

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)

Generalstellungnahme

Aufgestellt:

Steinfurt, den 26. März 2015

Kreis Steinfurt

Dezernat III / 66 Straßenbauamt

im Auftrag

gez. Selker

**Planfeststellungsverfahren
K 76n, Westliche Entlastungsstraße Steinfurt
und Neubau eines Wirtschaftsweges (Gemeindestraße im Außenbereich)**

**Generalstellungnahme:
Fachbeiträge als summarische Stellungnahme / Gegenäußerung der Vorhabenträger**

Im Planfeststellungsverfahren liegen Stellungnahmen und Einwendungen zum Gesamtprojekt K 76n und den Neubau eines Wirtschaftsweges vor. Es handelt sich um

- Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange (TöB),
- Einwendungen (Anregungen und Bedenken von Bürgern, im Besonderen den von der Planung direkt Betroffenen),
- einer Stellungnahme der anerkannten Naturschutzverbände,
- einer Stellungnahme Westfälisch-Lippischer Landwirtschaftsverband e.V.,
- einer Stellungnahme der Interessengemeinschaft gegen die Westtangente Steinfurt.

Die vorliegenden Schriftsätze wurden ausgewertet. Die im Allgemeinen angesprochenen Fragen, Anregungen, Bedenken und Änderungsvorschläge zum Planungsvorhaben sind in Fachbeiträgen als summarische Stellungnahmen der Vorhabenträger beantwortet bzw. bewertet.

Die Vorhabenträger sind:

- Kreis Steinfurt: Neubau der K 76n, und die
- Stadt Steinfurt: Neubau eines Wirtschaftsweges.

Die im Folgenden aufgeführten Anlagen 1 bis 7 sind als summarische Fachbeiträge Bestandteil der Gegenäußerung der Vorhabenträger zu den allgemeinen Anregungen und Bedenken der Stellungnahmen und Einwendungen im Planfeststellungsverfahren.

Anlagenverzeichnis

Anlage 1: Bedarfsnachweis und Variantenwahl

Anlage 2: FH Münster, Standort Steinfurt

Anlage 3: Städtebau

Anlage 4: Natur- und Landschaftsschutz, Artenschutz

Anlage 5: Landwirtschaft

Anlage 6: Schallschutz

Anlage 7: Schadstoffemissionen

Bearbeitet:

Geprüft:

gez. *Lütke Lanfer*

gez. *Fehr*

Lütke Lanfer
(Projektingenieur)

Fehr
(Leiter Planung)

Planfeststellungsverfahren
K 76n, Westliche Entlastungsstraße Steinfurt
und Neubau eines Wirtschaftsweges (Gemeindestraße im Außenbereich)

Anlage: Bedarfsnachweis und Variantenwahl

Inhaltsverzeichnis

1. Vorbemerkung	Seite 2
2. Klassifizierung und Baulastträger	Seite 2
2.1 Einteilung der öffentlichen Straßen gem. § 3 StrWG NW	Seite 2
2.2 Aufgaben der Träger der Straßenbaulast	Seite 2
3. Notwendigkeit des Projektes	Seite 3
3.1 Neubau der K 76n, Westliche Entlastungsstraße Steinfurt	Seite 3
3.2 Neubau eines Wirtschaftsweges (Gemeindestraße im Außenbereich)	Seite 3
4. Bedarfsnachweis	Seite 4
5. Variantenwahl und Alternativenprüfung	Seite 5
5.1 Linienabstimmungsverfahren	Seite 5
5.2 Planfeststellungsvariante	Seite 5
5.3 Variante Landwirtschaft	Seite 6
6. Zusammenfassung	Seite 13

1. Vorbemerkung

Im Planfeststellungsverfahren liegen Stellungnahmen zu den Grundlagen der Planfeststellung für das im Betreff genannte Gesamtprojekt vor. Diese beziehen sich auf die Notwendigkeit bzw. den Bedarf des Vorhabens, die Variantenwahl und die Alternativenprüfung. Im Weiteren wird die Einordnung der geplanten Straße (K 76n) in das Straßennetz (Klassifizierung) mit der Zuständigkeit der Baulast angefragt.

Diese Anlage 1: „Bedarfsnachweis und Variantenwahl“ widmet sich diesem Themenbereich.

2. Klassifizierung und Baulastträger

2.1 Einteilung der öffentlichen Straßen gemäß § 3 StrWG NW

Die Einteilung der öffentlichen Straßen ist im Straßen- und Wegegesetz NW (StrWG NW) geregelt.

Die geplante K 76n ist gemäß Absatz 3 als Kreisstraße einzuordnen:

„(3) Kreisstraßen sind Straßen mit überörtlicher Verkehrsbedeutung, die den zwischenörtlichen Verkehrsverbindungen dienen oder zu dienen bestimmt sind; sie sollen mindestens einen Anschluss an eine Bundesfernstraße, Landesstraße oder Kreisstraße haben.“

Der geplante Neubau des Wirtschaftsweges ist gemäß Absatz 4, Nr. 3 als Gemeindestraße einzuordnen:

„(4) Gemeindestraßen sind Straßen, die vorwiegend dem Verkehr und der Erschließung innerhalb des Gemeindegebietes dienen oder zu dienen bestimmt sind.

Das sind:

1. Straßen, bei denen die Belange des Verkehrs überwiegen (Hauptverkehrsstraßen, Zubringerstraßen u. a.
2. Straßen, bei denen die Belange der Erschließung der anliegenden Grundstücke überwiegen (Anliegerstraßen, verkehrsberuhigte Bereiche, Fußgängerbereiche u. a.
3. alle sonstigen nicht unter 1. und 2. fallenden Straßen, die von der Gemeinde für den öffentlichen Verkehr gewidmet sind.“

2.2 Aufgaben der Träger der Straßenbaulast

Die Aufgaben der Straßenbaulast ist in § 9 StrWG NW geregelt:

„(1) Die Straßenbaulast umfasst alle mit dem Bau und der Unterhaltung öffentlicher Straßen zusammenhängenden Aufgaben. Die Träger der Straßenbaulast haben nach ihrer Leistungsfähigkeit die Straßen in einem dem regelmäßigen Verkehrsbedürfnis genügenden Zustand zu bauen, um- und auszubauen, zu erweitern oder sonst zu verbessern sowie zu unterhalten.

Die Aufgabe der Straßenbaulast für den Neubau einer Straße ist gegeben, wenn der Bau einer Straße planungsrechtlich „vernünftigerweise geboten“ ist.

3. Notwendigkeit des Projektes

3.1 Neubau der K 76n, Westliche Entlastungsstraße Steinfurt

Der Kreis Steinfurt plant an der westlichen Peripherie des Ortsteils Burgsteinfurt den Neubau der K 76n mit den bekannten Planungszielen:

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

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 miteinander verbinden.

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.

3.2 Neubau eines Wirtschaftsweges (Gemeindestraße im Außenbereich)

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 Sellen/Veltrup. Das Projekt verfolgt als zukünftige Gemeindestraße im Außenbereich langfristige und nachhaltige Planungsziele der Stadt Steinfurt und von hohem Nutzen für folgende Belange:

- Landwirtschaftlicher Verkehr der Hofstellen und Anliegerflächen.
- Ver- und Entsorgung der Wohn- und Wirtschaftseinheiten.
- Förderung der Zugänglichkeit der Bauerschaft 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 vorh. Wirtschaftswege erreichbar oder wird über die Hofstelle Biecker (Privatweg) angefahren.

4. Bedarfsnachweis

Der grundsätzliche Bedarf des Projektes K 76n, Steinfurt, wird durch die Darstellung der K 76n im Regionalplan Münsterland 2014 auf der Basis des Flächennutzungsplans (FNP 2000) der Stadt Steinfurt als „Sonstige regionalplanerisch bedeutsame Straße“ dokumentiert. Im Rahmen der Aufstellung dieser Planungen hat bereits eine grundsätzliche Abwägung der unterschiedlichen Belange Verkehr, Städtebau, Naturschutz und Landwirtschaft stattgefunden. Die dargestellte Linienführung entspricht dem Ergebnis des Linienabstimmungsverfahrens der K 76n.

Die Notwendigkeit und Verkehrswirksamkeit des Gesamtprojektes ist belegt. Um auf Wiederholungen zu verzichten wird auf folgende Unterlagen verwiesen:

Planfeststellungsunterlagen: (www.kreis-steinfurt.de)

Unterlage 01: Erläuterungsbericht

Anlage zum Erläuterungsbericht: Verkehrsuntersuchung 07/2011

Im Erläuterungsbericht sind die Ziele des Projektes dargestellt und begründet. In der Verkehrsuntersuchung wird die Verkehrswirksamkeit der K 76n zur Erreichung der Planungsziele mittels Berechnung der zukünftigen Verkehrsbelastungen und Verkehrsentlastungen nachgewiesen.

Der Kreis Steinfurt hat Fachbeiträge als summarische Stellungnahmen zu den öffentlichen und privaten Belangen im Planfeststellungsverfahren erarbeitet.

Anlage 1: Bedarfsnachweis und Variantenwahl

Anlage 2: FH Münster, Standort Steinfurt

Anlage 3: Städtebau

Anlage 4: Natur- und Landschaftsschutz

Anlage 5: Landwirtschaft

Anlage 6: Schallschutz

Anlage 7: Schadstoffemissionen

In den Anlagen 2 und 3, „FH Münster, Standort Steinfurt“ und „Städtebau“ sind die für die Planung der K 76n zu berücksichtigenden Belange der Fachhochschule des Landes NRW und die städtebaulichen Belange der Stadt Steinfurt für den Ortsteil Burgsteinfurt ausführlich dargestellt. Diese öffentlichen Belange begründen vor allem den qualitativen Bedarf für den Neubau der K 76n.

In allen vorgenannten Anlagen werden auch die der Planung teilweise entgegenstehenden Belange bzw. die Auswirkungen des Projektes auf diese Belange dargestellt. Die allgemeinen Einwendungen Privater werden aufgearbeitet und in ausführlichen Stellungnahmen gewürdigt. Im Ergebnis wird die Verträglichkeit des Gesamtprojektes K 76n im Besonderen unter Berücksichtigung von geplanten Vermeidungs-, Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen grundsätzlich erläutert.

5. Variantenwahl und Alternativenprüfung

5.1 Linienabstimmungsverfahren

In den Planfeststellungsunterlagen, Unterlage 01, Erläuterungsbericht ist unter Nr. 3 „Vergleich der Varianten und Wahl der Linie“ eine Beschreibung des Vorgangs und das Ergebnis der Variantenwahl dargestellt. Im Ergebnis erfolgt eine Beurteilung der Planvarianten:

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

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

Die Fachgutachter Verkehr, Städtebau und Natürliche Umwelt empfehlen die Realisierung der Variante 1, Anschluss Lindesaystraße. 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 Verkehrsentslastung der von der Planung indirekt betroffenen Wohnbereichsstraßen (z. B. Stegerwaldstraße, Flögemannsesch, Sachsenweg). Der Kreisverkehr Lindesaystraße 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.“

Siehe: Unterlage 20: UVS; Variantenvergleich, Nov. 2010, Seiten 56 - 58

Die Variante 1, Anschluss Lindesaystraße, ist das Ergebnis des Linienabstimmungsverfahrens.

5.2 Planfeststellungsvariante

Im Rahmen der Aufstellung der Planfeststellungsunterlagen wurde die Linienführung der K 76n 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

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

Die Planfeststellungsvariante ist in den Planfeststellungsunterlagen erläutert und dargestellt.

5.3 Variante Landwirtschaft: Abschnitt Süd, ortsrandnah

Im Zuge der Aufstellung der Planfeststellungsunterlagen wurde vom Landwirtschaftlichen Ortsverein (LOV) eine ortsrandnahe Linienführung der K 76n im Abschnitt Süd (KV FH bis KV Lindesaystraße) vorgeschlagen. Auch die Landwirtschaftskammer fordert im Planfeststellungsverfahren aus agrarstrukturellen Gründen eine ortsrandnahe Linienführung. Das Straßenbauamt hat eine entsprechende Planungsvariante auf Seite 7 dargestellt. Dieser Trassierungsvorschlag wird wie folgt bewertet:

Vergleich der Linienführung/ Trassierung:

In der nachstehenden Tabelle und dem Planausschnitt sind die Planungsparameter dargestellt:

- Variante Planfeststellung: ein Kreisbogen mit $R = 300$ m und $A = 100$ m sowie zwei anschließende Geraden,
- Variante Landwirtschaft: drei Kreisbögen mit
 - o $2 \times R = 80$ m und $A = 30$ m
 - o $1 \times R = 200$ m und $A = 70$ m
 - o und vier relativ kurze Geraden.

	Variante Planfeststellung	Variante Landwirtschaft
Kreisverkehr FH (KV-Mittelpunkt)	in ca. km 2,119,	in ca. km 2,119,
Gerade Gesamtelement Länge	entfällt	R = 00 L = ca. 52 m,
Radius Übergangsbögen Gesamtelement Länge	entfällt	R 1 = 80 m, links, A = 30 m, L = ca. 36 m,
Gerade Gesamtelement Länge	R = 00 L = ca. 430 m	R = 00 L = ca. 263 m,
Radius Übergangsbögen Gesamtelement Länge	R 1 = 300 m, links, A = 100 m, L = ca. 195 m,	R 2 = 200 m, rechts, A = 70 m, L = ca. 132 m,
Gerade Gesamtelement Länge	R = 00 L = ca. 67 m,	R = 00 L = ca. 102 m,
Radius Übergangsbögen Gesamtelement Länge		R 3 = 80 m, links, A = 30 m, L = ca. 64 m,
Gerade Gesamtelement Länge		R = 00 L = ca. 48 m,
Kreisverkehr Lindesaystraße (KV-Mittelpunkt)	in ca. km 2,811	in ca. km 2,816.
Gesamtlänge Abschnitt Süd	L = ca. 692 m	L = ca. 697 m
Differenz in der Länge		+ 5 m (unerheblich)

Verkehrliche Belange

Die „Variante Landwirtschaft“ weist gegenüber der „Variante Planfeststellung“ eine wesentlich höhere Kurvigkeit auf und entspricht in den Entwurfselementen nicht den „Richtlinien für die Anlage von Landstraßen“ (RAL 2013). In der RAL sind Radien für die Planung einer regionalen Straße der Entwurfsklasse EKL 3 von $R = 300$ m bis 600 m empfohlen. Die in der „Variante Landwirtschaft“ dargestellte Linienführung weist Radien von $R = 80$ m, $R = 200$ m, und $R = 80$ m aus. Die vorgenannten Radien sind der EKL 4 zugeordnet und könnten für eine innerörtliche Hauptverkehrsstraße angewandt werden. Sie entsprechen jedoch nicht den Entwurfparametern für eine Kreisstraße als regionale Straße mit guter Verbindungsqualität.

Städtebauliche Belange

Die Stadt Steinfurt gibt zu einer ortsrannahen Linienführung der „Variante Landwirtschaft“ folgende Stellungnahme ab:

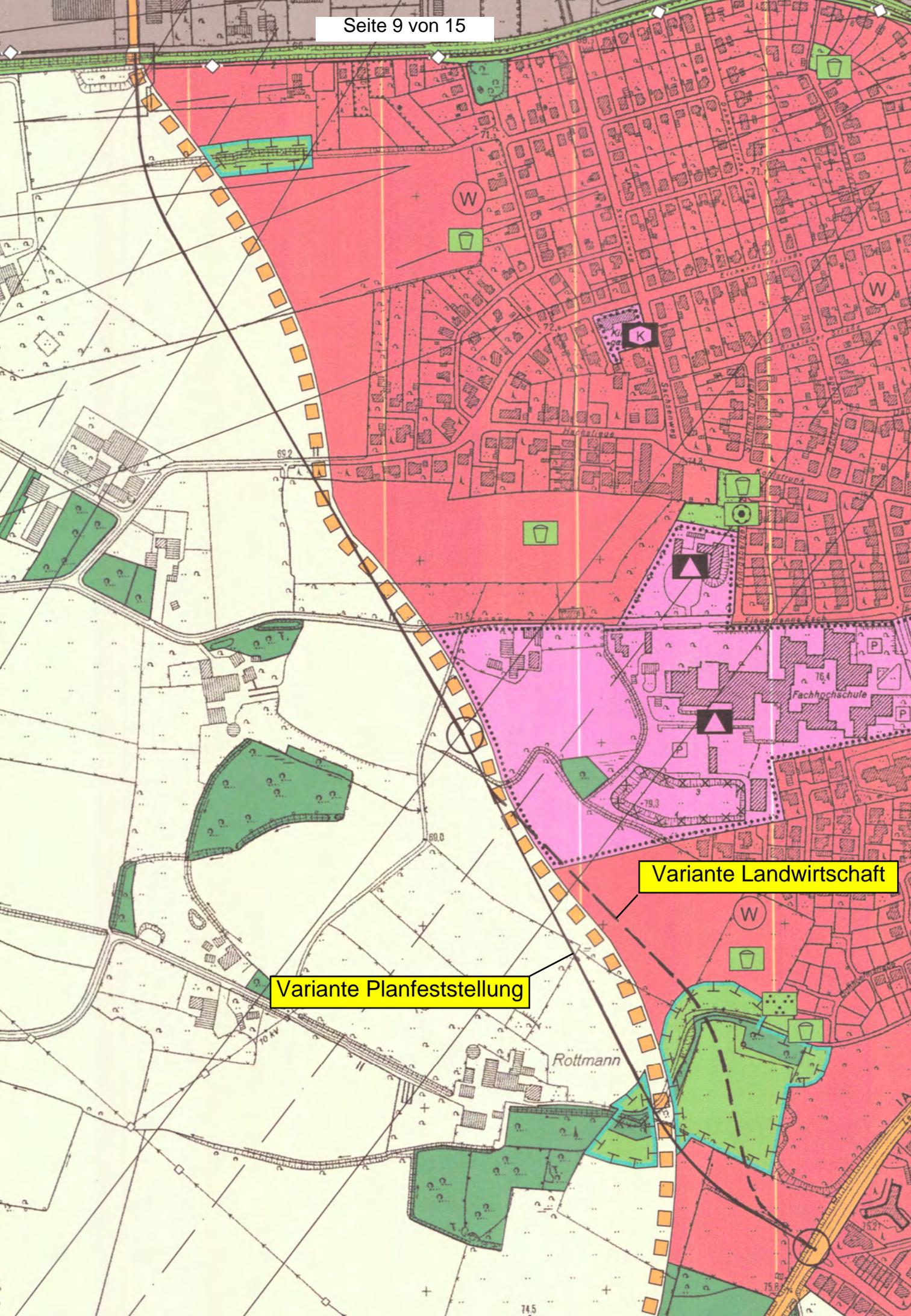
„Der Flächennutzungsplan der Stadt Steinfurt stellt am westlichen Rand der Ortslage Burgsteinfurt eine Vorbehaltstrasse für die Straßenplanung dar, die in etwa die Linienführung der geplanten westlichen Entlastungsstraße (K 76n) entspricht. Die von ihr siedlungsseitig eingegrenzten, derzeit landwirtschaftlich genutzten Flächen sind im FNP als Wohnbauflächen dargestellt. Diese stellen die unabdingbaren Reserveflächen für die künftige Siedlungsentwicklung der Kreisstadt Steinfurt dar. Diesen Umstand berücksichtigt auch der wirksame Regionalplan Münsterland 06/2014.

Diese Position muss als nachhaltiger Planungsansatz betrachtet werden, der in der Anlage Städtebau ausführlich begründet ist. Im Besonderen wird darauf hingewiesen, dass neben den stadtseitig praktizierten städtebaulichen Planungen der Innenentwicklung auf Brach- bzw. Konversionsflächen, die in absehbarer Zeit besiedelt sein werden, auch ein alternatives Flächenangebot für Bauwillige in Neubaugebieten aus grundstückspolitischer Sicht vorgehalten werden soll.

Perspektivisch liegt am Westrand von Burgsteinfurt das einzig mittel- und langfristig verbleibende Potenzial zukünftiger Wohnbauflächen. Die Siedlungsfläche der Ortslage Burgsteinfurt ist aufgrund naturräumlicher und infrastruktureller Gegebenheiten wie das Bagno im Osten, die B 54 und das Gewerbegebiet Norden sowie „Flächen für Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft“ im Süden, eingegrenzt. Es bestehen Entwicklungsmöglichkeiten nur in Richtung Westen. Die durch den Flächennutzungsplan bestimmten wohnbaulichen Entwicklungsflächen sind eminent wichtig und in ihrer Größe für eine nachhaltige Zukunftsplanung unverzichtbar.

Allein schon aus diesem Grund kann die Kreisstadt Steinfurt einer alternativen Linienführung der „Variante Landwirtschaft“ für die K 76 n nicht zustimmen und fordert im öffentlichen Interesse die „Variante Planfeststellung“ zu berücksichtigen.“
(Ende der Stellungnahme der Stadt Steinfurt.)

Auf Seite 9 ist auf Grundlage des wirksamen FNP 2000 die Darstellung der Varianten „Planfeststellung“ und „Landwirtschaft“ mit den Auswirkungen auf die geplante Stadtentwicklung ersichtlich.



Variante Planfeststellung

Variante Landwirtschaft

Natur- und Landschaftsschutz, Artenschutz:

Der Vorschlag zur Realisierung der „Variante Landwirtschaft“ wird auch mit konkreten Umweltbelangen zum Bodenschutz und zum Artenschutz (Fledermäuse) dargelegt. Hierzu wird wie folgt Stellung genommen:

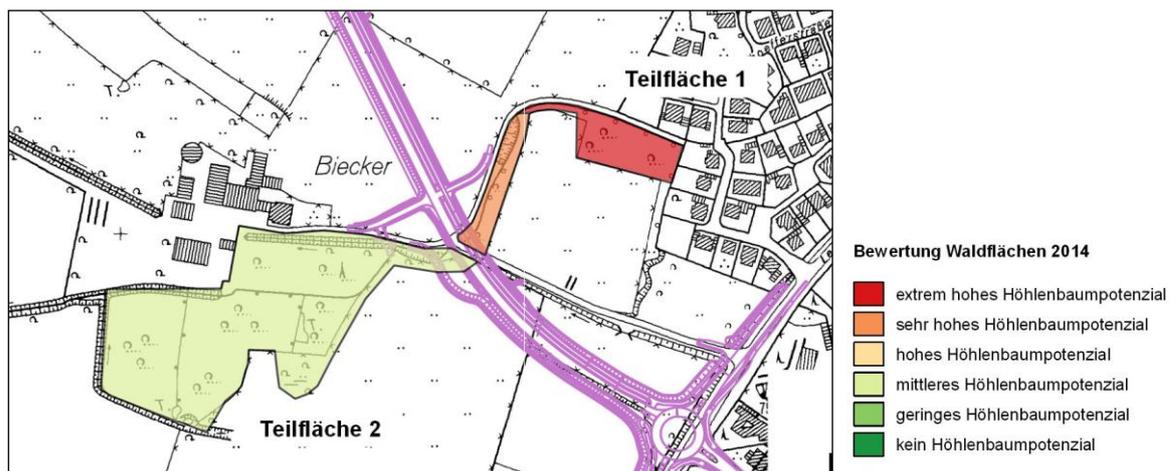
Bodenschutz:

Der sparsame Umgang mit Boden wurde bereits im Linienabstimmungsverfahren nach § 37 StrWG NW durch die Wahl der ortsrandnahen Variante Lindesaystraße (früher Karl-Wagenfeld-Straße) gegenüber der ortsrandfernen und längeren Variante Veltrup dokumentiert.

Die besonders wertvollen Plaggenesch-Böden reichen im Westen Burgsteinfurts bis an die Siedlungsflächen heran. Ein Verschieben der „Planfeststellungsvariante“ hin zur „Variante Landwirtschaft“ würde daher nicht zu einem geringeren Verlust an schutzwürdigen Böden führen.

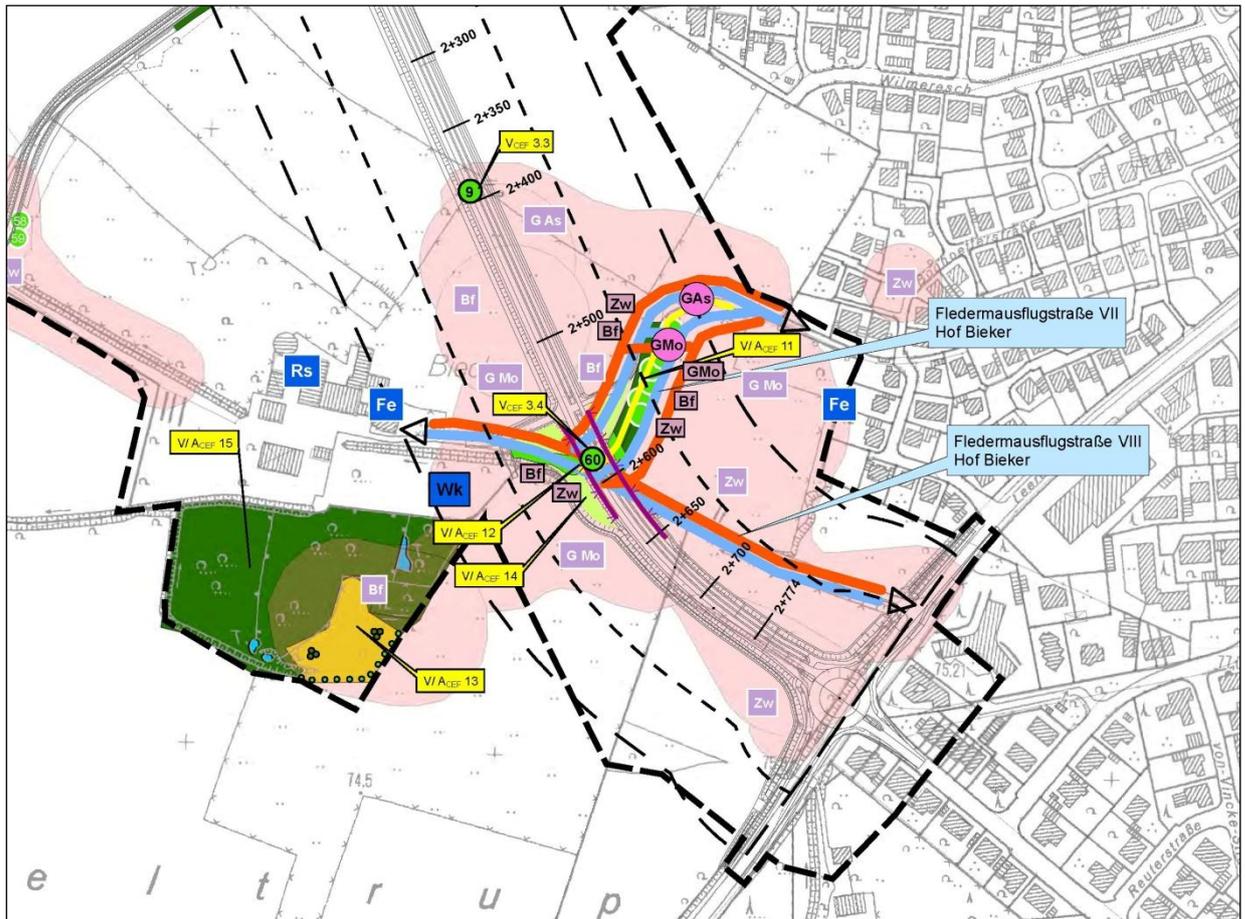
Artenschutz Fledermäuse

Im Februar 2014 wurde durch ein Fachbüro eine Waldbewertung/ Baumhöhlenkartierung durchgeführt. Insbesondere wurde das Höhlenbaumpotential von Waldflächen und Feldgehölzen festgestellt. Die „Variante Planfeststellung“ liegt bezüglich der zerschnittenen Gehölzbereiche günstiger im Vergleich zur „Variante Landwirtschaft“ (siehe Planausschnitt). Bei der „Variante Landwirtschaft“ würden wertvolle Lebensbereiche der Fledermäuse mit einem extrem hohen / sehr hohem Höhlenbaumpotenzial durchtrennt und betriebsbedingt beeinträchtigt.



Bei der „Variante Planfeststellung“ verbleibt ein größerer Bestand an ökologisch wertvollem Wald und Feldgehölz als kleinräumiger Sommerlebensraum der Fledermauspopulationen ortsseitig (östlich) der K 76n erhalten. Bei der „Variante Landwirtschaft“ würde dieses Wald und Feldgehölz aufgrund der Durchschneidungswirkung durch die K 76n für die örtliche Fledermauspopulation deutlich entwertet. Die ortsseitig verbleibende Fläche wird sehr klein und liegt im nahen Einwirkungsbereich der K 76n, so dass der Entfall der ökologischen Funktion als Sommerquartier zu besorgen ist. Auch im FNP 2000 ist der Erhalt des gesamten Bereiches als Wald und öffentliche Grünfläche vorgesehen.

Weiterhin wurden in dem von der „Variante Landwirtschaft“ zerschnittenen Heckenabschnitt Höhlenbäume festgestellt. Bei einem Höhlenbaum handelt es sich um ein Quartier der Gattung Abendsegler (GAs) (Großer/ Kleiner Abendsegler), bei einem zweiten Höhlenbaum um ein Quartier der Gattung Mausohren (GMO) (Frasen-, Große/ Kleine Bartfledermaus). Die Lage der Quartiere ist im LBP, Unterlage 9.4.1, Übersichtsplan Artenschutz dargestellt (siehe Planausschnitt).

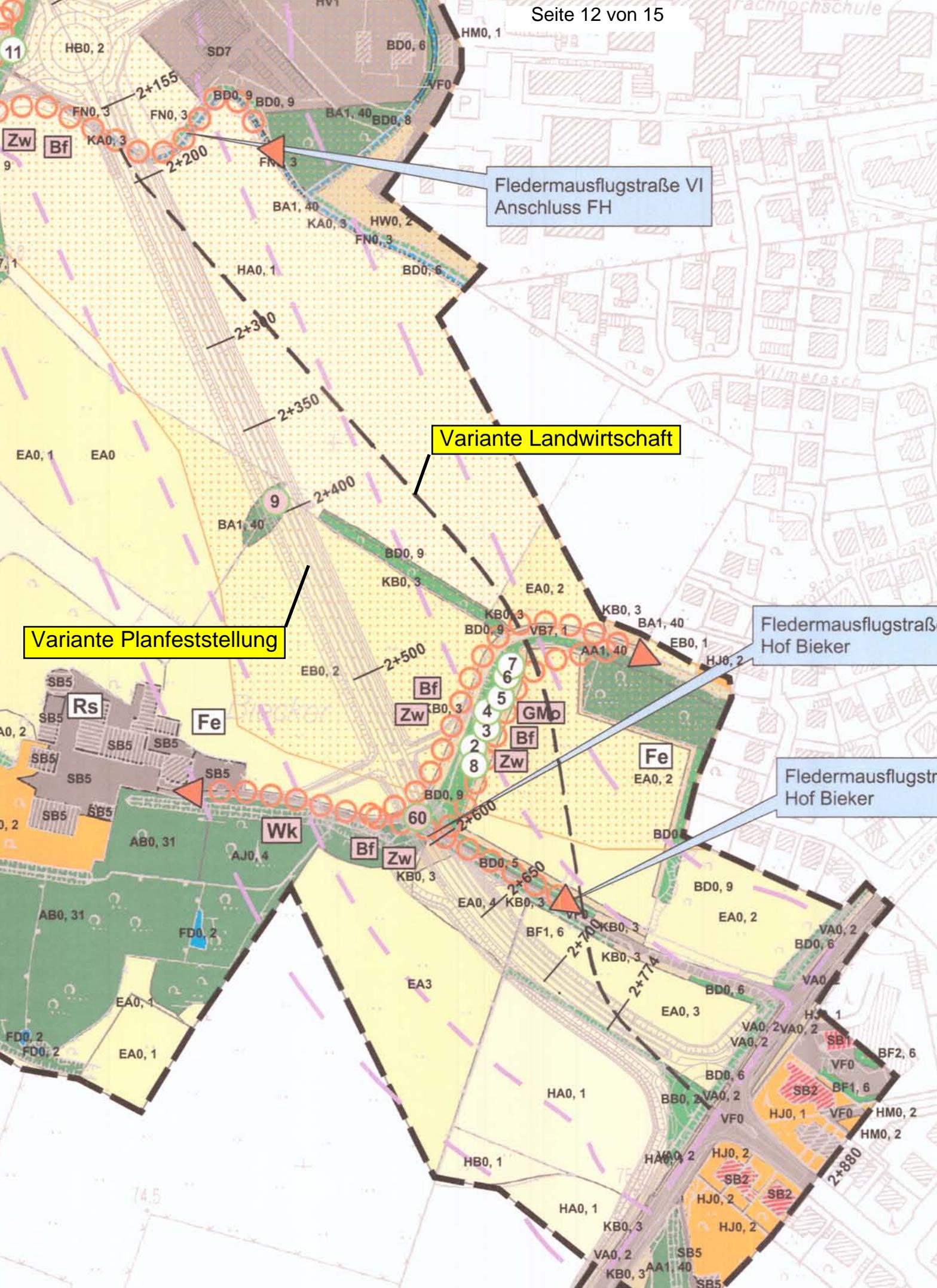


Für die Fledermauspopulationen sind im Planungsbereich der K 76n im Besonderen die Heckenstrukturen als Leiteinrichtungen (Flugstraßen zu den Nahrungshabitaten) zu schützen und bei notwendigen Querungen mittels Überflughilfen wiederherzustellen. Die Planfeststellungsvariante liegt am Schnittpunkt der Kreuzung von drei Fledermausflugstraßen (VII a und b, VIII). Alle Flugströme können mittels einer Überflughilfe optimal über die Straße geleitet werden.

Bei der „Variante Landwirtschaft“ werden die in Ost-Westrichtung verlaufenden Heckenstrukturen ungünstiger gekreuzt. Es wären zwei Überflughilfen für die Flugstraßen VII a und b sowie VIII erforderlich.

Die „Variante Planfeststellung“ vermeidet gegenüber der „Variante Landwirtschaft“ größere direkte Eingriffe und betriebsbedingte Einwirkungen in den Lebensraum der Fledermäuse. Das Vermeidungsgebot des Landschaftsgesetzes ist zu beachten.

Nachfolgend ist auf Seite 12 ein Auszug des LBP, Bestand- und Konfliktplan mit den Varianten „Planfeststellung“ und „Landwirtschaft“ zu sehen.
Auszug: LBP, Bestand- und Konfliktplan



Fledermausflugstraße VI
Anschluss FH

Variante Landwirtschaft

Variante Planfeststellung

Fledermausflugstraße
Hof Bieker

Fledermausflugstraße
Hof Bieker

Stellungnahme Artenschutz Fledermäuse (März 2015)

Die Auswirkung der „Variante Landwirtschaft“ auf den Artenschutz Fledermäuse wurde durch eine ergänzende naturschutzfachliche Stellungnahme (Echolot GbR, Münster, 2015) bewertet. Diese Bewertung orientiert sich an den gesetzlichen, methodischen Instrumentarien im Rahmen einer artenschutzrechtlichen Prüfung (ASP) zur Vermeidung bzw. Abwendung artenschutzrechtlicher Verbotstatbestände:

Stufe I: Eingriffsvermeidung (§ 15 Abs. 1 BNatSchG)

Stufe II: Prüfung der Verbotstatbestände (§ 44 Abs. 1 BNatSchG)

Stufe III: Ausnahmeverfahren (§ 45 Abs. 7 BNatSchG)

Ergebnis der Stufe 1: Das Gebot der Eingriffsvermeidung ist nur für die „Variante Planfeststellung“ beachtet. In Bezug auf die geschnittenen Gehölzbereiche / Erhalt von Höhlenbäumen und Fledermausfunktionsräumen verläuft die „Variante Planfeststellung“ deutlich konfliktärmer als die „Variante Landwirtschaft.“

Ergebnis der Stufe 2: Zur Prüfung der artenschutzrechtlichen Verbotstatbestände bei Umsetzung der „Variante Landwirtschaft“ können ohne Vermeidungs- und Kompensationsmaßnahmen Verbotstatbestände prognostiziert werden. Diese Prognose erfolgte für jede am Standort nachgewiesene Fledermausart.

Bei der „Variante Landwirtschaft“ kommt es primär in zwei Bereichen zu einer im Vergleich zur „Variante Planfeststellung“ geänderten Konfliktsituation für Fledermäuse:

1. Zerschneidung von Fledermaus-Flugstraßen / Leitstrukturen
2. Zerstörung von Quartieren Großer Abendsegler / Gattung Mausohrfledermäuse

In einem „Worst - Case - Szenario“, als Bewertungsgrundlage der zu prüfenden „Variante Landwirtschaft“, werden die Aspekte auf die Quartiere und damit die lokalen Populationen der betroffenen Fledermausarten durch die Trassenführung dargestellt.

Im Ergebnis kommt das Fachbüro zu der Bewertung:

Vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen (CEF) greifen hier nicht:

◦ da für die Bartfledermäuse die Nutzung von Fledermauskasten während der Wochenstubezeit nicht belegt ist (DENSE & RAHMEL, 2002; HAUSSLER, 2003; LANUV NRW, 2014) und

◦ da aufgrund der räumlichen Gegebenheiten ein Ausgleich im räumlichen Zusammenhang nicht möglich ist (§ 44 1.-3., (BNATSCHG, 2010))

Eine artenschutzrechtliche Ausnahme nach § 45 (7) BNatSchG (ASP-Stufe III) ist nicht zulässig, da

1. mit der Variante „Planfeststellung“ eine zumutbare Alternative gegeben ist.
2. mit der Variante „Landwirtschaft“ eine Verschlechterung des Erhaltungszustandes der Population der Bartfledermaus zu erwarten ist.

Im Fazit wird mitgeteilt:

„Sollte die avisierte Verschiebung der Trasse nach Nordost zum Tragen kommen, ist mit dem Totalverlust des mit hoher Wahrscheinlichkeit anzunehmenden Quartierzentrums der Bartfledermäuse sowie des Balzquartieres des Großen Abendseglers zu rechnen. Weitere Konflikte, wie mögliche Winterquartiere des Großen Abendseglers, können auf Basis des aktuellen Wissenstandes nicht ausgeschlossen werden.“

Agrarstruktur

Die Berücksichtigung der öffentlichen Belange der Agrarstruktur wie Bodenschutz, Flächeninanspruchnahme und Flächendurchschneidungen sind in der Anlage 5, Landwirtschaft, dargelegt. Für die hier betrachtete „Variante Landwirtschaft“ ist deutlich, dass gegenüber der Variante Planfeststellung nach summarischer Betrachtung zukünftig gegebenenfalls Vorteile verbleiben:

- Die diagonale Durchschneidung einer Hofweide wird vollständig vermieden. Stattdessen erfolgt die diagonale Durchschneidung der Grünlandfläche eines Nichtlandwirtes.
- Die Durchschneidung einer hofnahen Ackerfläche wird noch negativer in eine diagonale Durchschneidung verändert.
- Durch den größeren Abstand der „Variante Landwirtschaft“ gegenüber der „Variante Planfeststellung“ zur nahen Hofstelle könnte bei einer zukünftigen Erweiterung des landwirtschaftlichen Betriebes die Genehmigungsfähigkeit vorteilhafter gegeben sein.

Die privaten betriebswirtschaftlichen Belange konnten jedoch im Vorfeld der Planung mit einer vorgesehenen landwirtschaftlichen Betroffenheitsanalyse aus Gründen des Datenschutzes gutachtliche nicht bearbeitet werden.

6. Zusammenfassung: Variantenwahl und Alternativenprüfung

Im Linienabstimmungsverfahren nach § 37 StrWG NW wurden alle Belange gemäß dem Stand der Planung in der Abwägung berücksichtigt. Nur mit dem Neubau der K 76n, Westliche Entlastungsstraße Steinfurt als Gesamtprojekt sind die öffentlichen Planungsziele (siehe Nr. 3.1) insgesamt zu erreichen. Der Bedarf und die Verkehrswirksamkeit des Projektes ist nachgewiesen.

Die Alternativenprüfung hat bereits im Linienabstimmungsverfahren ergeben, dass keine der vorgeschlagenen „Alternativen“ die Ziele des Projektes K 76n erreichen sowie die nachgewiesene Wirksamkeit erfüllen kann. Als Alternativen wurden in Einwendungen zur Linienabstimmung und Planfeststellung dem Grunde nach genannt:

- Kein Neubau der K 76n, stattdessen
 - o Ausbau der Stegerwaldstraße und Flögemannsesch
 - o Ergänzung und Optimierung des ÖPNV
- Neubau der K 76n-Nord (Dieselstraße bis Kreisverkehr FH)
- Neubau der K 76n-Süd (Kreisverkehr FH bis Kreisverkehr Lindesaystraße)

Im Planfeststellungsverfahren ist ergänzend die „Variante Landwirtschaft“ bewertet worden. Den Belangen Städtebau, Artenschutz und Verkehr ist aus der Sicht des Kreises Steinfurt in Priorität der aufgeführten Belange Vorrang vor den landwirtschaftlichen Belangen einzuräumen:

- Städtebau: Die Stadt Steinfurt hat nachvollziehbar dargelegt, dass eine Stadtentwicklung der Ortslage Burgsteinfurt mittel- und langfristig nur in Richtung Westen möglich ist. Die Linienführung der K 76n als Grenze einer zukünftig möglichen Ausweisung von Wohnbauflächen kann aus diesem Grund nicht näher zum Ortsrand gelegt werden.

- Artenschutz: Die Untersuchungen und die Bewertung der Lebensräume und Flugstraßen der Fledermäuse bedingen zur optimalen Erhaltung der Lebensbedingungen der streng geschützten Arten die Berücksichtigung der Variante Planfeststellung.
- Verkehr: Die Linienführung der K 76n ist unter Berücksichtigung der Grenzwerte der maßgeblichen Entwurfsrichtlinie RAL 2013 geplant. Eine Linienführung der Variante Landwirtschaft unterschreitet die dann anzuwendenden Entwurfsparameter erheblich.

Die allgemein bewerteten agrarstrukturellen Belange werden aus folgenden Gründen nachrangig gegenüber den Belangen Städtebau, Artenschutz und Verkehr eingestuft:

- Agrarstruktur: Die Flächeninanspruchnahme landwirtschaftlicher Flächen ist bei beiden Varianten identisch. Die diagonale Durchschneidung der Hofweide kann nicht vermieden werden.
- Lösungsansätze zur Berücksichtigung allgemeiner betrieblicher Belange:
 - o Änderung des Flächenzuschnittes der Hofweide zu gleicher Größe oder mehr nördlich der Hofstelle.
 - o Nutzung landwirtschaftlicher Ersatzflächen für Ackerbau aus dem Flächenpool der Vorhabenträger, Kreis Steinfurt und Stadt Steinfurt, in zumutbarer Entfernung.
 - o Zukünftige Planungen zur Erweiterung / Veränderung des landwirtschaftlichen Betriebes sind zurzeit nicht bekannt. Die Zukunftsfähigkeit des Betriebes ist – soweit aktuell erkennbar – nicht gefährdet. Zukünftig mögliche Vorhaben zur Erweiterung bzw. Veränderung des Betriebes könnten zur ergänzenden Bewertung geprüft werden.

Die Vorhabenträger sehen für das Gesamtprojekt K 76n gute Voraussetzungen, in freien Grunderwerbsverhandlungen und ggf. einem ergänzenden freiwilligen Landtauschverfahren, einvernehmliche Lösungen für alle Planbetroffenen umzusetzen.

Der Kreis Steinfurt und die Stadt Steinfurt haben sich als eigene Zielvorgabe für die von der Planung direkt betroffenen Haupt- und Nebenerwerbsbetriebe vorgegeben:

- Existenzgefährdungen werden vermieden.
- Die Flächeninanspruchnahme wird durch landwirtschaftliche Ersatzflächen ausgeglichen.
- Die Eingriffe in die Agrarstruktur durch Flächendurchschneidungen werden geheilt oder entschädigt.
- Eventuell erforderliche betriebsstrukturelle Anpassungen der Betriebe werden gutachtlich bewertet und entschädigt.

Es verbleibt eine finale Inanspruchnahme landwirtschaftlicher Flächen als Totalverlust für die Agrarstruktur und die landwirtschaftlichen Betriebe, welche diese Flächen bewirtschaften. Der Kreis Steinfurt und die Stadt Steinfurt werden zukünftig nur kurzfristige Pachtverträge für die in ihrem Eigentum stehenden landwirtschaftlichen Nutzflächen anbieten. Pächter dieser Flächen sind somit gehalten, sich zur Sicherung ihrer Betriebsflächen mit langfristigen Pachtverträgen neu zu orientieren.

Planfeststellungsverfahren **K 76n, Westliche Entlastungsstraße Steinfurt**

Die Fachhochschule (FH) Münster, Standort Steinfurt, ist als bedeutende öffentlich-rechtliche Bildungseinrichtung des Landes NRW ein wesentlicher Bezugspunkt für die Planung der K 76n. Durch den geplanten Straßenneubau wird die notwendige zweipolige Erschließung des Standortes erreicht.

Im Planfeststellungsverfahren zum Neubau der K 76n wird von Bürgerinnen und Bürgern der Stadt Steinfurt Bezug auf die FH Münster, Standort Steinfurt, genommen. Hierbei werden Status und Entwicklung der FH, die vorhandene und geplante Erschließung sowie das Umfeld der FH angesprochen. Durch die nachstehenden Erläuterungen und Darstellungen wird die Gesamtsituation FH dargelegt und auf die im Verfahren vorgetragenen Anregungen und Bedenken eingegangen.

Darstellung Standort Steinfurt

Campus Steinfurt, Stegerwaldstraße 39

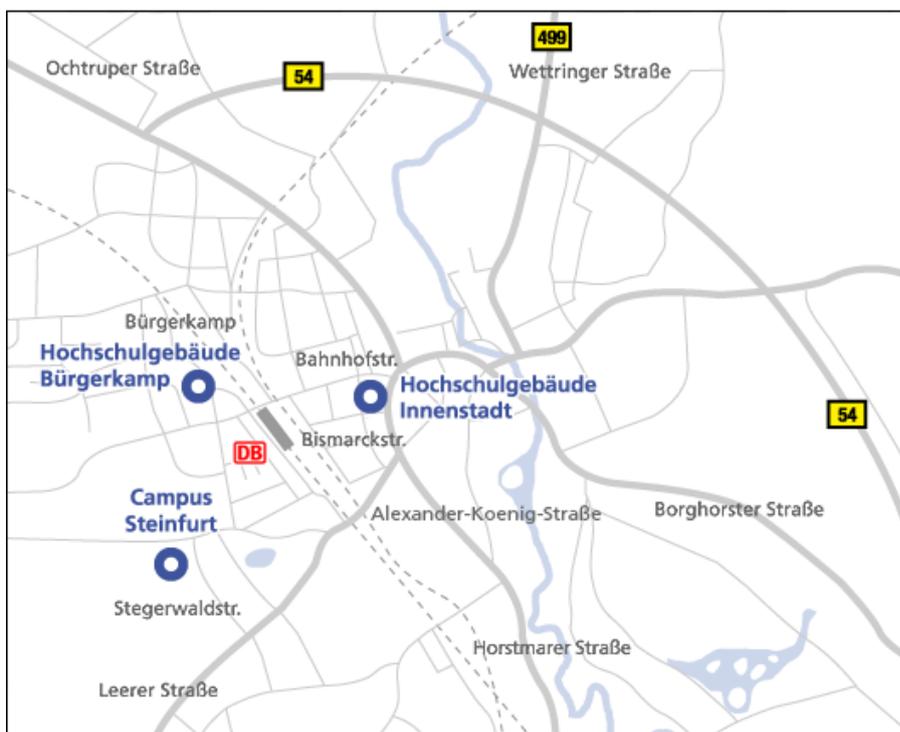
- Fachbereich Chemieingenieurwesen
- Fachbereich Elektrotechnik und Informatik
- Fachbereich Energie - Gebäude - Umwelt
- Fachbereich Maschinenbau
- Fachbereich Physikalische Technik

Hochschulgebäude Innenstadt, Bismarckstraße 11

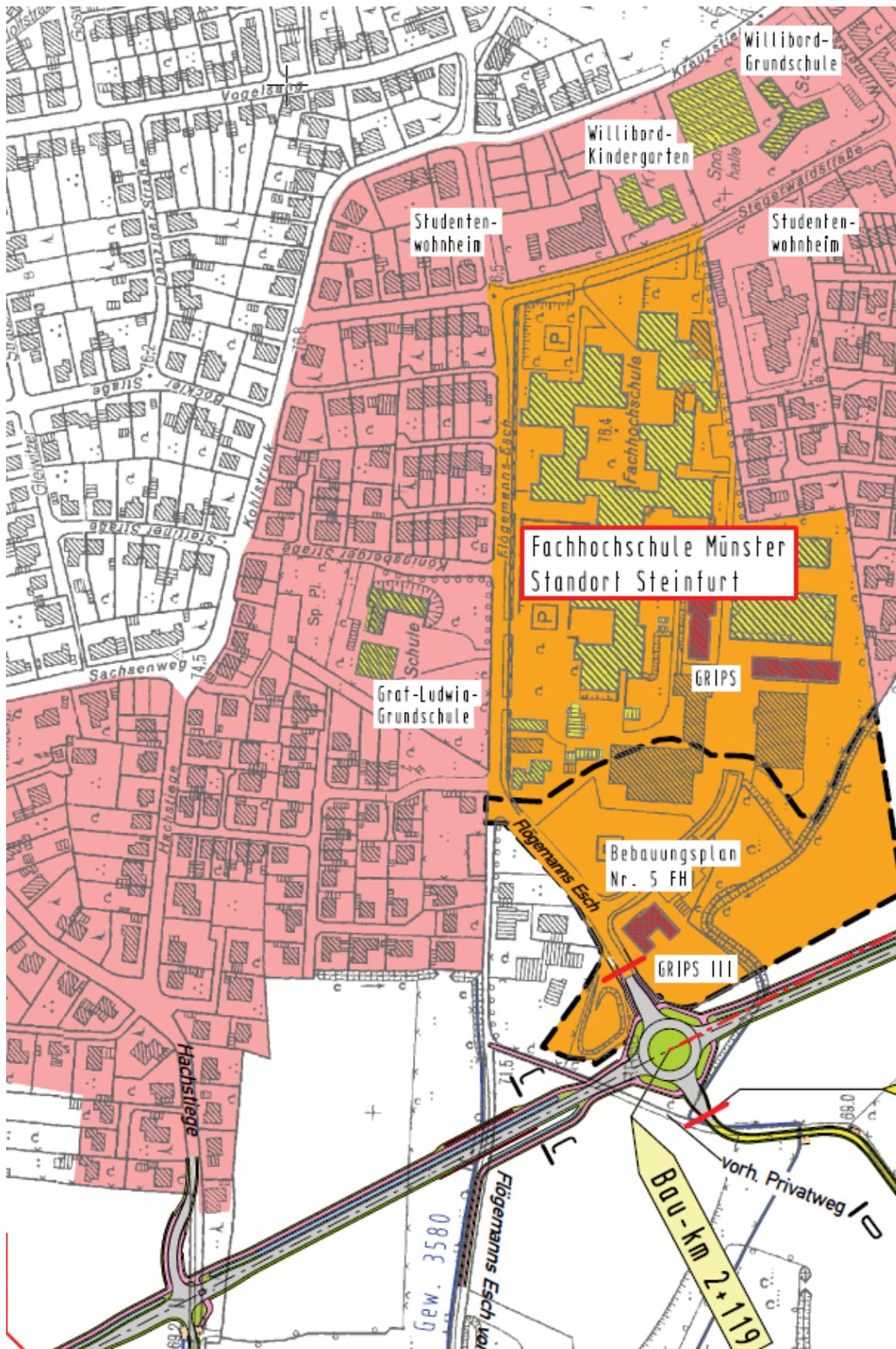
- Institut für Technische Betriebswirtschaft (ITB)

Hochschulgebäude Bürgerkamp 3

- Fachbereich Physikalische Technik (teilweise)



Darstellung Standort Steinfurt, Campus Stegerwaldstraße 39 (Campus Steinfurt)



Übersichtslageplan, M 1 : 5.000 (Auszug Planfeststellungsunterlage)

Beschreibung zum Übersichtslageplan M 1 : 5.000

Die Fachhochschule Münster, Campus Steinfurt mit den Gebäuden der FH und zugehörigen Parkplätzen liegt im Umfeld der Wohnbebauung, zweier Studentenwohnheime und den Sozialeinrichtungen der Stadt Steinfurt (1 Kindergarten, 2 Grundschulen, Turnhalle). Die Gebäude GRIPS I bis III sind auf dem FH-Gelände integriert bzw. angrenzend angelegt. Der Gesamtkomplex Campus FH Steinfurt mit GRIPS liegt am westlichen Ortsrand von Burgsteinfurt und ist nur über die vorhandenen Wohngebietsstraßen zu erreichen. Die Erschließungssituation ist nicht zukunftsfähig und soll durch den Neubau der K 76n von der Dieselstraße bis zur Leerer Straße nachhaltig verbessert werden.

Die Gesamtsituation der Fachhochschule Münster, Standort Steinfurt mit dem Gründer und Innovationspark Steinfurt, incl. dem Projekt Train (Transfer in Steinfurt) stellt sich summarisch wie folgt dar:

Die Fachhochschule ist mit ca. 4.000 Studierenden sowie hochqualifiziertem Lehrpersonal ein außergewöhnlicher und wichtiger Standortfaktor für die Stadt Steinfurt. Die Zahl der Studierenden ist in den letzten Jahren stark angestiegen. Hier wird dringend benötigter Nachwuchs an Ingenieuren in den unterschiedlichsten Fachbereichen ausgebildet. Im bundesweiten Ranking belegt die Fachhochschule Münster stets einen der Spitzenplätze. Die FH ist die drittmittelstärkste Fachhochschule in ganz Nordrhein-Westfalen. Hierdurch wird die hohe Qualität der Lehre und Forschung der Fachhochschule Münster belegt. Gerade die technischen Ingenieurwissenschaften haben hier eine besondere Funktion. Diese Fachbereiche sind am Standort Steinfurt verdichtet.

Bereits seit dem Jahr 2000 kooperieren die Wirtschaftsförderung des Kreises Steinfurt (WEST) und die Fachhochschule 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 unzählige 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 Studiengängen (z. B. Technische Orthopädie) neue zukunftsweisende, Studiengänge aufgelegt wurden. Trotz des erwarteten demographischen Wandels gehört die FH gerade mit ihrer Abteilung in Steinfurt zu den Bereichen 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 Fachhochschule heraus sind zahlreiche Kooperationsprojekte mit mehreren großen Unternehmen (z. B. Fa. Merck AG, BASF, etc.) aber auch mittelständischen Unternehmen (Emsa, TECE, etc.) 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 NRW (BLB) aufgebaut.

2005: Gebäude GRIPS I mit ca. 400 m² Nutzfläche
2008: Gebäude GRIPS II mit ca. 1.000 m² Nutzfläche
2013: Gebäude GRIPS III mit ca. 1.1000m² Nutzfläche
20XX: Gebäude GRIPS IV optional möglich

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 GRIPS III sind bereits auf die erwartete zukünftige Erschließung durch die K 76n ausgerichtet. Hier ist bereits das neue planerisch/architektonisch ansprechende Entree eines deutlich gewachsenen Hochschul- und Technologiestandortes entstanden.

Die Fachhochschule Münster hält den Bau der K 76n, westlichen Entlastungsstraße Steinfurt, mit Anschluss über den Kreisverkehr FH als eigenständiges Ziel zur redundanten Erschließung des Campus Steinfurt für unabdingbar und dringend. Die Forderung ist mit folgenden Argumenten begründet:

- Die Fachhochschule Münster 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. Auch wenn das Verkehrsaufkommen im Jahresverlauf schwankend ist (Semesterzeiten und vorlesungsfreie Zeiten), geben die folgenden Größenordnungen einen Näherungswert über die Verkehrsbelastungen:
 - Zurzeit studieren ca. 4.000 Studierende am Standort Steinfurt, ca. 100 Professorinnen und Professoren sowie ca. 250 wissenschaftliche Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter haben ihren Dienort / Arbeitsplatz auf dem Campus Steinfurt. Dazu kommen die nichtwissenschaftlichen Mitarbeiter sowie Lehrbeauftragte.
 - Zwar nimmt ein überwiegender Teil der Studierenden, insbesondere diejenigen, die in Münster wohnen, Angebote des öffentlichen Personennahverkehrs wahr. Ein erheblicher Prozentsatz der Studierenden pendelt allerdings auch per Pkw aus dem Umland ein, da die Erreichbarkeit der verschiedenen Herkunftsorte mit Angeboten des öffentlichen Personennahverkehrs in den ländlichen Flächen eher gering ist. Die Anzahl der im Stadtgebiet von Burgsteinfurt lebenden Studierenden ist nicht von großer Bedeutung.
 - Das Verkehrsaufkommen des Hochschulcampus besteht auch aus Versorgungsfahrten durch Transportfahrzeuge. In der Fahrzeug-Größenordnung zwischen 3,5 und 12 t werden zurzeit (ohne Baumaßnahmen) mehr als 20 Fahrten täglich zum Hochschulcampus durchgeführt. Durch Umstellung der Heizkraftanlage von Kohle auf Gas im Jahr 2013 hat die Fachhochschule bereits Verkehrsentlastungen erzielt und Schadstoffemissionen reduziert.
 - Im Zuge der Neubauten für den Fachbereich Maschinenbau und dem Hörsaalgebäude wurden zusätzliche, teilweise überdachte Fahrradabstellplätze an der Nordgrenze des Campusgeländes geschaffen. Darüber hinaus wurde in Zusammenarbeit mit der Stadt Steinfurt eine gesicherte Fahrradabstellanlage am Bahnhof erstellt. Zusammen mit der geplanten Erneuerung der alten „Felgenbieger“ sind dann am Standort Steinfurt ausreichend taugliche Fahrradabstellplätze vorhanden. Diese Maßnahmen sind wichtig, um den Standort auch für Fahrradnutzer attraktiver zu machen. Sie ändern aber nur marginal die grundlegende Verkehrsmittelwahl des Quell- und Zielverkehrs FH.

- Zusätzlich zum geplanten Neubau der K 76n ist eine ergänzende / verbesserte Anbindung an den ÖPNV auch im Interesse der Fachhochschule Münster.
- Die Belastung des Studienstandortes Steinfurt durch Verkehr 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 Fachhochschule Münster ganz unterdurchschnittlich ausgeprägt. Daher ist auch für künftige Nachfrageveränderungen davon auszugehen, dass die Faktoren, die für eine starke Akzeptanz des Studienortes 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 bedeuten, dass die Hochschule eine Konzentration ihrer Betriebsstätten durchführt. Das Hochschulgebäude Innenstadt, Bismarckstraße 11, würde in diesem Fall für Lehraufgaben aufgegeben und vom Eigentümer, dem Bau- und Liegenschaftsbetrieb des Landes Nordrhein-Westfalen, einer anderen Nutzung zugeführt. Das würde bedeuten, dass ein möglicher Rückgang der Nachfrage (und damit des Verkehrsaufkommens) am Rande der Innenstadt eine Verlagerung der verbleibenden Aktivitäten und des damit verbundenen Verkehrs zum Campus in Steinfurt zur Folge hätte.
- Das Hochschulgebäude am Bürgerkamp 3 wird im Status quo durch den Neubau der K 76n besser mit dem Campus an der Stegerwaldstraße vernetzt. Fahrten mit Pkw durch Wohngebiete können entfallen.
- Die Hochschule nimmt, 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 Nachbarschaft mit der Fachhochschule 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 mit einem Bauvolumen von ca. 30 Mio. € bis 2022. Die Erschließung der 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 Verkehrsauskommen entstehen wird.

Bereits heute ist die Anbindung der Fachhochschule Münster, Standort Steinfurt, an das klassifizierte Straßennetz nicht ausreichend. Die verkehrliche Erschließungssituation durch den Ortsteil Burgsteinfurt („Hufeisen“ und Leerer Straße) bzw. die Gewerbestraße Sonnenschein und die Wohnstraßen Sachsenweg, Kohlstrunk und Stegerwaldstraße / Flögemannsesch) ist nicht zukunftsfähig. Die Erschließung über die Stegerwaldstraße ist lediglich zur Erschließung 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.

Planfeststellungsverfahren
K 76n, Westliche Entlastungsstraße Steinfurt
und Neubau eines Wirtschaftsweges (Gemeindestraße im Außenbereich)

Anlage Städtebau

Inhaltsverzeichnis

0. Vorbemerkungen	Seite 2
1. Direkte Anbindung der Fachhochschule an das überörtliche Straßennetz und zweipolige Erschließung des Standortes	Seite 3
2. Verkehrsentlastung des inneren Ringes in Burgsteinfurt;	Seite 3
3. Verkehrsentlastung sensibler Wohnbereichsstraßen (z. B. Stegerwaldstraße und Flögemannsesch)	Seite 4
4. Indirekte Erschließung zukünftiger Bauflächen gemäß FNP am westlichen Ortsrand;	Seite 6
4.1 Innenentwicklung vor Außenentwicklung	Seite 6
4.2 Mittel- und langfristige Stadtentwicklung	Seite 8
4.3 Demografische Entwicklung der Stadt Steinfurt	Seite 9
4.4 ..Immobilienmarkt für Bestandsimmobilien	Seite 10
5. Anschluss des Gewerbegebietes Sonnenschein nach Süden an das klassifizierte Straßennetz.	Seite 10
6. Neubau eines Wirtschaftsweges (Gemeindestraße im Außenbereich)	Seite 10
7. Lindesaystraße	Seite 11
8. Hachstiege	Seite 11
9. Bauerschaft Sellen: Landschaftsgebundene Erholung	Seite 12
10. ÖPNV: Bus und Bahn	Seite 13

0. Vorbemerkungen

Der Kreis Steinfurt plant an der westlichen Peripherie des Ortsteils Burgsteinfurt den Neubau der K 76n mit den bekannten Planungszielen:

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

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 miteinander verbinden.

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 stadtvträglich aufzunehmen und den klassifizierten Straßen zuzuführen.

Die Planungsziele für das Gesamtprojekt Neubau der K 76n und Neubau eines Wirtschaftsweges (Gemeindestraße im Außenbereich) berücksichtigen wesentliche Städtebauliche Belange. Die Abstimmung und Integration städtebaulicher Belange im Rahmen öffentlichen Planungen ist eine gesetzliche Pflichtaufgabe auf der Grundlage der Fachplanungsgesetze.

Die Stadt Steinfurt hat die in der Planung der K 76n im Wesentlichen zu berücksichtigenden städtebaulichen Belange zusammengestellt. Für die Begründung im Planfeststellungsverfahren zum Neubau der K 76n sind die Darstellungen im wirksamen Regionalplan 2014 Münsterland und im wirksamen Flächennutzungsplan 2000 der Stadt Steinfurt ausreichend. Diese Vorgaben sind für den Neubau der K 76n grundsätzlich zu beachten.

Für die Abwägung der öffentlichen und privaten Belange gegeneinander und untereinander ist eine große Transparenz sachdienlich. Die Auswirkungen des Projektes K 76n auf den Ortsteil Burgsteinfurt hinsichtlich der städtebaulichen Begründungen und Ziele werden im Folgenden dargestellt. Diese Darstellungen berücksichtigen auch die wesentlichen Einwendungen im laufenden Planfeststellungsverfahren.

1. Direkte Anbindung der Fachhochschule an das überörtliche Straßennetz und zweipolige Erschließung des Standortes

Für dieses Planungsziel liegt mit der „**Anlage FH Münster, Standort Steinfurt**“, eine eigenständige Planungsbegründung für den Neubau der K 76n, Westliche Entlastungsstraße Steinfurt mit dem Anschluss Kreisverkehr FH vor.

Die Stadt Steinfurt ergänzt hier als städtebaulichen Belang:

„Das neu errichtete Hörsaalgebäude am westlichen Ende des Campus kann auch für öffentliche Veranstaltungen aus den Bereichen Wirtschaft, Freizeit und Kultur genutzt werden. Dazu stehen den Besuchern der Veranstaltungen auch die vorhandenen Stellplätze, angrenzend an das Hörsaalgebäude, zur Verfügung. Der Neubau der K 76n stellt damit auch eine verbesserte Erreichbarkeit für die genannten Veranstaltungen dar und fördert damit auch den Standortfaktor der Stadt Steinfurt als attraktiven Wirtschafts-, Freizeit- und Erholungsort.“

2. Verkehrsentslastung des inneren Ringes in Burgsteinfurt

Die Verkehrsentslastungen des inneren Ringes (Hufeisen) in Burgsteinfurt sind erforderlich, da die Verkehrsbelastung dieses Straßenzuges in den werktäglichen Hauptverkehrszeiten regelmäßig die Kapazitätsgrenze erreicht bzw. überschreitet. Mit den Verkehrsentslastungen reduzieren sich auch die Immissions- und Schadstoffbelastungen. Gleichzeitig vermindert sich das Unfallpotential für alle Verkehrsteilnehmer. Die Verkehrsuntersuchung 07/2011 prognostiziert eine Reduzierung der Verkehrsbelastung auf dem Hufeisen von 5 % für das Prognosejahr 2025.

Der Bau der "verlängerten Bahnhofstraße" in 2013 ist in der Verkehrsuntersuchung bereits berücksichtigt. Diese neue Gemeindestraße kann die geplante K 76n nicht ersetzen. Die verlängerte Bahnhofstraße, die den Eckbereich Bahnhofstraße/Goldstraße mit der Leerer Straße verbindet, wird dem zugeordneten Ziel der K 76n nicht gerecht. Der Verkehr, der nicht die Innenstadt zum Ziel hat (Fernverkehr), wird trotzdem fast bis an den inneren Ring geführt, was nicht der Intention der Planungen zur K 76n entspricht. So würde weiterhin Fahrzeugverkehr durch die Stadt geführt, der diesen Bereich grundsätzlich meiden soll.

Die Stadt Steinfurt bestätigt die Stellungnahmen von Bürgern, dass eine volle Innenstadt nicht im Sinne eines staatlich anerkannten Erholungsortes ist. So hat die Stadt Steinfurt als Erholungsort darauf zu achten, dass gewisse Schadstoffgrenzwerte im Erholungsgebiet nicht überschritten werden. Insofern ist jedes Fahrzeug, das um den Bereich des festgelegten Erholungsgebietes herumgeleitet wird, von Vorteil. Das Erholungsgebiet des Erholungsortes Steinfurt umfasst im Wesentlichen den Altstadtbereich von Burgsteinfurt sowie Teile des Buchenberges und des Bagno. Die geplante K 76n hingegen befindet sich am westlichen Rand von Burgsteinfurt. Somit wird über die K 76n auch der Verkehr vom Erholungsgebiet abgelenkt und die Erholungsfunktion weiter gesichert.

3. Verkehrsentlastung sensibler Wohnbereichsstraßen im Quartier Friedenau (z. B. Stegerwaldstraße, Flögemannsesch, Sachsenweg, Bohlenstiege)

In der Verkehrsuntersuchung 07/2011 werden die Prognosefälle für das Jahr 2025 beim Szenario 2 (rechtskräftige Bebauungspläne) gegenübergestellt. Hiernach ergeben sich Verkehrsentlastungen in Wohnbereichsstraßen des Quartiers Friedenau:

VUS K 76n von 07 / 2011: Verkehrsbelastungen in Kfz / 24 h (Rundungen: Kfz/24h auf 100 Fz, relativ auf 5 %)

Straße	Prognose-Nullfall	Prognose-Planfall 1a	Differenz absolut	Differenz relativ
K 76n, von Leerer Straße bis KV FH	0	2.300	+ 2.300	neu
Anschluss FH an die K 76n	0	600	+ 600	neu
K 76n, von KV FH bis zur Hachstiege	0	2.800	+ 2.800	neu
Anschluss Hachstiege an die K 76n	0	800	+ 800	neu
K 76n und Dieselstraße von Hachstiege bis Sonnenschein	0	3.300	+ 3.300	neu
Dieselstraße von Sonnenschein bis Meteler Stiege	3.300	5.400	+ 2.100	+ 65 %
Dieselstraße Meteler Stiege bis Ochtruper Straße	3.300	5.100	+ 1.800	+ 55 %
Stegerwaldstraße	2.100	1.200	- 900	- 40 %
Flögemannsesch	1.600	600	- 1.000	- 40 %
Drakenkamp (im Gewerbegebiet) Sachsenweg (in Friedenau)	2.200	1.300	- 900 - 600	- 40 %
Bohlenstiege	2.800	2.200	- 600	- 20 %
Sonnenschein	3.000	2.500	- 500	- 15 %
Goldstraße (Abschnitt Nord)	2.400	1.900	- 500	- 20 %
Goldstraße (Abschnitt Süd)	4.100	3.000	- 1.100	- 25 %
Verlängerte Bahnhofstraße	2.700	1.800	- 900	- 35 %

Die Tabelle verdeutlicht die teilweise erheblichen Entlastungen von Wohnbereichsstraßen gegenüber neuen Verkehrsbelastungen im dünn besiedelten Außenbereich. Die Hachstiege wird erheblich stärker durch den Anschluss an die K 76n belastet.

Durch die Verkehrsentlastungen wird das Wohnquartier Friedenau durch die einhergehende Reduzierung der Lärm- und Schadstoffemissionen aufgewertet und das Unfallpotential verringert.

Stegerwaldstraße: Aufhebung des Baumtores

Als Alternative zum Neubau der K 76n wird in Stellungnahmen die Forderung vorgebracht, das Baumtor in der Stegerwaldstraße wieder aufzuheben, um die Leistungsfähigkeit der Gemeindestraße im Wohnbereich zu erhöhen.

Das Baumtor wurde geschaffen, um eine Verkehrsberuhigung in diesem Wohngebiet mit den bekannten Sozialeinrichtungen zu erreichen. Die Maßnahme unterstützt die Geschwindigkeitseinhaltung der 30 km/h-Zone des Wohngebiets und verringert das Unfallrisiko. Eine Verschlechterung der Zugänglichkeit des Gebietes entsteht dadurch jedoch nicht.

Stegerwaldstraße: Neubau der Dreifachturnhalle und des Studentenwohnheims

In Stellungnahmen wird darauf hingewiesen, dass die Stegerwaldstraße offensichtlich noch nicht ausgelastet sei und infolgedessen auf den Neubau der K 76n verzichtet werden kann. Als Nachweis hierzu wird ein kontraproduktiver Neubau der Dreifachturnhalle und des Studentenwohnheimes genannt.

Der Bau der Dreifachturnhalle an der Stegerwaldstraße hat zu keiner Erhöhung der Verkehrsbelastung dieser Gemeindestraße geführt. Es ist stattdessen insgesamt von einer Verringerung der Verkehrsbelastung sowohl der Stegerwaldstraße und im Besonderen des inneren Ringes (Hufeisen) auszugehen.

Eine Sporthalle erzeugt selbstverständlich Quell- und Zielverkehre. Beim Bau der Dreifachturnhalle handelt es sich jedoch nicht um einen weiteren Neubau, sondern um einen Ersatz für die bisherige Turnhalle an der Jahnstraße. Der bisherige Hallenstandort lag zuvor isoliert im Bereich Jahnstraße/Horstmarer Straße und somit am inneren Ring. Aufgrund dieser Lage mussten sämtliche Nutzer der Halle mit einem Verkehrsmittel dorthin fahren. Dies galt insbesondere für Schulkinder, von denen die Halle schwerpunktmäßig genutzt wurde. Nunmehr ist aufgrund der unmittelbaren Lage der Dreifachturnhalle an der Stegerwaldstraße zu zwei Grundschulen, der Fachhochschule sowie einen Kindergarten festzustellen, dass für diese Benutzergruppen keine Fahrzeugverkehre mehr anfallen. Die Halle befindet sich in fußläufiger Entfernung. Insofern müssen diese Gruppen nicht mehr mit Bussen durch die Stadt gefahren werden. Die neue und größere Dreifachturnhalle wird selbstverständlich auch von zusätzlichen Nutzern beansprucht. Das hierdurch erzeugte Verkehrsaufkommen übersteigt jedoch nicht den bisherigen Verkehr zur ehemaligen Halle an der Jahnstraße.

Durch das neue Studentenwohnheim an der Stegerwaldstraße erfolgt ebenfalls keine Verkehrserhöhung, da für die Bewohner die tägliche An- und Abreise zu Fachhochschule entfällt.

Die Stadt Steinfurt verfolgt für die Wohnbereichsstraßen im Quartier Friedenau, die eine verkehrliche Ausrichtung zur Fachhochschule haben, das Ziel der Verkehrsentlastung. Hierdurch wird der Wohngebietscharakter mit den bekannten Sozialeinrichtungen gestärkt und die Belastungen für das Schutzgut Mensch / Wohnumfeld reduziert.

4. Indirekte Erschließung zukünftiger Bauflächen gemäß FNP am westlichen Ortsrand (Ortsteil Burgsteinfurt)

4.1 Innenentwicklung vor Außenentwicklung

Innenentwicklung:

Die Stadt Steinfurt hat sich dem Ziel der Innenentwicklung vor Ausdehnung in den Freiraum angeschlossen. Es wurden in den letzten Jahren nur kleinere Baugebiete innerhalb der Ortslage Burgsteinfurt ausgewiesen. Entsprechend dem Bedarf ist in den letzten Jahren eine maßvolle Ausweisung neuer Bauplätze vollzogen worden. Das heißt, es wurden nur kleinere Baugebiete ausgewiesen (Uhlandstraße, Ascheweg, Bahnhof, ehem. Bauhof) um zu gewährleisten, dass die vorhandenen größeren Baugebiete komplett bebaut werden und die dort vorgehaltene Infrastruktur entsprechend genutzt wird. Dadurch ist z.B. erreicht worden, dass alle Grundstücke in den Baugebieten Baumgarten und Pferdekamp veräußert worden sind und auch die bisher ungenutzten, städtischen Grundstücke in der Steintorfeldmark nach und nach verkauft werden.

Der Vorrang der Innenentwicklung lässt sich aber auch daran festmachen, dass die letztmalige Ausdehnung des Siedlungskörpers von Burgsteinfurt mit der Ausweisung des Baugebietes "Pferdekamp" in 2006 vollzogen wurde.

Die zuvor gemachten Ausführungen zur Innenentwicklung vor Ausdehnung der Bebauung in den Freiraum berücksichtigten die Belange zum Schutz von Grund und Boden im Vorrang vor den Belangen der Wohnbedürfnisse für weite Kreise der Bevölkerung. In Ausnahmefällen wurde dem Belang der Schaffung von Wohnraum der Vorzug gegeben.

Aufgrund verschiedener Faktoren kann nicht nur die Innenentwicklung in Burgsteinfurt vorangetrieben werden. Es besteht eine stetige Nachfrage nach mindestens 20 neuen Bauplätzen im Jahr. Aus diesem Grund muss auch über die Ausweisung neuer Bauflächen im Außenbereich von Burgsteinfurt nachgedacht werden.

Die Ausweisung von Wohnbauflächen im Außenbereich kann nur entsprechend dem wirksamen Flächennutzungsplan (FNP) der Stadt Steinfurt vom 23. März 2000 erfolgen. Es handelt sich hierbei um bislang ungenutzte Wohnbauflächen nur im Süden und Westen der Ortslage Burgsteinfurt. Der neu aufgestellte Regionalplan Münsterland, der seit dem 27.06. 2014 wirksam ist, lässt langfristig (mindestens bis 2025) eine Entwicklung nur in diesen bereits genannten Wohnbauflächen des Flächennutzungsplanes zu. Minimale Erweiterungen bis zur linienabgestimmten Trasse der K 76n sind denkbar (s. auch Außenentwicklung).

Nach nunmehr 8 Jahren findet nach der letztmaligen Ausdehnung der Bebauung in den Außenbereich im Stadtteil Burgsteinfurt mit der Erschließung des 2,9 ha großen Baugebietes "Pferdekamp-Süd" erstmalig wieder die Ausweisung von Bauflächen auf bisher landwirtschaftlich genutzten Flächen statt. Dabei zeigt sich, dass es eine große Nachfrage nach diesen Baugrundstücken gibt, so dass diese Grundstücke kurzfristig vermarktet sein werden. Somit verbleibt es im Süden von Burgsteinfurt von Burgsteinfurt noch bei einer unbebauten Fläche von ca. 3 ha. Hier können in etwa noch 45 neue Bauplätze entstehen.

Die Stadt Steinfurt entwickelt als neue aktuelle Nutzungsmöglichkeit die innerstädtische Gewerbebrache "Spinnerei Rolinck". Dieses Baugebiet verfügt nach dem Planentwurf über 53 neue Bauplätze. Es zeigt sich aber schon jetzt, dass dieses Baugebiet die angestaute Nachfrage nach Baugrundstücken allein nicht befriedigen kann.

Die vorstehenden Ausführungen zeigen, dass die Stadt Steinfurt dem Aspekt des schonenden Umgangs mit Grund und Boden - soweit es möglich ist - Rechnung trägt und in der Regel neue städtebauliche Entwicklungsmöglichkeiten im Innenbereich vor Ausdehnung der Bebauung im Außenbereich den Vorrang einräumt. Insgesamt bleibt aber festzuhalten, dass allein mit den Baugrundstücken im Innenbereich von Burgsteinfurt die bestehende Nachfrage nach Baugrund nicht befriedigt werden kann.

Außenentwicklung

Nach dem Baugesetzbuch (BauGB) haben die Gemeinden gemäß § 1 (6) Nr. 1 und Nr. 2 BauGB u.a. dafür Sorge zu tragen, dass gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse herrschen, die Wohnbedürfnisse der Bevölkerung berücksichtigt werden, sozial stabile Bewohnerstrukturen geschaffen und erhalten werden oder die Eigentumsbildung weiter Kreise der Bevölkerung ermöglicht wird.

Es ist derzeit eine dringende Aufgabe der Stadt Steinfurt, der angestauten Nachfrage nach Bauland nachzukommen, nachdem in den letzten Jahren keine größeren Baugebiete mehr ausgewiesen wurden. Die Nachfrage ist aktuell vorhanden und als dauerhaft zu bewerten. Die Zahl der erteilten Genehmigungen für Einzel- und Doppelhäuser liegt bei mindestens 20 pro Jahr und Stadtteil. Insofern gibt es die Baulandnachfragen in Steinfurt tatsächlich.

Dies zeigt sich auch regelmäßig an der stark ansteigenden Zahl von Bauanträgen, wenn neue Baugebiete ausgewiesen wurden. So lag in den letzten Jahren die Zahl der Bauanträge nach Ausweisung neuer Baugebiete wieder deutlich höher als in den Jahren zuvor. Es wurden in 2012 noch 58 Einfamilien- und Doppelhäuser genehmigt, in 2013 aufgrund eines größeren Neubaugebietes in Borghorst 103 und es sind in 2014 bisher 69 Genehmigungen (Stand Oktober 2014).

Im Westen von Burgsteinfurt weist der FNP noch ca. 17,4 ha Wohnbaufläche aus, die derzeit noch ungenutzt sind. Hierbei ist aber festzustellen, dass die südliche Fläche mit einer Größe von 2,4 ha mittig durch die geplante Trasse der K 76n durchschnitten wird, so dass diese für eine wohnbauliche Entwicklung nicht mehr zur Verfügung steht. Es verbleibt es im Westen von Burgsteinfurt eine Gesamtfläche von ca. 15 ha, die gemäß FNP für Wohnbebauung zur Verfügung stehen. Dies entspricht einer Entwicklungsmöglichkeit von gut 200 Bauplätzen.

Der gültige Regionalplan Münsterland vom 27.06. 2014, berücksichtigt die linienabgestimmte Trasse der K 76n. Im Westen der Ortslage Burgsteinfurt sind geringfügige Erweiterungsmöglichkeiten für Wohnbauflächen über die Darstellung des FNP 2000 hinaus dargestellt. Diese sog. Allgemeinen Siedlungsbereiche sind bis an die geplante Trasse der K 76n herangeführt worden. Dieser Unterschied in der Darstellung auf Seite 8 der Anlage "Bedarfsnachweis und Variantenwahl" gut zu erkennen. Dort zeigt sich, dass dabei vorrangig der Bereich zwischen den Straßen Friedenau und Hachstiege mit einer Größe von ca. 2,5 ha zu nennen ist.

Die vorgenannten zusätzlichen Flächen für eine potentielle Wohnbebauung in einer Größe von rund 2,5 ha zwischen Friedenau und Hachstiege relativieren sich jedoch recht schnell. Im Gegensatz zu den bisherigen Annahmen und der (Neu-)Aufstellung des FNP 2000 ist festzustellen, dass die Aspekte des Artenschutzes eine viel wichtigere Rolle spielen als noch vor einigen Jahren. Dies hat sich bei den Planungen für die K 76n gezeigt. Dort sind umfangreiche Untersuchungen hinsichtlich der planungsrelevanten Arten vorgenommen worden. Aufgrund der Anzahl und Häufigkeiten der festgestellten Arten sind allein für den geplanten Bau der K 76n umfangreiche Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen vorzusehen. Besonders fallen hier die Bestandssicherungen von Hecken und Einzelbäumen sowie die Planungen von Überflughilfen für die Fledermäuse ins Gewicht. Maßnahmen der Bestandsicherung und Ergänzung von Heckenstrukturen (Grünzügen) für den Artenschutz sind vor allem hinsichtlich ihres Flächenbedarfes in neuen Wohnsiedlungsbereichen erheblich.

Ohne diese Flächen genau quantifizieren zu können, ist schon jetzt absehbar, dass es insgesamt bei einer maximalen Entwicklung von ca. 200 Bauplätzen im westlichen Ortsrand von Burgsteinfurt verbleiben wird.

Bei der Planung von Baugebieten ist zu berücksichtigen, dass es immer schwieriger wird, Bauflächen verfügbar und bezahlbar zu machen. So werden die Grundstücke im innerstädtischen Baugebiet einen deutlich höheren Kaufpreis haben, als im Baugebiet Pferdekamp-Süd. Auch aus diesem Grund ist es sinnvoll und geboten, Baugebiete in Ortsrandlage zu entwickeln, um möglichst vielen Bevölkerungsschichten die Chance auf Wohneigentum zu gewähren.

Die Nachfrage nach Baugrundstücken im Außenbereich dokumentiert eine Gruppe von Interessenten, die lieber am Stadtrand wohnen möchte, wo die Lärmimmissionen geringer sind und es für Kinder ggf. die Möglichkeit gibt, auf der Straße zu spielen. Auch diese Interessen sind in der Stadtplanung zu berücksichtigen. Betrachtet man die derzeitige Nachfrage nach Baugrundstücken in Burgsteinfurt, so ist festzuhalten, dass es keine einheitlichen Wünsche gibt. Es werden verschiedene Lagen und auch verschiedene Bauformen nachgefragt. Hinsichtlich der Lage werden sowohl die innerstädtischen Lagen als auch die ruhigen, verkehrsarmen Baugebiete für Familien nachgefragt. Bei den Bauformen gibt es ebenso viele Nachfragen nach dem "klassischen" Einfamilienhaus bzw. Doppelhaus in Form der sog. 1½-geschossigen Bebauung als auch nach den sog. "Stadtvillen" oder dem Geschosswohnungsbau.

Alle Nachfragen können aus stadtgestalterischen (oder auch abstandsrechtlichen) Gründen jedoch nicht mit einem Baugebiet befriedigt werden, so dass es seitens der Stadt als erforderlich angesehen wird, neben innerstädtischen Baugebieten auch Baugebiete am Stadtrand auszuweisen.

4.2 Mittel- und langfristige Stadtentwicklung

Die Stadt Steinfurt führt ein sog. Bauflächen- und Grundstückskataster. In diesem Kataster werden die noch unbebauten Grundstücke in den beiden Stadtteilen Steinfurts in Übersichtskarten erfasst. In den zugehörigen Tabellen wird hinsichtlich des Zustandes und der Verfügbarkeit der Flächen unterschieden. D.h., es wird dargestellt, ob diese Flächen planungsrechtlich Bauland und schon erschlossen sind.

Im Bauflächenkataster werden somit die mittelfristig und langfristig erforderlichen Flächen für die Stadtentwicklung in aktueller Berücksichtigung der planungsrechtli-

chen und eigentumsrechtlichen Verfügbarkeit geführt. Dabei handelt es sich neben den Freiflächen im Innenbereich von Burgsteinfurt um die Außenbereichsflächen am westlichen Ortsrand von Burgsteinfurt. Hierzu kann zunächst pauschal gesagt werden, dass diese Flächen für eine Baulandentwicklung derzeit nicht zur Verfügung stehen. Daher sind sie auch im Bauflächen- und Grundstückskataster entsprechend einer Ampel gelb bzw. rot hinterlegt. Viele dieser Flächen müssten zudem erst noch erschlossen werden, was eine finanzielle Vorleistung für einen potenziellen Investor bedeutet.

Insgesamt ist jedoch als Fazit festzuhalten, dass auch die Stadt Steinfurt langfristig nicht darauf verzichten kann, Planungsrecht für Wohnbauflächen am westlichen Rand der Ortslage Burgsteinfurt zu schaffen. Nach den Vorgaben des FNP bzw. überörtlicher Vorgaben durch Raumordnung und Landesplanung ist eine solche Entwicklung fast ausschließlich auf Flächen, die sich unmittelbar östlich an die geplante K 76n anschließen, möglich. Die dort vorhandenen Reserven von rund 15 ha werden auch in Gänze benötigt. Dies zeigt die hiesige Nachfrage nach Bauland sowie die Aussagen und Darstellungen im Regionalplan, die als Zeithorizont das Jahr 2025 haben. Ein erstes Erschließungskonzept für die Flächen wurde bereits im Zuge der Neuaufstellung des Flächennutzungsplanes (1993 - 2000) erstellt.

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.

4.3 Demografische Entwicklung der Stadt Steinfurt

Der demografische Wandel ist wie in vielen anderen Kommunen der Bundesrepublik Deutschland auch in Steinfurt angekommen. Die sich ändernde Altersstruktur in der Bevölkerung und die Abnahme der Einwohnerzahlen machen sich auch im Bausektor bemerkbar. Festzustellen ist dies in den letzten 10 - 15 Jahren vor allem am Bedarf an Seniorenwohnungen und der geringeren Nachfrage nach Bauplätzen. Wie oben bereits angegeben verbleibt dennoch unter Berücksichtigung der Innenentwicklung vor Außenentwicklung eine stetige Nachfrage nach mindestens 20 neuen Bauplätzen / Jahr im Ortsteil Burgsteinfurt.

Zum demografischen Wandel zählt insbesondere die Bevölkerungsentwicklung, die sich dann zumeist negativ darstellt. Hier ist darauf zu verweisen, dass die Stadt Steinfurt eine solche Entwicklung nicht einfach hinnehmen will, sondern dem Trend entgegenwirken möchte. Die Ausweisung neuer Baugebiete ist dabei ein Baustein, diesem Trend entgegenzuwirken. Inwieweit solche Effekte durch die Schaffung neuer Baugebiete tatsächlich entstehen, kann noch nicht abschließend bewertet werden. Festzustellen ist aber, dass nach einer stetigen Abnahme der Bevölkerung in Steinfurt ab 2006 in 2014 erstmals wieder ein leichter Anstieg bei der Bevölkerung zu verzeichnen. Dies könnte somit auch im Zusammenhang mit den neu geschaffenen Baugebieten/Bauplätzen stehen.

Bestätigt wird der positive Trend der Bevölkerungsentwicklung u.a. durch den Bedarf eines weiteren 2-3-Gruppen-Kindergartens im Stadtteil Burgsteinfurt. So beschäftigt sich die Verwaltung derzeit damit, einen Standort für diese Einrichtung zum Schuljahr 2015/16 zu finden. Der Standort soll westlich der Bahnstrecke Münster-Gronau liegen, weil dort dieser Bedarf entsteht. Auch die Schließung einer Grundschule in Burgsteinfurt steht nicht zur Debatte.

Die Stadt Steinfurt sieht eine gewisse Gefahr darin, weiter Einwohner zu verlieren, wenn nicht entsprechende Wohnflächenangebote für Familien und andere Bevölkerungsgruppen geschaffen werden. Insofern ist es als glücklicher Umstand anzusehen, dass es zunächst zwei Baugebiete ("Pferdekamp-Süd" und „Spinnerei Rolinck“) umgesetzt werden können und damit für die Bevölkerung auch gewisse Wahlmöglichkeiten hinsichtlich der Lage bestehen.

Im Weiteren entwickelt die Stadt Steinfurt auch Konzepte und Planungen zur Attraktivitätssteigerung der Ortskerne beider Stadtteile als Bausteine für eine nachhaltige demografische Entwicklung von Steinfurt. So wurde aktuell der neue Posten der Altstadtmanagerin geschaffen und besetzt. Aufgabe der Altstadtmanagerin ist es, die oben genannten Konzepte zu entwickeln bzw. zu erarbeiten. Dabei arbeitet die Altstadtmanagerin eng mit der Steinfurt Touristik e.V., der Werbegemeinschaft und der Wirtschaftsförderung der Stadt Steinfurt zusammen.

4.4 Immobilienmarkt für Bestandsimmobilien

Auf dem Immobilienmarkt besteht laut örtlicher Immobilienmakler ein zu geringes Angebot an verfügbaren Bestandsimmobilien. Die Zahl der zum Verkauf stehenden Wohnhäuser in Burgsteinfurt liegt im Mittel zwischen 25 – 30 Objekte im Jahr. Allgemein ist aber auch auf dem „Gebrauchtimmobiliemarkt“ in Burgsteinfurt festzustellen, dass das Angebot hier relativ knapp ist. Die Makler bekunden, dass der Markt für Grundstücke und Immobilien in Burgsteinfurt derzeit quasi „abgegrast“ sei. Hinsichtlich der Grundstücke wurde angegeben, dass man gar nichts mehr habe und bei den Immobilien gerne das Doppelte im Angebot hätte, um den Anforderungen / Anfragen besser gerecht werden zu können.

5. Anschluss des Gewerbegebietes Sonnenschein nach Süden an das klassifizierte Straßennetz.

Für das Gewerbegebiet Sonnenschein ist die geplante K 76n eine deutliche Verbesserung der Erschließungssituation. Der Anschluss nach Süden an die vorhandene K 76, Leerer Straße, bewirkt eine deutliche Aufwertung des Gewerbegebietes.

Das Gewerbegebiet Sonnenschein ist einerseits durch relativ große und industrielle Unternehmen (Fa. Buckeye, Fa. Walki, Fa. Möller Chemie, Fa. DHL etc.) und andererseits mittelständisch geprägt. Die dort ansässigen Firmen haben Kundenverkehre und Zulieferverkehre sowohl regional als auch überregional.

Die Erreichbarkeit der Firmen wird durch die Maßnahme K 76n wesentlich verbessert. Weiter wird die Vermarktungsmöglichkeit der noch zur Verfügung stehenden Gewerbeflächen des Gewerbegebietes erheblich unterstützt, da diese Flächen deutlich attraktiver werden. Somit bringt die geplante Neubaumaßnahme K 76n eine wichtige infrastrukturelle Aufwertung des Gewerbegebietes und damit des Wirtschaftsstandortes Steinfurt mit sich.

6. Neubau eines Wirtschaftsweges (Gemeindestraße im Außenbereich)

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 Sellen/Veltrup. Das Projekt verfolgt als zukünftige Gemeindestraße im Außenbereich langfristige und nachhaltige Planungsziele der Stadt Steinfurt und ist von hohem Nutzen für öffentliche Belange:

- Landwirtschaftlicher Verkehr der Hofstellen und Anliegerflächen.
- Ver- und Entsorgung der Wohn- und Wirtschaftseinheiten.
- Förderung der Zugänglichkeit der Bauerschaft 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 vorh. Wirtschaftwege erreichbar oder wird über die Hofstelle Biecker (Privatweg) angefahren.

7. Lindesaystraße

Die Lindesaystraße hat gemäß Ratsbeschluss vom 28. Januar 1997: „Klassifizierungen der Straßen für Steinfurt“ die Funktion einer Haupteerschließungsstraße in einem Wohngebiet. Insofern ist es Aufgabe dieser Straße den Fahrzeugverkehr aus den angrenzenden Wohnbereichen aufzunehmen und (relativ zügig) abzuführen. Die zugewiesene Funktion als Haupteerschließungsstraße heißt auch, dass dort durchaus mehr Verkehr stattfinden kann und soll als in den reinen Wohnstraßen, die z.B. als Spielstraßen ausgewiesen sind. Die Ausweisung einer Haupteerschließungsstraße als Spielstraße kann somit nicht erfolgen. Die Lindesaystraße wird weiterhin als Tempo-30-Zone gemäß Straßenverkehrsordnung ausgewiesen.

Die Verkehrsuntersuchung 07/2011 einschließlich der hierzu vorgenommenen Zählungen zeigen, dass auf der Lindesaystraße relativ wenig Fahrzeugverkehr stattfindet (rund 700 Fahrzeuge in den 6 Spitzenstunden des Tages). Selbst eine gewisse Zunahme der Verkehrsbelastungen würde zu keinen immissionsschutzrechtlichen Konflikten führen oder gar die Wohnqualität des Gebietes in Frage stellen.

Der Anschluss der K 76n mit dem Kreisverkehr K 76n/K 76/Lindesaystraße wird nicht dazu führen, dass künftig Schleichverkehre (Horstmar - FH) durch die Wohngebiete fahren. Nennenswerte Durchgangsverkehre zwischen der L 580, Horstmarer Straße, und der K 76, Leerer Straße, sind nicht vorhanden und bedingt durch den Neubau der K 76n nicht zu besorgen. Dies belegt die Verkehrsuntersuchung 07/2011 auf der Grundlage von Verkehrserhebungen mittels Kennzeichenverfolgung und Prognoseberechnungen unter Bewertung des aufgehobenen Engpasses Eisenbahnbrücke.

Als sensible Nutzung findet sich an der Lindesaystraße ein Spielplatz. Dieser ist aber entsprechend zur Lindesaystraße abgezaunt und hat auch Zugangsmöglichkeiten von den dortigen Nebenwegen und der Raabestraße. Der DRK-Kindergarten liegt in einer Entfernung von rund 300 m zum Veltruper Kirchweg und liegt damit weit ab von der angeblichen Schleichverkehrsrouten.

8. Hachstiege

Die Hachstiege hat gemäß Beschluss des Rates vom 28. Januar 1997: „Klassifizierungen der Straßen für Steinfurt“ die Funktion einer Haupteerschließungsstraße in einem Wohngebiet. Insofern ist es Aufgabe dieser Straße den Fahrzeugverkehr aus den angrenzenden Wohnbereichen aufzunehmen und (relativ zügig) abzuführen. Die

zugewiesene Funktion als Haupterschließungsstraße heißt auch, dass dort durchaus mehr Verkehr stattfinden kann und soll als in den reinen Wohnstraßen, die z.B. als Spielstraßen ausgewiesen sind. Die Ausweisung einer Haupterschließungsstraße als Spielstraße kann somit nicht erfolgen. Die Hachstiege wird auch zukünftig als Tempo-30-Zone gemäß Straßenverkehrsordnung ausgewiesen.

Die Hachstiege hat im Anschlussbereich zur K 76n zukünftig eine Verkehrsbelastung von ca. 800 Kfz/24h. Der Straßenquerschnitt mit einer Regelbreite der Fahrbahn von 4,80 m einschließlich beidseitiger Rinne ist geeignet, diese Verkehrsmengen aufzunehmen. Dieses Maß entspricht Vorgaben aus der Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06) der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, Arbeitsgruppe Straßenentwurf, die für den Begegnungsfall Pkw/Pkw eine Fahrbahnbreite von 4,75 m vorsieht. Auch ein eingeschränkter Begegnungsverkehr Lkw/Pkw ist bei dieser Straßenbreite möglich. Dieser Begegnungsfall wird auf der Hachstiege jedoch eher die Ausnahme sein, da Ziel- und Quellverkehre von Lkws auf der Hachstiege grundsätzlich nicht gegeben sind.

Weiter östlich, im Bereich der Grundstücke Hachstiege 39/41 weitet sich die Fahrbahn auf 5,2 m auf. Hier gibt es zur Verkehrsberuhigung auch eine Fahrbahnverengung.

9. Bauerschaft Sellen: Landschaftsgebundene Naherholung / Landschaftsbild

Die Zugänglichkeit zur Bauerschaft Sellen ist durch ein ausgebautes Wegesystem gegeben. Südlich des Gewerbegebietes Sonnenschein liegt auf einer ehemaligen Bahntrasse der Radweg Steinfurt – Metelen. In Verlängerung der Hachstiege verläuft der überörtliche Münsterlandwanderweg X 6. Die aus Burgsteinfurt herausführenden Straßen führen nach Westen in die freie Landschaft. Der Landschaftsraum eignet sich für eine naturbezogene Erholung in Form von Spazieren und Radfahren. Besondere Erholungsinfrastruktur ist nicht vorhanden.

Bei der Linien- und Gradientenwahl der K 76n wurde dem Vermeidungsgebot des Landschaftsgesetzes beachtet. Aus Sicht des Landschaftsbildes sind dabei hervorzuheben:

- Linienwahl mit geringer Inanspruchnahme von Gehölzstrukturen;
- Gradientenwahl überwiegend in geringer Dammlage;
- Anbindung der für die Erholungsinfrastruktur wichtigen Wegeverbindungen (Radweg nach Metelen und Wanderweg X 6);
- Wiederherstellung der bisherigen Wegeverbindungen.

Trotz der genannten Vermeidungsmaßnahmen wird in die Landschaftsbildeinheit „Strukturreiche Ackerlandschaft“ erheblich eingegriffen. Durch die K76n erfolgt eine Überformung des Landschaftsbildes. Landschaftsbildprägende Gehölzstrukturen gehen durch 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.

Die Neugestaltung bzw. Wiederherstellung des Landschaftsbildes erfolgt überwiegend durch Gestaltungsmaßnahmen. Es werden auch Vermeidungs- und Ausgleichsmaßnahmen für den Naturhaushalt multifunktional für das Landschaftsbild

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

Durch landschaftspflegerische Gestaltungsmaßnahmen werden die Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes kompensiert. Vorgesehen sind Bepflanzungsmaßnahmen, die dem Charakter des Landschaftsbildes entsprechen. Hier ist die Bepflanzung der Straßentrasse mit einer Baumallee zu nennen. In den Querungsbereichen mit den bestehenden Wegeverbindungen werden intensive, artenschutzrechtlich begründete Bepflanzungsmaßnahmen im Bereich der Fledermausflugstraßen durchgeführt, die gleichzeitig Eingriffe in das Landschaftsbild kompensieren.

Durch die vorgenannten landschaftspflegerische Maßnahmen, die überwiegend multifunktional konzipiert sind, erfolgt eine Wiederherstellung und Neugestaltung des Landschaftsbildes. Durch den Neuanschluss der für die Erholung bedeutenden Wegebeziehungen erfolgt keine Einschränkung der Erholungseignung. Nach Durchführung aller vorgesehenen Gestaltungs-, Vermeidungs- und Ausgleichsmaßnahmen verbleiben keine erheblichen Beeinträchtigungen in Landschaftsbild und Erholungseignung.

Der Neubau des Wirtschaftsweges (Gemeindestraße im Außenbereich) ergänzt das landwirtschaftliche Wegenetz und fördert als Erschließungsmaßnahme die Zugänglichkeit der Bauerschaft Sellen als Naherholungsbereich.

10. ÖPNV; Bus und Bahn

Die FH Münster, Standort Steinfurt befindet sich am westlichen Ortsrand des Stadtteiles Burgsteinfurt. Das Gelände der FH mit einer Größe von rund 6,78 ha erstreckt sich südlich der Straße Flögemannsesch von der Stegerwaldstraße bis zur Straße Am Campus. Die FH ist großräumig durch die Bahnstrecke 407, Münster – Steinfurt – Enschede, die so genannte Euregio-Bahn, Linie RB 64, für den ÖPNV erschlossen. Die Regionalbahn verkehrt in der Hauptverkehrszeit mit Verdichtertzügen im Halbstundentakt auf der Strecke Münster – Burgsteinfurt und im Stundentakt auf der Richtung Enschede – Burgsteinfurt (jeweils in beiden Fahrtrichtungen). Die FH Steinfurt liegt westlich des Haltepunktes Burgsteinfurt, in einer fußläufigen Entfernung von etwa 1.100 m. Der Campus ist daher grundsätzlich durch den regionalen Verkehr ausreichend erschlossen.

Eine ggf. erforderliche Verbesserung der Erreichbarkeit des Campus Steinfurt ab Bahnhof Burgsteinfurt durch den Bus-ÖPNV z.B. mittels Shuttle-Verkehr oder Ortslinienverkehr ist eine Frage des Ortsverkehrs und liegt in der Zuständigkeit der Stadt Steinfurt bzw. der FH Münster selbst. Seitens der Stadt Steinfurt und der FH ist ein Ausbau des bestehenden Angebotes nicht vorgesehen. Die Kurzstrecke vom Bahnhof zur FH von ca. 1.100 m wird sowohl den Studenten als auch von den Angestellten der FH zu Fuß bzw. mit dem eigenen Fahrrad wahrgenommen. Für letztere wurden am Bahnhof Burgsteinfurt im Sommer 2013 unter finanzieller Beteiligung der FH 60 weitere Anlehnbügel für 120 Fahrräder installiert. Die Fahrradabstellanlage hat eine 2 m hohe Einzäunung (Stabgitter) erhalten.

Der Kreis Steinfurt hat im Rahmen der Aufstellung der Planfeststellungsunterlagen eine Anfrage für den Bedarf eines Bus-ÖPNV mit Zielpunkt FH bei den zuständigen Linienbetreibern gestellt. Zu diesem Zeitpunkt wurde der Bedarf für eine Änderung /

Ergänzung des Bus-ÖPNV nicht gesehen. Der Kreis Steinfurt wird für die Ausführungsplanung eine erneute Anfrage bei den Linienbetreibern Anfrage stellen.
Die Ergänzung und Optimierung des ÖPNV kann die Ziele der K 76n nicht erreichen.

Planfeststellungsverfahren
K 76n, Westliche Entlastungsstraße Steinfurt
und Neubau eines Wirtschaftsweges (Gemeindestraße im Außenbereich)

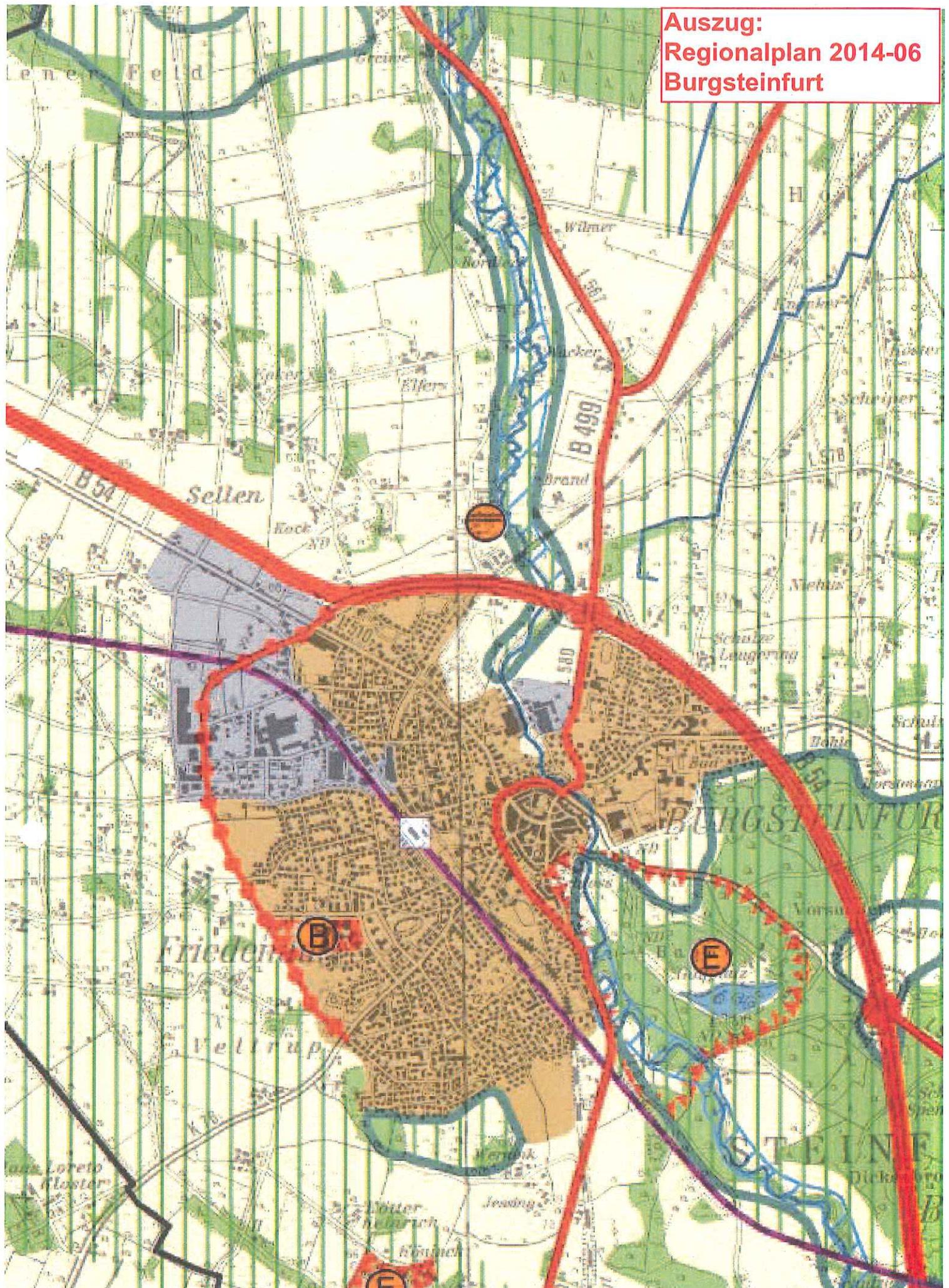
Anlagen zur Anlage 3: Städtebau

Inhaltsverzeichnis

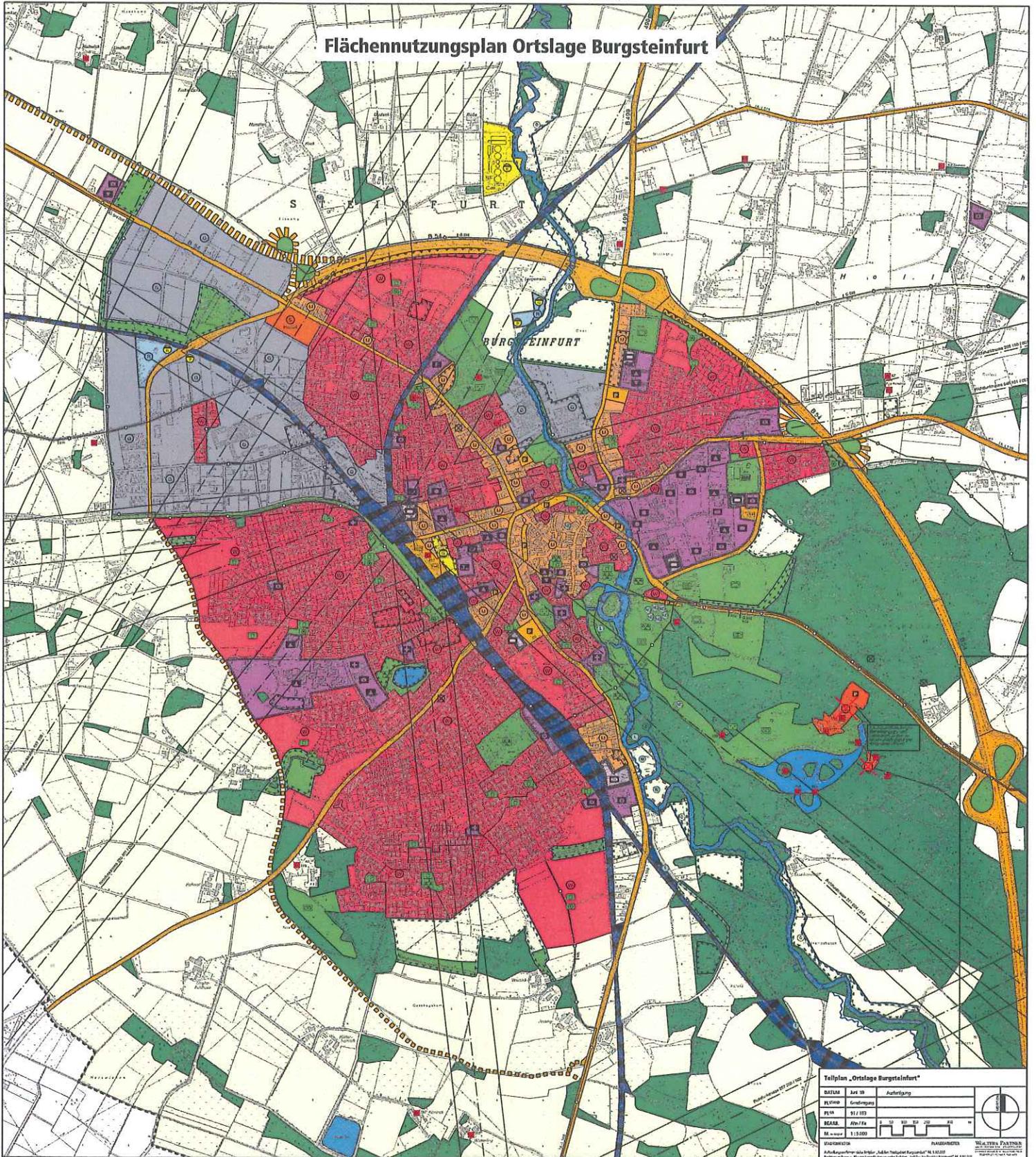
Aktuelle Auszüge aus Planunterlagen (Stadt Steinfurt, Urteil Burgsteinfurt)

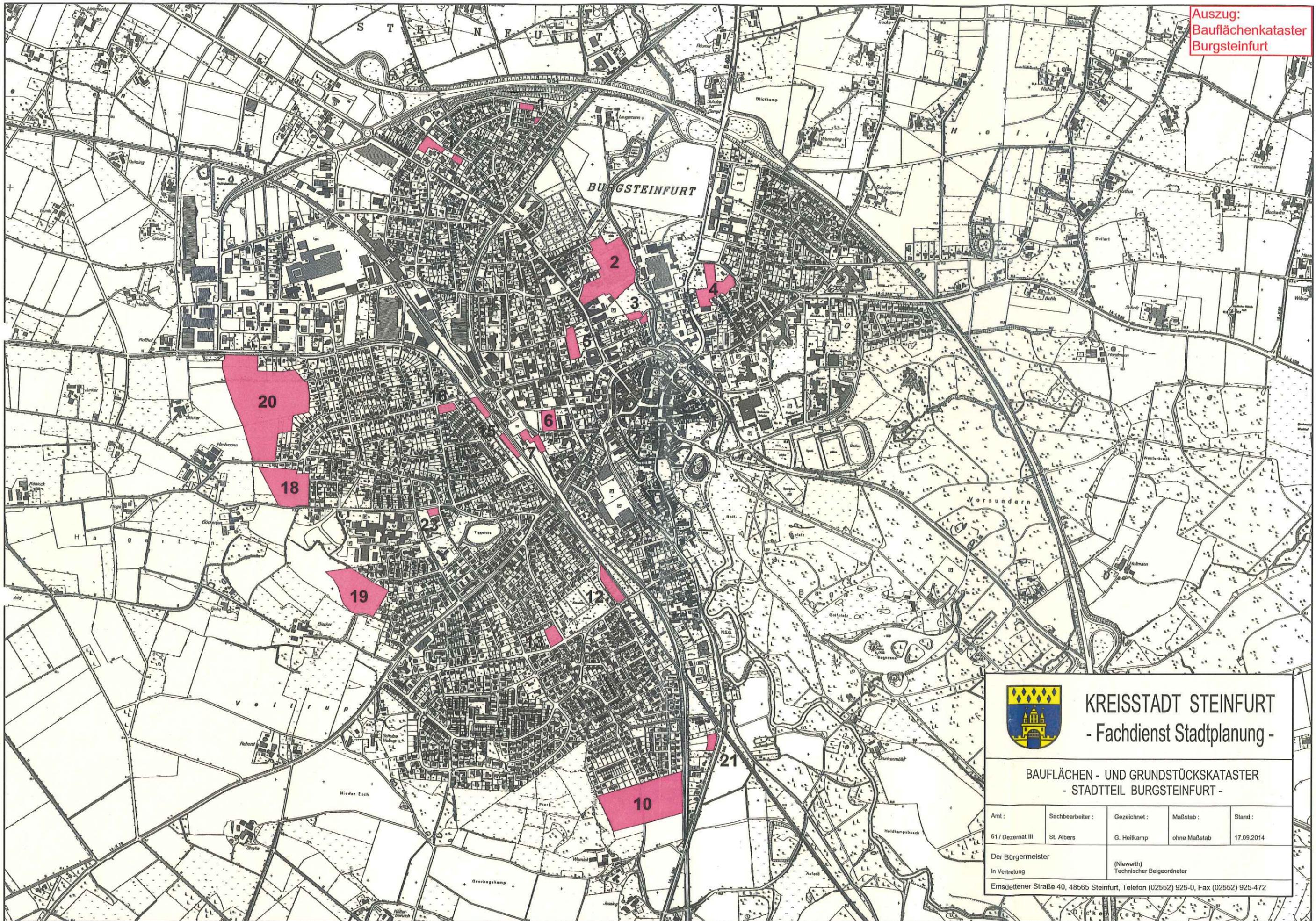
- Regionalplan 2014,
- FNP 2000,
- Bauflächenkataster 2014

**Auszug:
Regionalplan 2014-06
Burgsteinfurt**



Flächennutzungsplan Ortslage Burgsteinfurt





KREISSTADT STEINFURT
- Fachdienst Stadtplanung -

BAUFLÄCHEN - UND GRUNDSTÜCKSKATASTER
- STADTTEIL BURGSTEIFURT -

Amt :	Sachbearbeiter :	Gezeichnet :	Maßstab :	Stand :
61 / Dezernat III	St. Albers	G. Heikamp	ohne Maßstab	17.09.2014
Der Bürgermeister In Vertretung		(Niewerth) Technischer Beigeordneter		
Emsdettener Straße 40, 48565 Steinfurt, Telefon (02552) 925-0, Fax (02552) 925-472				

Planfeststellungsverfahren
K 76n, Westliche Entlastungsstraße Steinfurt
und Neubau eines Wirtschaftsweges (Gemeindestraße im Außenbereich)

Das Straßenbauvorhaben stellt nach § 14 Bundesnaturschutzgesetz (BNatschG) sowie nach § 1 Abs.1 Nr. 4 Landschaftsgesetz NRW (LG) einen Eingriff in Natur und Landschaft dar. Der Verursacher ist verpflichtet, vermeidbare Beeinträchtigungen zu unterlassen sowie unvermeidbare Beeinträchtigungen des Naturhaushaltes und Landschaftsbildes auszugleichen.

Weitere maßgebliche Inhalte des BNatschG und LG betreffen den Gebiets- und Artenschutz. Innerhalb des Untersuchungsgebietes befinden sich keine nach §§ 23-32 BNatschG geschützten Gebiete (keine Naturschutzgebiete, Landschaftsschutzgebiete, gesetzlich geschützte Biotop, Natura-2000-Gebiete, FFH-Gebiete). Zur Berücksichtigung der besonders und streng geschützten Arten bei Eingriffsplanungen sind die artenschutzrechtlichen Verbotstatbestände der Art. 12 und 13 der Fauna-Flora-Habitat-Richtlinie (FFH-RL), des Art. 5 der Vogelschutz-Richtlinie (VS-RL), des § 15 des Bundesnaturschutzgesetzes (BNatSchG) und des § 44 Abs. 1 des BNatSchG zu beachten.

1. Landschaftspflegerischer Begleitplan

Der Landschaftspflegerische Begleitplan (LBP) stellt die erforderlichen Eingriffe in Natur und Landschaft im Sinne der Eingriffsregelung des Bundesnaturschutzgesetzes (BNatSchG) in Verbindung mit dem Landschaftsgesetz Nordrhein-Westfalen (LG NRW) 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. 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 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			
Neuversiegelung	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	<u>12,71</u>	<u>2,10</u>	<u>14,81</u>
Landwirtschaftlich genutzte Flächen			
Flächenbeanspruchung durch die K 76n (einschließlich Wirtschafts- und Unterhaltungswege, Böschungen etc.)	5,02	0,54	5,56
Dauerhafter Entzug von landwirtschaftlich genutzter Fläche durch landschaftspflegerische Maßnahmen	3,76	0,34	4,10
Dauerhafte Inanspruchnahme landwirtschaftlich genutzter Fläche	8,78	0,88	9,66

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.

Es handelt sich hierbei um Verfügungsflächen des Kreises Steinfurt zur Minderung der Inanspruchnahme landwirtschaftlicher Flächen in der Gemarkung Burgsteinfurt.

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

Fazit: 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.

2. Fachbeitrag Artenschutz

Die artenschutzrechtliche Bewertung der durch die Planung der K 76n bedingten möglichen Konflikte in Bezug auf die relevanten Arten des Anhangs IV der FFH-Richtlinie und aller Vogelarten erfolgte auf Grundlage aktueller systematischer Kartierungen (2008 und 2011), Angaben Dritter und Berücksichtigung weiterer potenzieller Artenvorkommen.

Als Kernproblempunkte für die Fledermäuse zeigten sich bei der Trassenplanung der K 76n in Burgsteinfurt besonders die zahlreichen kopfstarken Flugstraßen vor allem von Zwerg- und Breitflügel-Fledermaus, die an verschiedenen Stellen den geplanten Trassenverlauf queren. Zudem wird ein Waldstück durchschnitten, welches nachweislich Quartiere von Bartfledermäusen und (Balz-)Quartiere von Großen Abendseglern beherbergt. Auch die Nutzung einzelner Quartierbäume durch Braune Langohren ist wahrscheinlich. Im Rahmen der Baufeldfreimachung an verschiedenen Standorten, jedoch besonders in dem angeschnittenen Gehölzbereich bei Hof Biecker, müssen auch quartieraugliche Altbäume (bes. Eichen) gefällt werden.

Aufgrund der bereits im Rahmen der Umweltverträglichkeitsstudie (UVS) erkennbaren Konflikte, insbesondere im Hinblick auf Zerschneidungswirkungen und Kollisionsrisiken von Fledermausarten, wurden bereits in den Bauentwurf spezifische Schutzmaßnahmen für Fledermäuse eingearbeitet. Diese umfassen neben dem Verschwenken der Trasse im Bereich „Hof Biecker“ zur Vermeidung von Konflikten mit Fledermauslebensräumen die Festlegung von Geschwindigkeitsbeschränkungen auf 50 km/h und den Verzicht von Beleuchtung entlang der Trasse.

Baubedingte Beeinträchtigungen von Vogel- und Fledermausarten können bei Einhaltung der Vorgaben zur Bauabwicklung vermieden werden. Die anlage- und betriebsbedingten Beeinträchtigungen der allgemein verbreiteten Vogelarten, der Nahrungsgäste und Durchzügler sowie der absehbar nicht betroffenen Planungsrelevanten Arten treten mehrheitlich nach Durchführung von Vermeidungsmaßnahmen nicht ein. Im Hinblick auf Brutvögel können in Teilbereichen bau- oder anlagebedingte Beanspruchungen von Brutplätzen nicht ausgeschlossen werden. Die durch das Vorhaben beanspruchten, potenziell als Nahrungshabitat und Brutrevier für die genannten Arten geeigneten Flächen, einschließlich potenzieller Brutbereiche, sind jedoch im Verhältnis zur großräumig verbleibenden, nutzbaren Fläche im Umfeld des Vorhabensbereiches gering, so dass Ausweichmöglichkeiten für die Arten existieren. Die verlorengegangenen Biotopflächen werden über die Eingriffsregelung ausgeglichen.

Die planungsrelevanten Vogelarten Gartenrotschwanz, Kleinspecht und Rauchschwalbe werden durch das Vorhaben nicht beeinträchtigt. Der Verlust von Nahrungshabitaten wird im Rahmen der Eingriffsregelung ausgeglichen.

Die anlage- und betriebsbedingten Beeinträchtigungen betroffener planungsrelevanter Vogelarten (Feldsperling und Waldkauz) sowie der betroffenen Fledermausarten (Zwergfledermaus, Breitflügelfledermaus, Großer Abendsegler, Kleinabendsegler, Fransenfledermaus, Bartfledermaus, Braunes Langohr) werden in einer einzelartbezogenen Prüfung bewertet, die das Eintreten der artenschutzrechtlichen Verbotstatbestände des § 44 BNatSchG feststellt. Ergebnis der einzelartbezogenen Prüfung ist, dass durch artenschutzrechtliche Maßnahmen das signifikante Tötungsrisiko vermieden werden kann. Weiterhin kann ein Eingriff in die ökologische Funktion der Fortpflanzungs- und Ruhestätten durch vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen (CEF-Maßnahmen) vermieden werden.

Die CEF-Maßnahmen dienen der Kollisionsvermeidung im Bereich der Fledermausflugstraßen durch Herstellen von Überflughilfen (HopOver) und dem Ersatz von potenziellen Quartierverlusten mehrerer Fledermausarten durch die Sicherung höhlenreicher Altholzbestände und dem Anbringen von Fledermauskästen. Das Gesamtkonzept wurde entsprechend der artspezifischen Ansprüche ausgearbeitet (M AQ), weiterhin wurde die Arbeitshilfe für Planung und Gestaltung von Querungshilfen für Fledermäuse (BRINKMANN AT. AL., 2012) angewendet. Nach Durchführung der in den zuvor genannten Arbeitshilfen genannten Maßnahmen und die Verwendung von Ersatzquartieren bleibt die ökologischen Funktionen der Fortpflanzungs- und Ruhestätten im räumlichen Zusammenhang (§ 44 (5) BNatSchG) erhalten.

Weiterhin sind CEF-Maßnahmen zur Erhaltung der ökologischen Funktion der Fortpflanzungs- und Ruhestätten des Feldsperlings (1 Brutpaar) und die Anlage von Habitatflächen als Ausgleich für die Reduktion der Habitateignung jeweils eines Brutpaares des Feldsperling und des Waldkauzes erforderlich. Die vorgesehenen Maßnahmen sind nach dem Leitfaden „Wirksamkeit von Artenschutzmaßnahmen“ als hochwirksam eingestuft, so dass die ökologischen Funktionen der Fortpflanzungs- und Ruhestätten im räumlichen Zusammenhang erhalten bleiben (§ 44 (5) BNatSchG).

Für die Funktionserfüllung der verschiedenen Maßnahmen ist es erforderlich, dass sämtliche Artenschutzmaßnahmen fachlich korrekt umgesetzt werden. Dies wird durch die Durchführung einer ökologischen Baubegleitung in Abstimmung mit der zuständigen Landschaftsbehörde gewährleistet. Vor der Verkehrsfreigabe ist die Funktionsfähigkeit der Fledermaus-Überflughilfen durch einen Fledermausgutachter zu bestätigen. Die Funktionskontrolle durch einen Fledermausgutachter soll weiterhin nach 1, 3 und 10 Jahren erfolgen.

Nach Vorgaben des Leitfadens „Wirksamkeit von Artenschutzmaßnahmen“ ist die Funktionserfüllung der Ersatzquartiere (Fledermauskästen) für die Fledermausarten Große-/Kleine Bartfledermaus, Großer- / Kleiner Abendsegler und Braunes Langohr durch ein maßnahmenbezogenes Monitoring zu überwachen.

Fazit: In der Summe ist bei Umsetzung der geplanten Maßnahmen ein Eintreten der artenschutzrechtlichen Verbotstatbestände des § 44 (1) BNatSchG in Bezug auf alle nachgewiesenen und potenziell vorkommenden relevanten Arten nicht zu erwarten. Ein Ausnahmeverfahren gemäß § 45 Abs. 7 BNatSchG ist nicht erforderlich.

Planfeststellungsverfahren

K 76n, Westliche Entlastungsstraße Steinfurt und Neubau eines Wirtschaftsweges (Gemeindestraße im Außenbereich)

Der Kreis Steinfurt plant an der westlichen Peripherie des Ortsteils Burgsteinfurt den Neubau der K 76n mit den bekannten Planungszielen:

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

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 miteinander verbinden.

Neubau der K 76n, Westliche Entlastungsstraße Steinfurt

Die grundlegende Begründung der Verkehrsnotwendigkeit und Verkehrswirksamkeit ist dargestellt in der Zusammenfassung: Anlage 1: Bedarfsnachweis und Variantenwahl.

Die Begründung / Berücksichtigung weiterer öffentlicher Belange ist dargelegt:

Land NRW, Fachhochschule Münster: Anlage 2: FH Münster, Standort Steinfurt
Stadt Steinfurt: Anlage 3: Städtebau

Neubau eines Wirtschaftsweges (Gemeindestraße im Außenbereich)

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 Sellen/Veltrup. Das Projekt verfolgt als zukünftige Gemeindestraße im Außenbereich langfristige und nachhaltige Planungsziele der Stadt Steinfurt und ist von hohem Nutzen für öffentliche Belange:

- Landwirtschaftlicher Verkehr der Hofstellen und Anliegerflächen.
- Ver- und Entsorgung der Wohn- und Wirtschaftseinheiten.
- Förderung der Zugänglichkeit der Bauerschaft 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 vorh. Wirtschaftswege erreichbar oder wird über die Hofstelle Biecker (Privatweg) angefahren.

Öffentliche und private Belange der Landwirtschaft

Die Abstimmung und Integration der landwirtschaftlichen Belange im Rahmen öffentlicher Planungen ist eine Pflichtaufgabe auf der Grundlage der Fachplanungsgesetze. Für die Abwägung der öffentlichen und privaten Belange gegeneinander und untereinander im Planfeststellungsverfahren ist eine große Transparenz sachdienlich. Die Auswirkungen des Projektes K 76n auf die Agrarstruktur und die grundsätzlichen betrieblichen Belange von Haupt- und Nebenerwerbsbetrieben ist im Planfeststellungsverfahren darzustellen und im Abwägungsprozess zu berücksichtigen.

Der Kreis Steinfurt hat die im Planfeststellungsverfahren K 76n im Wesentlichen zu berücksichtigenden Belange der Landwirtschaft zusammengestellt. Diese Darstellung berücksichtigt auch die grundsätzlichen Einwendungen im Planfeststellungsverfahren.

1. Agrarstruktur

Die Belange der Agrarstruktur sind als öffentlicher Belang im Planfeststellungsverfahren zu berücksichtigen.

Die infrastrukturelle Bedeutung des Projektes K 76n, Westliche Entlastungsstraße Steinfurt, wird durch die Darstellung der K 76n im wirksamen Regionalplan Münsterland 06/2014 auf der Basis des wirksamen Flächennutzungsplans (FNP 2000) der Stadt Steinfurt als „Sonstige regionalplanerisch bedeutsame Straße“ dokumentiert. Im Rahmen der Aufstellung dieser Planungen hat bereits eine grundsätzliche Abwägung der unterschiedlichen Belange Verkehr, Städtebau, Naturschutz und Landwirtschaft/Agrarstruktur stattgefunden. Die dargestellte Linienführung entspricht dem Ergebnis des Linienabstimmungsverfahrens der K 76n.

Der Kreis Steinfurt hat im Mai 2011 eine Landwirtschaftliche Betroffenheitsanalyse bei der Landwirtschaftskammer NRW, Bezirksstelle für Agrarstruktur, Coesfeld, in Auftrag gegeben. Die vorgesehenen einzelbetrieblichen Bewertungen konnten aus Gründen des Datenschutzes nicht durchgeführt werden. Bei der Aufstellung der Planfeststellungsunterlagen konnten die Vorhabenträger aus diesem Grund weitere betriebsbezogene agrarstrukturelle Sachverhalte möglicherweise nicht ausreichend würdigen. Die Abwägung für die Planfeststellungsstrasse unter Berücksichtigung der erkennbaren Agrarstruktur (Planunterlagen und Ortsbesichtigung) hat ergeben, dass eine verbleibende Beeinträchtigung der Agrarstruktur (Flächeninanspruchnahme und Durchschneidungen) bei notwendigem Vorrang der Belange Verkehr, Städtebau sowie Naturschutz nicht zu vermeiden ist.

Im Planfeststellungsverfahren ist erneut eine Überwindung der Hürden des Datenschutzes möglich. In gutachtlicher Bewertung betrieblicher Betroffenheiten können ergänzende Abwägungsgegenstände eingestellt und im Entscheidungsprozess gewürdigt werden.

Im Planfeststellungsbeschluss wird dem Grunde nach hinsichtlich der Gewährleistung des Eigentums über den Vorrang von Artikel 14, Abs. 1 Grundgesetz gegenüber der Bestimmung des Abs. 2 entschieden:

„(1) Das Eigentum und das Erbrecht werden gewährleistet. Inhalt und Schranken werden durch die Gesetze bestimmt.

(2) Eigentum verpflichtet. Sein Gebrauch soll zugleich dem Wohle der Allgemeinheit dienen.“

2. „Allianz für die Fläche“

Das Ministerium für Klimaschutz, Umwelt, Landwirtschaft, Natur- und Verbraucherschutz des Landes Nordrhein-Westfalen hat im Jahr 2006 die „Allianz für die Fläche“ ins Leben gerufen. Der Kreis Steinfurt ist der Allianz offiziell nicht beigetreten. Die Ziele der „Allianz für die Fläche“ werden jedoch vollinhaltlich unterstützt. Dies betrifft sowohl die Planungsabstimmungen zu den Projekten der kreisangehörigen Städte und Gemeinden im Allgemeinen und den Planungsprojekten des Kreises Steinfurt selbst im Besonderen.

Projekte des Kreises Steinfurt, z. B. Straßenbauvorhaben, werden grundsätzlich erst mit dem Bedarfsnachweis unter besonderer Würdigung der Ziele eines Projektes zur Planfeststellung beantragt.

Bei der Ausarbeitung der Planung wird besonderes Augenmerk auf den sparsamen Umgang mit Grund und Boden gelegt. Dies betrifft im Besonderen:

- die Trassierung der Straße,
- den Flächenbedarf für das Straßenbauprojekt selbst
- als auch die Flächen für die landschaftspflegerischen Kompensationsmaßnahmen.

Die dargestellte Linienführung entspricht (grundsätzlich) dem Ergebnis des Linienabstimmungsverfahrens der K 76n. Bei der Ausarbeitung der Planfeststellungsstrasse erfolgte eine Feinjustierung der Hauptachse unter besonderer Würdigung der Belange des Artenschutzes (Fledermäuse) und der Stadtentwicklung. Der Artenschutz bedingt eine Verschiebung der Hauptachse im Abschnitt zwischen den geplanten Kreisverkehren FH und Lindesaystraße (als Fixpunkte) um ca. 29 m in Richtung Westen zu Lasten der Agrarstruktur (größere Durchschneidung einer Hofweide und einer Ackerfläche). Eine in Stellungnahmen geforderte ortsrandnahe Trassierung der K 76n ist hinsichtlich des Artenschutzes die ungünstigere Lösung und entspricht nicht den Zielen der Stadtentwicklung. Die im Bereich der Achsverschiebung hauptsächlich verbleibende Fläche wird für den Artenschutz dauerhaft gesichert.

Die Ziele der „Allianz für die Fläche“ sind projektbezogen berücksichtigt:

- Die Flächeninanspruchnahmen für die Straßenkörper (K 76n und Gemeindestraße) wurden bezüglich der Linienführungen im Grundriss und Aufriss sowie den Querschnitten und den Nebenanlagen hinsichtlich der Flächeninanspruchnahme nur mit dem tatsächlich benötigten Bedarf ausgewiesen.
- Die Flächen für landschaftspflegerische Kompensationsmaßnahmen werden weitestgehend auf externen Flächen in der Gemeinde Metelen (Naturschutzgebiet Strönfeld und Mesum (bereits durchgeführte Aufforstung) umgesetzt.

Eine weitere Optimierung / Verringerung des Flächenanspruchs ist nicht gegeben.

Der Kreis Steinfurt hat bereits im Jahr 2010 die Veranstaltung „Boden.Schatz.2010“ durchgeführt und für die Ziele der „Allianz für die Fläche“ Verantwortung übernommen. Im Jahr 2015 wird die bereits für 2014 vorgesehene Veranstaltung „Boden.Schatz.2015“ durchgeführt. Die Stadt Steinfurt berücksichtigt in den Belangen der Stadtentwicklung gleichermaßen die Ziele der „Allianz für die Fläche“.

Eine sogenannte „finale Flächeninanspruchnahme“ ist bei öffentlichen Planungen unausweichlich. Sie erfolgt in Verantwortung vor den Belangen der Landwirtschaft und dem Naturschutz nur bei notwendigen Projekten und im erforderlichen Umfang.

3. Mögliche Existenzgefährdung landwirtschaftlicher Betriebe

Fünf landwirtschaftliche Haupt-/Nebenerwerbsbetriebe haben im Planfeststellungsverfahren eine Prüfung auf mögliche Existenzgefährdung beantragt. Diese Prüfung wird gutachtlich durchgeführt und das Ergebnis im Planfeststellungsbeschluss berücksichtigt. Hierzu wird zum Stand des Verfahrens im Allgemeinen mitgeteilt:

Der Kreis Steinfurt und die Stadt Steinfurt haben in Anbetracht möglicher Existenzgefährdungen Vorsorgemaßnahmen getroffen:

- Die Flächeninanspruchnahme für den Straßenkörper wurde bezüglich der Linienführung im Grundriss und Aufriss sowie dem Querschnitt und den Nebenanlagen nur mit dem tatsächlich benötigten Bedarf ausgewiesen (siehe oben).
- Überschlägig beträgt die Flächeninanspruchnahme der fünf Haupt- und Nebenerwerbsbetriebe zwischen ca. 1 % bis 4 % der Eigentumsflächen. Dieser Basiswert liegt unter der Bagatellgrenze von 5 % gemäß aktueller Rechtsprechung. Weitere wesentliche Sachverhalte, wie aktuelle Flächennutzungen, Inanspruchnahme von Pachtflächen, einzelbetriebliche Betroffenheiten sowie konkrete Planungen zu Betriebsumstellungen sind noch zu bearbeiten.
- Der Kreis Steinfurt stellt in der Gemarkung Burgsteinfurt landwirtschaftlich Nutzflächen (Acker und Grünland) sowie eine Forstfläche in einer Gesamtgröße von ca. 24 ha als Ersatz- und Tauschfläche in zumutbarer Entfernung zu den Hoflagen zur Verfügung. Dieses Angebot gilt unter der Voraussetzung einvernehmlicher Grunderwerbsvereinbarungen Straßenbaulastträger / Landwirt für den Einzelfall.

Darüber hinaus sind der Kreis Steinfurt und die Stadt Steinfurt bereit, in gutachtlicher Begleitung und ggf. freiwilligem Landtausch (Bodenordnungsverfahren durch die Bezirksregierung Münster) in den Bauerschaften Sellen und Veltrup eine teilweise Neuordnung der Eigentums- und Besitzverhältnisse (Pacht) durchzuführen. Kreis und Stadt stellen ihre Eigentumsflächen zur Verfügung und organisieren in Einzelfällen als zuständige Sachwalter die mögliche Bereitstellung weiterer landwirtschaftlicher Flächen. Diese ergänzende Optimierung kann nur mit Zustimmung von Grundstückseigentümern und Flächennutzern erfolgen. Auch dieses Verfahren wird nur unter Voraussetzung einvernehmlich abschließbarer Grunderwerbsvereinbarungen durchgeführt.

4. Landwirtschaftliche Vorhaben im Außenbereich gemäß § 35 (1) Nr. 1 BauGB

Der Kreis und die Stadt Steinfurt teilen für das Projekt K 76n und die im Regionalplan bzw. FNP dargestellte Flächen für die Stadtentwicklung mit, dass darüber hinaus weitere Verluste an Flächen für die Landwirtschaft nicht vorgesehen sind bzw. durch die Planung auf ein mögliches Minimum beschränkt werden. Dies gilt besonders vor dem Hintergrund, dass für die landwirtschaftlichen Vorhaben im Außenbereich gemäß § 35 (1) Nr. 1 BauGB immer ein Nachweis zur Bewirtschaftung auf Basis eigener Futtermittel zu erfolgen hat (§ 201 BauGB).

Durch den Bau der K 76n und zukünftig mögliche Ausweisungen von Bauflächen sollen diese Voraussetzungen auch zukünftig nicht in Frage gestellt werden. Es werden den Landwirten Tausch- bzw. Ausgleichsflächen angeboten, um die Funktion der landwirtschaftlichen Betriebe nicht durch öffentliche Planungen zu gefährden. Voraussetzung sind immer einvernehmlich abzuschließende Vereinbarungen.

5. Planfeststellungsbeschluss mit enteignungsrechtlicher Vorwirkung

Der Planfeststellungsbeschluss entfaltet kraft Gesetzes eine enteignungsrechtliche Vorwirkung für die in den Planfeststellungsunterlagen ausgewiesenen, für das Gesamtprojekt benötigten, Bauflächen sowie für die Flächen des Artenschutzes. Dies bedeutet, dass die Vorhabenträger bei einem Scheitern der Grunderwerbsverhandlungen, Besitzeinweisungen, Entschädigungsfeststellungen und Einzel-Enteignungen bei der Bezirksregierung Münster beantragen könnten.

Der Kreis Steinfurt realisiert seit Jahrzehnten Straßenbauvorhaben im Neubau, Ausbau und Umbau sowie ergänzendem Radwegebau von Kreisstraßen. Seit Regelung der Planfeststellung im Straßen- und Wegegesetz NW im Jahr 1983 wurde nur ein einziges Mal eine Enteignung umgesetzt. Dieser Fall war durch eine jahrelange Kommunikationsverweigerung des Eigentümers gekennzeichnet. Der einvernehmlich zwischen Kreis und Grundeigentümern getätigte Grunderwerb in freien Vereinbarungen liegt bei über 99 % aller Grunderwerbsfälle.

Die Vorhabenträger sehen für das Gesamtprojekt K 76n gute Voraussetzungen, in freien Grunderwerbsverhandlungen und ggf. einem ergänzenden freiwilligen Landtauschverfahren, einvernehmliche Lösungen für alle Planbetroffenen umzusetzen.

Der Kreis Steinfurt und die Stadt Steinfurt haben sich als eigene Zielvorgabe für die von der Planung direkt betroffenen Haupt- und Nebenerwerbsbetriebe vorgegeben:

- Existenzgefährdungen werden möglichst vermieden.
- Die Flächeninanspruchnahme wird durch Ersatzflächen ausgeglichen.
- Die Eingriffe in die Agrarstruktur durch Flächendurchschneidungen und Bewirtschaftungserschwernisse werden geheilt oder entschädigt.
- Eventuell erforderliche betriebsstrukturelle Anpassungen der Betriebe werden gutachtlich bewertet und entschädigt.

Für den Neubau der K 76n und Neubau eines Wirtschaftsweges werden in der Gemarkung Burgsteinfurt im Abschnitt zwischen dem Geh- und Radweg Steinfurt - Metelen und der K 76, Leerer Straße, an landwirtschaftlicher Nutzfläche (Acker und Grünland) gemäß Landschaftspflegerischer Begleitplan insgesamt ca. 6,222 ha benötigt. Hiervon entfallen 5,56 ha auf den Straßenkörper und 0,662 ha auf Bepflanzungsmaßnahmen in Trassennähe.

Weitere Acker- und Grünlandflächen werden in Metelen und Mesum für externe landschaftspflegerische Maßnahmen beansprucht:

- 3,438 ha Flächen (Acker und Grünland), davon in
 - o Metelen 0,3740 ha (zzgl. 1,5080 ha als extensive Mähweide)
 - o und Mesum 3,064 ha.

Die in Burgsteinfurt für den Straßenbau benötigten LF (Acker und Grünland) werden bei der Prüfung auf mögliche Existenzgefährdung berücksichtigt.

Die Ausweisungen in den Grunderwerbsplänen erfolgten in einer Summe der Flächeninanspruchnahme alle betroffenen Nutzungsarten je Flurstück nach den Angaben des Liegenschaftsbuches. Das sind die landwirtschaftlichen Flächen incl. der Säume, Hecken und Waldparzellen (Waldumwandlung).

Ein Scheitern der Grunderwerbsverhandlungen ist bei Wahrnehmung der vorgenannten Regelungsmöglichkeiten nicht zu erwarten. In Anbetracht angekündigter Rechtsmittel wird nachfolgend die Konfliktmoderation der Bezirksregierung Münster zur Abwendung eines Enteignungsbeschlusses zitiert:

„Enteignung, vorzeitige Besitzeinweisungen und Entschädigungsfestsetzungen

Überblick: Enteignung – was ist das?

**"Enteignung ist ein Eingriff des Staates in das Eigentum,
um eine dem Wohl der Allgemeinheit dienende Maßnahme zu verwirklichen."**

Bei vielen öffentlichen Aufgaben, wie z.B. dem Bau von Straßen, Schienen, Flughäfen, Energieversorgungsleitungen, Abwasser- und Abfallanlagen oder der Städtebauplanung werden zur Durchführung der Maßnahme private Grundstücke benötigt. Nicht immer sind die jeweiligen Eigentümer dazu bereit ihr Privateigentum bzw. ihre Rechte zu den angebotenen Bedingungen abzugeben. Auch Rechte Dritter, wie Miet- oder Pachtrechte, Wegerechte oder Altenteilsrechte können von der Maßnahme betroffen sein. Ist eine einvernehmliche Regelung nicht möglich und droht das geplante Vorhaben deshalb zu scheitern, sehen verschiedene Gesetze die Möglichkeit einer Enteignung vor. Enteignung bedeutet dabei verkürzt ausgedrückt den Entzug oder die Belastung des Eigentums oder eines anderen Rechts an einem Grundstück.

Durch eine Enteignung wird in das Grundrecht auf Eigentum eingegriffen, dass durch Artikel 14 Absatz 1 des Grundgesetzes (GG) verfassungsrechtlich geschützt ist. Allerdings wird dem Eigentum im Absatz 2 dieses Grundrechtes auch eine soziale Verpflichtung zugewiesen, indem es dort heißt:

„Eigentum verpflichtet. Sein Gebrauch soll zugleich dem Allgemeinwohl dienen.“

Dahinter steht der Gedanke der Sozialbindung des Eigentums, dass Gemeinnutz über Eigennutz geht. Artikel 14 Absatz 3 GG lässt daher unter bestimmten Voraussetzungen den Eingriff in das Eigentum zu, wenn

- die Enteignung dem Wohl der Allgemeinheit dient,
- sie gegen eine angemessene Entschädigung erfolgt und
- die Enteignung in einem Gesetz zugelassen ist, dass Art und Ausmaß der Entschädigung regelt.

Die Enteignungsbehörde – Wofür sind wir zuständig?

Die Aufgaben der Enteignungsbehörden werden in Nordrhein-Westfalen von den Bezirksregierungen wahrgenommen. Die dortigen Dezernate 21 sind zuständig für die Durchführung von Enteignungsverfahren, Besitzeinweisungsverfahren und Entschädigungsfestsetzungsverfahren nach dem Baugesetzbuch, dem Landesbeschaffungsgesetz sowie nach dem Landesenteignungs- und -entschädigungsgesetz NW in Verbindung mit Spezialgesetzen (wie z.B. den Straßengesetzen oder dem Energiewirtschaftsgesetz).

Welche Stellung hat die Enteignungsbehörde im Verfahren?

Den Enteignungskommissar als Symbolfigur der staatshoheitlichen Enteignung gibt es nicht mehr, seit im Jahre 1990 das preußische Enteignungsrecht durch das Landesenteignungs und -entschädigungsgesetz NW abgelöst worden ist. Enteignung bleibt zwar eine hoheitliche Aufgabe, aber die Tätigkeit der Enteignungsbehörde ist mehr und mehr darauf gerichtet, den Hoheitsakt zu vermeiden und zwischen den Parteien mit dem Ziel einer gütlichen Einigung zu vermitteln. Dieser Aufgabe kommen wir nach, indem wir uns im Rahmen informeller Gespräche, aber auch im förmlichen Verfahren mit den Beteiligten an einen Tisch setzen, informieren und einvernehmliche Lösungen ausloten.

Die Bezirksregierung Münster als Enteignungsbehörde ist heute kompetente Konfliktmoderatorin. Sie nimmt in den Verfahren stets eine neutrale Position ein und versteht sich nicht als verlängerter Arm des jeweiligen Projektträgers (das ist derjenige, der die Baumaßnahme durchführen will).

Die Bindung an Planfeststellungsbeschlüsse oder Bebauungspläne hindert die Enteignungsbehörde nicht, zwischen den konkurrierenden Interessen zu vermitteln und insbesondere für eine angemessene und gerechte Entschädigung der Betroffenen zu sorgen. Im Rahmen einer Einigung können Randprobleme gelöst werden, deren Regelung in einem Enteignungsbeschluss nicht möglich wäre. Unter der Moderation der Bezirksregierung Münster konnten so in den letzten Jahren ca. 80 % der Verfahren gütlich beendet werden.

6. Bauleitplanung und Geruchsimmissionen

Im Planfeststellungsverfahren zum Neubau der K 76n werden agrarstrukturelle Belange sowie betriebliche Betroffenheiten gegen eine der K 76n nachfolgend zu erwartende Wohnbebauung am Westrand der Ortslage Burgsteinfurt geltend gemacht. Die Bauleitplanung der Stadt Steinfurt gemäß dem wirksamen FNP 2000 ist vom Bedarf her unabhängig vom Neubau der K 76n zu bewerten.

In Stellungnahmen wird darauf hingewiesen, dass bei Ausweisungen von neuen Baugebieten aus landwirtschaftlicher Sicht ein erhöhtes Konfliktpotential zwischen den Wohnsiedlungsbereichen und den landwirtschaftlichen Betrieben zu besorgen ist. Im Weiteren könnten kurz- bis langfristige betriebliche Entwicklungen nicht durchgeführt oder dauerhaft gesichert werden.

Die Stadt Steinfurt sieht entsprechend dem FNP 2000 die Entwicklung von Wohnbauflächen am Westrand der Ortslage Burgsteinfurt bis hin zur geplanten K 76n vor (siehe Anlage 3: Städtebau). Die Stadt verfolgt hierbei das Ziel, die Aufgaben der Bauleitplanung gemäß Baugesetzbuch (BauGB) einerseits und die Sicherung und Entwicklung der landwirtschaftlichen Betriebe andererseits auf der Basis des Bundesimmissionsschutzgesetzes (BImSchG) und der Geruchsimmissions-Richtlinie (GIRL) in Übereinstimmung zu bringen und Konflikte bereits im Vorfeld zu vermeiden.

Überblick: Geruchsimmissionen im Kontext der Bauleitplanung

Geruchsstoffe im Immissionsschutzrecht

§ 1 Bundes-Immissionsschutzgesetz

(3) Emissionen im Sinne dieses Gesetzes sind die von einer Anlage ausgehenden Luftverunreinigungen, Geräusche, Erschütterungen, Licht, Wärme, Strahlen und ähnlichen Erscheinungen.

(4) Luftverunreinigungen im Sinne dieses Gesetzes sind Veränderungen der natürlichen Zusammensetzung der Luft, insbesondere durch Rauch, Ruß, Staub, Gase, Aerosole, Dämpfe oder Geruchsstoffe.

Aufgabenstellungen

- Schutz und Entwicklung empfindlicher Nutzungen
- Schutz bestehender Emittenten vor nachträglichen Anforderungen / Betriebseinschränkungen
- - Entwicklungsoptionen für emittierende Nutzungen

Maßnahmenspektrum

- Räumlicher Abstand
- Technische Maßnahmen beim Emittenten (Abluftverdünnung, Schornsteinhöhe, Abluftreinigung) bzw. Betriebseinschränkung
- Maßnahmen auf dem Ausbreitungsweg (Windfeld)
- keine Schutzmaßnahmen bei empfindlichen Nutzungen ersichtlich

Rechtliche Anforderungen

- Vollzugsfähigkeit der Bebauungspläne; Beachtung verbindlicher Grenzwertregelungen (§§ 5 und 22 BImSchG)
- Vorbeugender Umweltschutz (nicht nur Abwehr, sondern angemessener Interessenausgleich)
- Mittel- und langfristige planerische Vorsorge
- Umgang mit Werten ohne normative Verbindlichkeit (qualifizierter Umgang mit Über- und Unterschreitungen)

Die Stadt Steinfurt berücksichtigt im Rahmen der „Abwägung zur Bauleitplanung“ die Belange der Geruchsemittenten (z. B. Landwirtschaft) und dem Schutz vorhandener und geplanter empfindlicher Gebiete vor Geruchsimmissionen (z. B. Wohnsiedlungsbereiche) durch folgende Handlungsweisen:

Die Geruchsimmissionen sind (Regel-)Bestandteil der Umweltprüfung (Schutzgut Mensch). Untersuchungsgegenstände sind:

- die Identifikation relevanter Geruchsemittenten
- die Feststellung bestehender Konflikte
- die Feststellung potentieller Konflikte
- die Entwicklung von Abstandskonzepten
 - o Abstand neuer empfindlicher Gebiete zu bestehenden Emittenten (unter Berücksichtigung von deren Entwicklungsmöglichkeiten)
 - o Abstand neuer Emittenten zu bestehenden und gepl. empfindlichen Gebieten
- die Entwicklung von Maßnahmenkonzepten bei Unterschreitung der Abstände

Zusammenfassung:

Die Stadt Steinfurt sieht im Rahmen der Bauleitplanung vor, spätere unzumutbare Geruchsbelästigungen z.B. in neuen Wohngebieten von vornherein auszuschließen. Die im Weiteren zuständigen Umweltbehörden (Bezirksregierung und Kreis) achten auf die Einhaltung der in der GIRL genannten Kriterien. Hierbei werden sie durch das Landesamt für Natur, Umwelt und Verbraucherschutz (LANUV) in Fachfragen unterstützt. Das LANUV prüft in besonderen Fällen die vorgelegten Geruchsgutachten auf deren Plausibilität. Dies beinhaltet u.a. Stellungnahmen zu Fragen

- der Planung von Geruchsmessungen,
- der Technik zur Minderung von Gerüchen an der Quelle,
- der Durchführung von Immissionsprognosen (Berechnung von Geruchshäufigkeiten) und
- Rastermessungen (Messung von Geruchshäufigkeiten).

Die Stadt Steinfurt berücksichtigt im Rahmen der Bauleitplanung die Belange Landwirtschaft und Wohnen. Hierzu gehört der Nachweis der Bestandssicherung der genehmigten Tierhaltungen hinsichtlich der Geruchsimmissionen. Neu geplante Wohnbauflächen müssen den erforderlichen Abstand zu den Betrieben einhalten. Technische Möglichkeiten zur Nutzung der besten verfügbaren Technik der Abluftreinigung in der Intensivtierhaltung werden hierbei geprüft. Entstehende Kosten sind nach dem Veranlasserprinzip von der planenden Stadt zu tragen.

In den Bebauungsplänen ist die genehmigte Geruchsimmissionssituation im Plangebiet auszuweisen. Da die künftigen Bewohner in Kenntnis der Vorbelastung durch die vorhandenen landwirtschaftlichen Betriebe siedeln, besteht kein Schutzanspruch im Sinne der GIRL. Damit wird zugleich sichergestellt, dass sich das immissionschutzrechtliche Verursacherprinzip auf die landwirtschaftlichen Betriebe nicht auswirken kann.

Im Weiteren unterstützt die Stadt Steinfurt die örtlichen Landwirte bei Planungen zu Betriebserweiterungen im Rahmen ihrer Zuständigkeit und unter Berücksichtigung der gesetzlichen Vorschriften.

Im Planfeststellungsverfahren zum Neubau der K 76n werden Geruchsemissionen landwirtschaftlicher Betriebe nicht berücksichtigt. Diese Emissionen haben keine Auswirkung als Immissionen für den Neubau der K 76n.

Planfeststellungsverfahren
K 76n, Westliche Entlastungsstraße Steinfurt
und Neubau eines Wirtschaftsweges (Gemeindestraße im Außenbereich)

Im Planfeststellungsverfahren wurden Einwendungen gegen den Neubau der K 76n mit Bezug auf die Belange des Immissionsschutzes (Schallschutz) erhoben.

Immissionstechnischer Fachbeitrag

Der Kreis Steinfurt hat für die Planungsmaßnahme einen Immissionstechnischen Fachbeitrag erarbeiten lassen. Die Ergebnisse des Gutachtens basieren auf der aktuellen Verkehrsuntersuchung 07/2011 mit dem Prognosejahr 2025.

Nach der Vorgabe der Bundesimmissionsschutzverordnung wird nur der Verkehrslärm aus der Neubaumaßnahme oder einer „wesentlichen Änderung“ geprüft. Den Berechnungen liegt ein digitales Geländemodell mit Abbildung der Höhenlagen des Umgebungsgeländes und den Gebäudeanlagen unter Einrechnung des geplanten neuen Straßenkörpers zugrunde.

Beurteilungsbereich 1: Freie Strecke der K 76n

An der freien Strecke der K 76n kommt es bis zu einem Abstand von 30 m zur Straßenachse der K 76n zu Überschreitungen der Immissionsgrenzwerte für allgemeine Wohngebiete. Diese betragen 59 dB(A) tags und 49 dB(A) nachts. Bei Mischgebieten reduziert sich der Abstand zu Überschreitungen der Immissionsgrenzwerte auf 15 m, da hier die höheren Grenzwerte von 64 dB(A) tags und 54 dB(A) nachts gelten.

Fazit: Im Nahbereich der Neubautrasse liegen keine Gebäude, die von einer Überschreitung der Grenzwerte betroffen sind.

Beurteilungsbereich 2: Kreisverkehr Lindesaystraße

Im Nahbereich des Anschlusses der K 76n an die Leerer Straße sind an verschiedenen Gebäuden Grenzwertüberschreitungen festgestellt worden.

Zur 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.

Zur 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 im Bereich des Kreisverkehrs Lindesaystraße 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.

Fazit: Aus dem vorgenannten Grund besteht von den Eigentümern der Gebäude kein Anspruch auf Erstattung von Lärmschutzmaßnahmen an den Träger der Straßenbaulast.

Allgemeine Rechtslage bei Änderungen der Lärmbelastungen im vorh. Straßennetz:

Ein Rechtsanspruch für eine Entschädigung in Geld als Wertausgleich für höhere Lärmbelastungen im vorhandenen oder angrenzenden Straßennetz innerorts und außerorts besteht für Anlieger nicht. Gleichermaßen besteht kein Rechtsanspruch der Träger der Straßenbaulast für einen Vorteilsausgleich zur Verbesserung des Wohnumfeldes bei Lärminderungen.

Planfeststellungsverfahren
K 76n, Westliche Entlastungsstraße Steinfurt
und Neubau eines Wirtschaftsweges (Gemeindestraße im Außenbereich)

Im Planfeststellungsverfahren wurden Einwendungen gegen den Neubau der K 76n mit Bezug auf die Gesundheit der Menschen zu den Emissionen von Luftschadstoffen erhoben.

Luftschadstoffbetrachtungen (Zusammenfassung)

Der Kreis Steinfurt hat für das Projekt „Neubau der K 76n, Westliche Entlastungsstraße Steinfurt“ das Gutachten „Luftschadstoffbetrachtungen“ erarbeiten lassen. Die Ergebnisse des Gutachtens basieren auf der aktuellen Verkehrsuntersuchung 07/2011 mit dem Prognosejahr 2025.

Die Abschätzung der Immissionsbelastungen an Straßenabschnitten erfolgt 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 PM_{2.5}-Immissionen werden an der betrachteten beurteilungsrelevanten Bebauung entlang der K 76n mit Jahresmittelwerten unter 17 µg/m³ berechnet. Damit sind an der bestehenden Bebauung keine Konflikte mit dem Grenzwert der 39. BImSchV von 25 µg/m³ 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 unterschritten; so wird der Grenzwert für NO₂ um weniger als 60% erreicht und die verkehrsbedingte Zusatzbelastung beträgt weniger als 5% des Grenzwertes.

Erläuterung von Fachausdrücken: siehe Rückseite

Erläuterung von Fachausdrücken

Emission / Immission

Als Emission bezeichnet man die von einem Fahrzeug ausgestoßene Luftschadstoffmenge in Gramm Schadstoff pro Kilometer oder bei anderen Emittenten in Gramm pro Stunde. Die in die Atmosphäre emittierten Schadstoffe werden vom Wind verfrachtet und führen im umgebenden Gelände zu Luftschadstoffkonzentrationen, den so genannten Immissionen. Diese Immissionen stellen Luftverunreinigungen dar, die sich auf Menschen, Tiere, Pflanzen und andere Schutzgüter überwiegend nachteilig auswirken. Die Maßeinheit der Immissionen am Untersuchungspunkt ist μg (oder mg) Schadstoff pro m^3 Luft ($\mu\text{g}/\text{m}^3$ oder mg/m^3).

Hintergrundbelastung / Zusatzbelastung / Gesamtbelastung

Als Hintergrundbelastung werden im Folgenden die Immissionen bezeichnet, die bereits ohne die Emissionen des Straßenverkehrs auf den betrachteten Straßen an den Untersuchungspunkten vorliegen. Die Zusatzbelastung ist diejenige Immission, die ausschließlich vom Verkehr auf dem zu untersuchenden Straßennetz oder der zu untersuchenden Straße hervorgerufen wird. Die Gesamtbelastung ist die Summe aus Hintergrundbelastung und Zusatzbelastung und wird in $\mu\text{g}/\text{m}^3$ oder mg/m^3 angegeben.

Grenzwerte / Vorsorgewerte

Grenzwerte sind zum Schutz der menschlichen Gesundheit vom Gesetzgeber vorgeschriebene Beurteilungswerte für Luftschadstoffkonzentrationen, die nicht überschritten werden dürfen, siehe z.B. Neununddreißigste Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes. Vorsorgewerte stellen zusätzliche Beurteilungsmaßstäbe dar, die zahlenmäßig niedriger als Grenzwerte sind und somit im Konzentrationsbereich unterhalb der Grenzwerte eine differenzierte Beurteilung der Luftqualität ermöglichen.

Jahresmittelwert / Kurzzeitwert (Äquivalentwert)

An den betrachteten Untersuchungspunkten unterliegen die Konzentrationen der Luftschadstoffe in Abhängigkeit von Windrichtung, Windgeschwindigkeit, Verkehrsaufkommen etc. ständigen Schwankungen. Die Immissionskenngrößen Jahresmittelwert und weitere Kurzzeitwerte charakterisieren diese Konzentrationen. Der Jahresmittelwert stellt den über das Jahr gemittelten Konzentrationswert dar. Eine Einschränkung hinsichtlich Beurteilung der Luftqualität mit Hilfe des Jahresmittelwertes besteht darin, dass er nichts über Zeiträume mit hohen Konzentrationen aussagt. Eine das ganze Jahr über konstante Konzentration kann zum gleichen Jahresmittelwert führen wie eine zum Beispiel tagsüber sehr hohe und nachts sehr niedrige Konzentration.

Feinstaub / PM10 / PM2.5

Mit Feinstaub bzw. PM10 / PM2.5 werden alle Partikel bezeichnet, die einen gröÑenselektierenden Lufteinlass passieren, der für einen aerodynamischen Partikeldurchmesser von $10\ \mu\text{m}$ bzw. $2.5\ \mu\text{m}$ eine Abscheidewirksamkeit von 50 % aufweist. Die PM10-Fraktion wird auch als inhalierbarer Staub bezeichnet. Die PM2.5-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.