroffenen Anlage eine Entschädigung für die notwendigen Aufwendungen von passiven Lärmschutzmaßnahmen am Gebäude zu.

Die Planungsmaßnahme der K 76n in Steinfurt ist ein Neubau. Änderungen der Verkehrsbelastungen im umliegenden Straßennetz sowie das Straßennetz, an das die K 76n angeschlossen wird, bleiben unberücksichtigt (§1). Die Anschlüsse an das bestehende Straßennetz, sofern es baulich verändert wird, werden mit berücksichtigt. Der schalltechnischen Berechnung liegen die Verkehrsdaten der Verkehrsuntersuchung (07/2011) für den Neubau der 76n zugrunde.

Die Berechnungsergebnisse zeigen:

1. Im Nahbereich der Neubaustrecke der K 76n kommt es zu keiner Überschreitung der Immissionsgrenzwerte an Wohngebäuden. Es bestehen damit keine Anspruchsvoraussetzungen für aktive und/oder passive Schallschutzmaßnahmen.

2. Im Nahbereich des Anschlusses der K 76n an die Leerer Straße sind an verschiedenen Gebäuden Grenzwertüberschreitungen festgestellt worden. Zu Feststellung der Ursache der Überschreitung ist der Prognose-Nullfall (baulicher Bestand mit prognostizierter Verkehrsbelastung) dem Prognose-Planfall (Neubau der K 76n mit Kreisverkehr und Anschlüssen) gegenüber gestellt worden. Wenn der Beurteilungspegel des Prognose-Planfalls mindestens 3 dB(A) über dem des Prognose-Nullfalls liegt, liegt eine wesentliche Änderung vor und es bestehen Erstattungsansprüche. Zu Beurteilung wurden die Pegel an den Gebäuden gegenübergestellt, die im Einflussbereich der Leerer Straße liegen. Es ist berechnet worden, dass sich die Zunahmen der Beurteilungspegel im Bereich zwischen 0,3 und 1,7 dB(A) tags und nachts bewegen. An verschiedenen Gebäuden sind Abnahmen um -0,2 und -1,7 dB(A) tags und nachts berechnet worden.

Es ist an keinem Gebäude eine Erhöhung um 3 dB(A) (gerundet von mindestens 2,1 dB(A)) ermittelt worden, so dass die baulichen Maßnahmen zusammen mit dem Neubau der K 76n nicht als wesentliche Änderung zu werten sind. Aus diesem Grund besteht von den Eigentümern der Gebäude kein Anspruch auf Erstattung von Lärmschutzmaßnahmen an den Straßenbaulastträger.

Einzelheiten siehe Immissionstechnischer Fachbeitrag, Unterlage 17.

5.3 Luftschadstoffbetrachtungen

Die Abschätzung der Immissionsbelastungen an Straßenabschnitten erfolgte mit der Richtlinie über Luftverunreinigungen an Straßen (RLuS, 2012). Das in RLuS 2012 angegebene Ausbreitungsmodell ist für zwei- und mehrspurige Straßen ohne oder mit nur aufgelockerter Randbebauung entwickelt. Die Richtlinie erhebt keinen Anspruch auf eine exakte Berechnung, sondern es ermöglicht die Abschätzung der Jahresmittelwerte und der für die Beurteilung erforderlichen statistischen Kennwerte. Die Immissionsberechnungen mit RLuS 2012 erfolgen anhand von Querschnitten bis in einen Abstand von 200 m vom Fahrbahnrand entlang der geplanten K 76n und der K 76 für den Planfall.

Die höchsten NO₂-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/m³. An der darüber hinaus entlang der K 76n bestehenden Bebauung sind im Planfall mit der angesetzten Hintergrundbelastung vergleichbare NO₂-Immissionen unter 24 µg/m³ ermittelt. Damit sind dort an der bestehenden Bebauung im Planfall keine Konflikte mit dem Grenzwert der 39. BImSchV für NO₂-Jahresmittelwerte von 40 µg/m³ zu erwarten.

Die berechneten PM₁₀-Immissionen führen an der betrachteten beurteilungsrelevanten Bebauung im gesamten Untersuchungsgebiet zu mit der angesetzten Hintergrundbelastung vergleichbaren PM₁₀-Jahresmittelwerten unter 23 µg/m³, so auch an der zur K 76n nächstgelegenen Bebauung. Der Grenzwert für PM₁₀-Jahresmittelwerte von 40 µg/m³ und der PM₁₀-Kurzzeitbelastungsgrenzwert (35 Überschreitungen eines Tagesmittelwertes von 50 µg/m³) werden an der bestehenden Bebauung nicht erreicht und nicht überschritten.

Die PM2.5-Immissionen werden an der betrachteten beurteilungsrelevanten Bebauung entlang der K 76n mit Jahresmittelwerten unter $17 \mu\text{g}/\text{m}^3$ berechnet. Damit sind an der bestehenden Bebauung keine Konflikte mit dem Grenzwert der 39. BImSchV von $25 \mu\text{g}/\text{m}^3$ zu erwarten.

Aus lufthygienischer Sicht ist festzuhalten, dass entlang der geplanten Ortsumgehung (K 76n) 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 deutlich nicht erreicht und nicht überschritten; so wird der Grenzwert für NO₂ um weniger als 60% erreicht und die verkehrsbedingte Zusatzbelastung beträgt weniger als 5% des Grenzwertes.

Einzelheiten siehe Unterlage 19: Luftschadstoffbetrachtungen.

6. Inanspruchnahme von landwirtschaftlichen Flächen

Der dauerhafte Entzug landwirtschaftlich genutzter Fläche durch landschaftspflegerische Maßnahmen (4,10 ha) ist geringer als die Flächeninanspruchnahme durch das Straßenbauwerk (5,56 ha). Das Verhältnis beträgt 1 : 0,73. Die im Landschaftsgesetz NRW § 4a Abs. 1 festgeschriebene 1 : 1 Forderung ist damit erfüllt.

Einzelheiten hierzu siehe Unterlage 9, LBP und Artenschutzbeitrag.

7. Kosten und Kostenträger

Neubau der K 76n Kosten und Kostenträger

7.1	Kosten der K 76n	
	Grunderwerbskosten:	ca. 0,5 Mio. €,
	Baukosten:	ca. 5,0 Mio. €,
	Gesamtkosten:	ca. 5,5 Mio. €.

Kostenträger für den Neubau der K 76n ist der Kreis Steinfurt, soweit nicht im Einzelnen eine andere Regelung im Regelungsverzeichnis (Unterlage 11) ausgewiesen ist.

Im Rahmen des Entflechtungsgesetzes und/oder zukünftiger Ersatzregelungen werden Zuwendungen durch das Land Nordrhein-Westfalen erwartet.

7.2 Kosten für den Neubau eines Wirtschaftsweges

	Grunderwerbskosten:	ca. 0,060 Mio. €,
	Baukosten:	ca. 0,240 Mio. €,
	Gesamtkosten:	ca. 0,300 Mio. €.

Kostenträger für den Neubau des Wirtschaftsweges ist die Stadt Steinfurt, soweit nicht im Einzelnen eine andere Regelung im Regelungsverzeichnis (Unterlage 11) ausgewiesen ist.

8. Planfeststellungsverfahren

Es wird ein Planfeststellungsverfahren nach §§ 38 ff Straßen- und Wegegesetz (StrWG NW) in Verbindung mit den §§ 72 ff Verwaltungsverfahrensgesetz (VwVfG NW) durchgeführt.

Das Bauvorhaben greift in vorhandene tatsächliche Verhältnisse ein und berührt bestehende Rechtsverhältnisse. Zur umfassenden Problembewältigung sind daher in der Planfeststellung alle durch das Vorhaben berührten öffentlich-rechtlichen Beziehungen zwischen dem Träger der Straßenbaulast und anderen Behörden sowie Betroffenen - mit Ausnahme der Enteignung - rechtsgestaltend zu regeln. Zweck der Planfeststellung ist es hierbei, alle von dem Bauvorhaben betroffenen öffentlichen und privaten Belange miteinander abzuwägen und widerstrebende Interessen auszugleichen, ohne dass es noch weiterer öffentlicher Verfahren oder Zustimmungen anderer Behörden bedarf.

Neben der Planfeststellung sind andere behördliche Entscheidungen, insbesondere öffentlich-rechtliche Genehmigungen, Erlaubnisse, Bewilligungen und Zustimmungen nicht erforderlich [Konzentrationswirkung der Planfeststellung gemäß § 75 Abs. 1 Verwaltungsverfahrensgesetz (VwVfG)]. Sie ist außerdem Voraussetzung für die Enteignung und die vorläufige Besitzeinweisung.

Gegen den Planfeststellungsbeschluss kann Klage erhoben werden. Die Zuständigkeit liegt bei den Verwaltungsgerichten. Nach der Unanfechtbarkeit des Planfeststellungsbeschlusses sind Ansprüche Dritter auf Unterlassung des Bauvorhabens, auf Beseitigung oder Änderung der festgestellten Anlagen oder auf Unterlassung ihrer Benutzung, die aufgrund besonderer Rechtstitel erhoben werden könnten, ausgeschlossen.

Die Straßengesetze bestimmen also, dass neue Bundes-, Landes- und Kreisstraßen nur gebaut werden dürfen, wenn der aus Zeichnungen, Berechnungen und Erläuterungen bestehende Plan vorher festgestellt ist. Der Planfeststellungsbeschluss kann auch als öffentlich-rechtliche Baugenehmigung bezeichnet werden.

Das Planfeststellungsverfahren (Antragsteller ist die Straßenbaubehörde) gliedert sich in das Anhörungsverfahren und die Feststellung des vorgenannten Plans. Das Anhörungsverfahren, das von der Anhörungsbehörde durchgeführt wird, unterteilt sich in die Offenlegung des "Plans" und die Erörterung der Stellungnahme der Behörden sowie der Einwendungen der Privaten. Über die im Anhörungsverfahren nicht ausgeräumten Einwendungen wird von der Planfeststellungsbehörde durch die Feststellung des Plans entschieden (Planfeststellungsbeschluss).

9. Durchführung

9.1 Träger der Baumaßnahme

Die Träger der Straßenbaulast, der Kreis Steinfurt für das Projekt K 76n und die Stadt Steinfurt für das Projekt Neubau eines Wirtschaftsweges (Gemeindestraße im Außenbereich) werden die Durchführung der Projekte aufeinander abstimmen. Aus wirtschaftlicher Sicht ist eine gemeinsame Durchführung der Projekte sinnvoll.

9.2 Zeitliche Abwicklung

Die Durchführung der Maßnahme erfolgt nach Vorliegen der baurechtlichen und tatsächlichen Voraussetzungen. Einzelheiten werden – soweit erforderlich – rechtzeitig vor Baubeginn mit dem jeweils betroffenen Baulastträgern bzw. Eigentümern von Versorgungsanlagen abgestimmt.

9.3 Grunderwerbsunterlagen

Die für die Baumaßnahme benötigten Grundstücksflächen und die betroffenen Eigentümer sind den Grunderwerbsplänen (Unterlage 10.2) und dem Grunderwerbsverzeichnis (Unterlage 10.3) zu entnehmen.

9.4 Auswirkungen während der Bauzeit

Bei der Durchführung der Baumaßnahme wird sich eine Beeinträchtigung des Verkehrs auf dem vorhandenen Straßen- und Wegenetz nicht immer vermeiden lassen. Notwendige Maßnahmen zur Lenkung des Verkehrs werden rechtzeitig mit den zuständigen Stellen abgestimmt. Die Verkehrsregelungen erfolgen nach den einschlägigen Richtlinien für die Sicherung von Arbeitsstellen.