



KREIS
STEINFURT

Dezernat III / Straßenbauamt

Deckblatt B
Unterlage 12.4.4

K 53n, Westumgehung Emsdetten
LBP und Artenschutzbeitrag
Ausnahmeprüfung Steinkauz

Festgestellt gemäß Beschluss vom
heutigen Tage,

Münster, den

Bezirksregierung Münster
Dezernat 25 / Verkehr
- Planfeststellungsbehörde -

im Auftrag

(Dienstsiegel)

.....

(Unterschrift)

Satzungsgemäß ausgelegen:

in der Zeit vom

bis

in der Stadt Emsdetten.....

.....

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

Stadt Emsdetten.....

(Dienstsiegel)

.....

(Unterschrift)

Aufgestellt :

Steinfurt, den 18. Mai 2021

Kreis Steinfurt

Dezernat III / 66 Straßenbauamt

im Auftrag

gez. R. Fehr

K 53n, Westumgehung Emsdetten

LBP und Artenschutzbeitrag
Ausnahmeprüfung Steinkauz

Bearbeitungsstand: 17.05.2021

gemeinsam erstellt durch den Kreis Steinfurt

und

Rechtsanwälte
Füßer & Kollegen

Rechtsanwalt und Fachanwalt für Verwaltungsrecht Dr. Marcus Lau
Martin-Luther-Ring 12
04109 Leipzig

K 53n, Westumgehung Emsdetten
Ausnahmeprüfung Steinkauz

Inhaltsverzeichnis

	Seite
1. Vorbemerkungen, Aufgabenstellung	1
2. Konfliktbewertung	1
2.1 Verlust eines Brutplatzes	2
2.2 Verlust von Teilen des Jagdhabitats	2
2.3 Kollisionsrisiko	3
2.4 Zwischenergebnis	3
3. Ausnahmevoraussetzungen	4
3.1 Ausnahmegrund	4
3.1.1 Öffentlicher Bedarf	4
3.1.2 Überwiegen	8
3.1.3 Zwischenergebnis	12
4. Alternativenprüfung	12
4.1 Variante L 1	14
4.2 Variante L 2	15
4.3 Variante L 3 / K 3A	15
4.4 Variante ABS	16
5. Verschlechterungsverbot	16
6. Abschließende Zusammenfassung	17

**K 53n, Westumgehung Emsdetten
Ausnahmeprüfung Steinkauz****1. Vorbemerkungen, Aufgabenstellung**

Ausweislich der Unterlage 12.4.1 Artenschutzrechtlicher Fachbeitrag des Planfeststellungsantrags tritt der Neubau der K 53n, Westumgehung Emsdetten, in Konflikt mit dem Steinkauz (*Athene noctua*). Der Steinkauz ist eine in Europa natürlich vorkommende Vogelart und damit gemäß § 7 Abs. 2 Nr. 13 BNatSchG eine besonders geschützte Art.

Im Untersuchungsraum konnten vier Reviere des Steinkauzes nachgewiesen werden. Keiner dieser Brutplätze wird bau- oder anlagebedingt in Anspruch genommen. Der Brutplatz am Kiwittdamm befindet sich nur ca. 60 m vom Fahrbahnrand entfernt. Darüber hinaus quert die Trasse das Gesamthabitat mit teilweise optimalen Jagdhabitaten mit bau- und anlagebedingten hohen Flächenverlusten. Aus gutachterlicher Sicht ist daher mit der Aufgabe des Brutplatzes zu rechnen.

Bei den anderen drei Brutplätzen besteht zwar nicht die Gefahr eines Verlustes, doch auch diese Vorkommen befinden sich innerhalb eines Umkreises von 1.500 m um den Reviermittelpunkt. In diesem Bereich unternimmt der Steinkauz regelmäßige Suchflüge. Die Flugweise des Steinkauzes setzt ihn generell einem hohen Kollisionsrisiko mit dem Straßenverkehr aus. Dies resultiert aus dem vorherrschenden niedrigen und wellenförmigen Flug in Verbindung mit der Bodenjagd. Zudem durchschneidet die K 53n die Reviere, so dass von häufigen Trassenquerungen ausgegangen werden muss.

Damit dürften artenschutzrechtliche Verbotstatbestände nach § 44 Abs. 1 BNatSchG ausgelöst sein. Der Neubau der K 53n wäre dann nur unter den Voraussetzungen des § 45 Abs. 7 BNatSchG zulässig. Dazu muss einer der in Satz 1 der Vorschrift genannten Ausnahmegründe vorliegen. Außerdem darf nach Satz 2 der Vorschrift eine Ausnahme nur zugelassen werden, wenn zumutbare Alternativen nicht gegeben sind und sich der Erhaltungszustand der Populationen einer Art nicht verschlechtert, soweit nicht Art. 16 Abs. 1 der Richtlinie 92/43/EWG (FFH-RL) weitergehende Anforderungen enthält.

Anknüpfend an die Konfliktanalyse in Unterlage 12.4.1 wird daher nachfolgend zunächst eine rechtliche Konfliktbewertung vorgenommen, bevor die Ausnahmevoraussetzungen im Einzelnen geprüft werden.

2. Konfliktbewertung

Die artenschutzfachliche Konfliktanalyse hat ergeben, dass voraussichtlich der Brutplatz des Steinkauzes am Kiwittdamm aufgrund der Störwirkungen, die von der in unmittelbarer Nähe hierzu verlaufenden Straße ausgehen, sowie aufgrund der Zerschneidung des Habitats verloren gehen wird. Zudem werden bau- und anlagebedingt Teile des optimalen Jagdhabitats der dort ansässigen Steinkäuze in Anspruch

genommen. Schließlich wird aus fachgutachterlicher Sicht hinsichtlich aller vier im Untersuchungsraum vorkommenden Steinkauzreviere eine erhöhte Kollisionsgefahr gesehen.

2.1 Verlust eines Brutplatzes

Der Verlust des Brutplatzes am Kiwittdamm legt einen Verstoß gegen § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG nahe. Danach ist es verboten, Fortpflanzungs- oder Ruhestätten der wild lebenden Tiere der besonders geschützten Arten aus der Natur zu entnehmen, zu beschädigen oder zu zerstören. Die Begriffe „beschädigen“ und „zerstören“ setzen dabei eine körperliche Einwirkung auf die Fortpflanzungs- oder Ruhestätte voraus (OVG Lüneburg, Urteil vom 01.12.2015, Az.: 4 LC 156/14, juris, Rn. 63). Körperlich bleibt der betroffene Brutplatz des Steinkauzes indes unberührt. Demnach wird er weder beschädigt noch zerstört.

Daneben ist aber auch die Entnahme aus der Natur verboten. Diese Tatbestandsalternative erfasst die Fortpflanzungs- und Ruhestätten nicht nur als körperliche Struktur, sondern nimmt auch deren spezifische Funktion im Naturhaushalt in den Blick (Lau, M. (2021): Kommentierung des § 44 Rn. 37. In: Frenz, W. & Müggenborg, H.-J.: Berliner Kommentar zum BNatSchG. 3. Aufl., Berlin, Erich Schmidt Verlag). Eine Entnahme aus der Natur ist daher gegeben, wenn dem betreffenden Tier die geschützte Lebensstätte durch eine menschliche Handlung auf nennenswerte Dauer entzogen wird und sie damit ihre Funktion im Naturhaushalt verliert. Wird hier der Brutplatz am Kiwittdamm von den ausgesprochen reviertreuen Tieren wegen der Störungen durch den Straßenverkehr aufgegeben, so verliert er seine Funktion im Naturhaushalt.

Vorliegend ist jedoch der Anwendungsbereich des § 44 Abs. 5 BNatSchG eröffnet. Gemäß Satz 2 Nr. 3 der Vorschrift liegt ein Verstoß gegen § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG nicht vor, wenn die ökologische Funktion der von dem Eingriff oder Vorhaben betroffenen Fortpflanzungs- und Ruhestätten im räumlichen Zusammenhang weiterhin erfüllt wird. Dabei kann ausweislich § 44 Abs. 5 Satz 3 BNatSchG auch auf „vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen“ zurückgegriffen werden. Nach fachgutachterlicher Aussage in Unterlage 12.4.1 (dort S. 74 f.) kommen hier ausreichend wirksame und rechtzeitig bereitstehende Maßnahmen in Betracht, die sicherstellen, dass die ökologische Funktion des betroffenen Brutplatzes im räumlichen Zusammenhang weiterhin erfüllt wird. Folglich ist der Neubau der K 53n nicht zwangsläufig mit einem Verstoß gegen § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG verbunden.

2.2 Verlust von Teilen des Jagdhabitats

Bau- und anlagebedingt gehen Teile des optimalen Jagdhabitats der am Kiwittdamm vorkommenden Steinkäuze verloren. Der Verlust von Jagdhabitaten wird von § 44 Abs. 1 BNatSchG nicht explizit verboten. Untersagt ist nach Nr. 3 der Vorschrift lediglich die Entnahme aus der Natur, Beschädigung oder Zerstörung von Fortpflanzungs- und Ruhestätten. Darunter fallen Jagdhabitats selbst dann nicht, wenn sie gerade auch für die Jungenaufzucht eine besondere Bedeutung haben (vgl. BVerwG, Urteil vom 12.08.2009, Az.: 9 A 64.07, Rn. 68).

Der Verlust von Jagdhabitaten kann aber eine Störung im Sinne von § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG sein (BVerwG, Urteil vom 10.11.2016, Az.: 9 A 18.15, Rn. 88). Nach dieser Vorschrift ist indes nicht jegliche Störung verboten, sondern nur eine erhebli-

che Störung. Erheblich ist eine Störung, wenn sie die Verschlechterung des Erhaltungszustands der lokalen Population befürchten lässt. Ob das hier der Fall ist, wird in Unterlage 12.4.1 nicht weiter ausgeführt. Die Störung wirkt sich aber jedenfalls nicht entscheidungserheblich aus, sondern wird aus fachgutachterlicher Sicht durch das straßenverkehrsbedingte Tötungsrisiko überlagert.

2.3 Kollisionsrisiko

Das fachgutachterlich festgestellte Kollisionsrisiko überlagert nicht nur die mit dem Verlust von Jagdhabitatflächen verbundene Störung, sondern wird zugleich als Grund dafür angegeben, weshalb keine „vorgezogenen Ausgleichsmaßnahmen“ nach § 44 Abs. 5 Satz 3 BNatSchG für das Brutpaar am Kiwittdamm ausgeplant werden. Die Kollision des Steinkauzes mit fahrenden Kraftfahrzeugen führt zur Verletzung und zum Tod der Tiere. Sowohl die Verletzung als auch die Tötung wild lebender Tiere der besonders geschützten Arten ist nach § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG verboten. Dem Verbot unterfällt dabei grundsätzlich auch jedes einzelne Individuum. Soweit die Verletzung oder Tötung der Tiere jedoch – wie hier – nicht beabsichtigt ist, liegt ein Verstoß gegen das entsprechende Verbot gemäß § 44 Abs. 5 Satz 2 Nr. 1 BNatSchG nicht vor, wenn die Beeinträchtigungen durch den Eingriff oder das Vorhaben das Tötungs- und Verletzungsrisiko für Exemplare der betroffenen Arten nicht signifikant erhöht und diese Beeinträchtigung bei Anwendung der gebotenen, fachlich anerkannten Schutzmaßnahmen nicht vermieden werden kann.

Nach der Rechtsprechung des BVerwG liegt eine signifikante Risikoerhöhung vor, wenn die in Rede stehende Maßnahme deutlich über das ohnehin bestehende allgemeine Lebensrisiko hinausgeht (BVerwG, Urteil vom 09.07.2009, Az.: 4 C 12.07, Rn. 42). Dabei ist zu beachten, dass das immer bestehende allgemeine Lebensrisiko nicht nur durch die naturbedingten Gefahren gekennzeichnet ist, sondern auch durch die vielfältigen Aktivitäten des Menschen im Naturraum (BVerwG, Urteil vom 28.04.2016, Az.: 9 A 9.15, Rn. 141).

Unter Berücksichtigung dessen liegt eine signifikante Risikoerhöhung u. a. dann vor, wenn im Trassenbereich mit einer erhöhten Aktivität und Konzentration von Tieren der betreffenden Art gerechnet werden muss, etwa weil das Straßenbauwerk das Revier einer Art durchschneidet, für die eine erhöhte Kollisionsgefahr mit dem Straßenverkehr besteht (OVG Lüneburg, Urteil vom 27.08.2019, Az.: 7 KS 24/17, juris, Rn. 284). Folglich ist mit dem fachgutachterlich festgestellten erhöhten Kollisionsrisiko in Bezug auf alle vier im Untersuchungsraum festgestellten Steinkauzvorkommen eine signifikante Risikoerhöhung im Sinne des § 44 Abs. 5 Satz 2 Nr. 1 BNatSchG verbunden. Der Neubau der K 53n verstößt daher gegen das Tötungs- und Verletzungsverbot nach § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG.

2.4 Zwischenergebnis

Aufgrund der Auslösung des Verbotstatbestands des § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG in Bezug auf den Steinkauz bedarf es einer Ausnahme nach § 45 Abs. 7 BNatSchG.

3. Ausnahmenvoraussetzungen

Den sich im Zusammenhang mit der Ausnahme gemäß § 45 Abs. 7 BNatSchG stellenden naturschutzfachlichen Fragen ist bereits in Unterlage 12.4.1 (dort S. 111 ff.) nachgegangen worden. Nachfolgend wird geprüft, ob unter Berücksichtigung dessen die Ausnahmenvoraussetzungen vorliegen.

3.1 Ausnahmegrund

Als Ausnahmegrund kommen hier in erster Linie die sonstigen zwingenden Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses nach § 45 Abs. 7 Satz 1 Nr. 5 BNatSchG in Betracht. Nach aktuellem Stand der Rechtsprechung ist dieser Ausnahmegrund jedoch auf die europäischen Vogelarten aus europarechtlichen Gründen nicht anwendbar, weil der für Ausnahmen in Bezug auf die Vögel maßgebliche Art. 9 Abs. 1 der Vogelschutzrichtlinie (Richtlinie 2009/147/EG – VRL) die zwingenden Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses nicht nennt (EuGH, Urteil vom 26.01.2012, Rs.: C-192/11, Kommission/Polen, Rn. 39).

In Betracht kommt aber der Ausnahmegrund der öffentlichen Sicherheit gemäß § 45 Abs. 7 Satz 1 Nr. 4 BNatSchG, den auch Art. 9 Abs. 1 VRL aufführt. Unter den Begriff der öffentlichen Sicherheit fällt die Existenzsicherung des Staates und die Bekämpfung von Gewaltanwendung im Inneren und von außen (VG Sigmaringen, Urteil vom 02.04.2019, Az.: 3 K 74/17, juris, Rn. 18). Die Existenzsicherung des Staates ist berührt, wenn das Funktionieren seiner Wirtschaft, das seiner Einrichtungen und seiner wichtigen öffentlichen Dienste sowie das Überleben seiner Bevölkerung betroffen sind (VG Gießen, Urteil vom 22.01.2020, Az.: 1 K 6019/18.GI, juris, Rn. 120).

In der Rechtsprechung ist bereits anerkannt, dass die Errichtung von Straßen, für die ein öffentlicher Bedarf besteht, einen wichtigen öffentlichen Dienst erfüllt und somit einen Belang der öffentlichen Sicherheit darstellt, zumal wenn dadurch Unfallschwerpunkte an anderer Stelle entlastet werden (OVG Münster, Urteil vom 29.03.2017, Az.: 11 D 70/09.AK, juris, Rn. 949; ebenso OVG Koblenz, Urteil vom 06.11.2019, Az.: 8 C 10240/18.OVG, juris, Rn. 280; OVG Magdeburg, Urteil vom 23.08.2017, Az.: 2 K 66/16, juris, Rn. 192). Die in diesem Sinne für die öffentliche Sicherheit anzuführenden Gründe müssen sich zudem in der Abwägung mit den betroffenen Belangen des Artenschutzes als überwiegend erweisen (Meßerschmidt, K. (2020): Kommentierung des § 45 Rn. 60. In: ders.: Bundesnaturschutzrecht. Loseblattsammlung, Stand: August 2020. Heidelberg, rehm Verlag).

3.1.1 Öffentlicher Bedarf

Den öffentlichen Bedarf begründet § 9 Abs. 1 Satz 2 StrWG NRW, wonach die Träger der Straßenbaulast 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 haben.

Für die geplante Baumaßnahme wurde durch die Planungsbüro Hahm GmbH eine Verkehrsunteruntersuchung durchgeführt. Das erste Verkehrsgutachten datiert vom September 2000. Für den Antrag auf Planfeststellung im Jahr 2009 wurde eine Aktualisierung vorgenommen (Verkehrsuntersuchung vom November 2008), die im September 2019 nochmals fortgeschrieben wurde. Alle drei Verkehrsuntersuchungen haben mit der Verkehrsuntersuchung vom März 2021 Eingang in den als Unterlage 1

eingereichten Erläuterungsbericht gefunden. In dieser zusammenführenden Endfassung wurde als qualitativer Vergleichsfall der Prognose-Nullfall, Szenario 1, Bebauungspläne, ergänzend berechnet.

Die Aufgabenstellung der Verkehrsuntersuchungen beinhaltet im jeweiligen Planungshorizont den qualifizierten Nachweis des Verkehrswertes der K 53n und der Entlastung der vorhandenen K 53, des Silberweges, der Taubenstraße, des Lerchenweges und der Reckenfelder Straße.

Das innerstädtische Straßennetz Emsdettens weist infolge der stadtnah gelegenen Industriestandorte und des regionalen und überregionalen Durchgangsverkehrs eine starke Verkehrsbelastung auf. Emsdetten liegt im Schnittpunkt des Fernverkehrsweiges B 481 (Nord-Süd-Achse), der Ost-West-Achse L 590/B 475 und der regional bedeutsamen Landes- und Kreisstraßen L 583 und L 592 sowie K 53 und K 54. Dabei führen die klassifizierten Hauptstraßen direkt durch die bebaute Ortslage, ohne dass verkehrlich und/oder städtebaulich akzeptable Alternativrouten vorhanden sind.

Der Lkw-Anteil ist hoch, was neben dem Durchgangsverkehr insbesondere aus den Industrie- und Gewerbegebieten von Emsdetten und Greven an der K 54 resultiert. Im DHL-Paketzentrum, Robert-Bosch-Straße 11, werden bspw. im Jahr ca. 50 Mio. Pakete in Anlieferung und Verteilung gebracht. Dies erfolgt vor allem per Lkw. Das Paketzentrum ist für die Postleitzahl-Gebiete 48 und 49 zuständig, deren Gebietsflächen überwiegend nördlich von Emsdetten liegen. Ein weiterer großer Verkehrserzeuger ist die egeplast international GmbH. An deren Sitz Robert-Bosch-Straße 7 befindet sich eines der modernsten und größten Kunststoffwerke Europas. Das Kerngeschäft ist die Produktion von PE- und PP-Kunststoffrohren (ca. 50.000 t pro Jahr). Die Anlieferung des Rohmaterials sowie die Auslieferung der Produkte erfolgt per Lkw.

Im Besonderen auf der vorhandenen K 53 ist die Situation in der Ortsdurchfahrt Emsdetten durch einen hohen Anteil örtlicher und regionaler Durchgangsverkehre sowie Quell- und Zielverkehre gekennzeichnet. Hinzu kommt der Verkehr aus den Binnenverkehren der K 53 und der direkt/indirekt angeschlossenen Anliegerstraßen. Diese Verkehre überlagern sich auf dem Streckenzug der K 53. Bereits heute liegt gemäß der Verkehrsuntersuchung eine sehr hohe Verkehrsbelastung auf den Straßenabschnitten der K 53 mit einem hohen Schwerverkehrsanteil vor. Die Verkehrsbelastungen erhöhen sich für das Prognosejahr 2030 mit der zu berücksichtigenden künftigen Stadtentwicklung gemäß der verbindlichen Bauleitplanung (Szenario 1) nochmals.

Anders als jetzt wurde in den bisherigen Verkehrsuntersuchungen bei den Prognosen das Szenario 0 (keine weitere Stadtentwicklung) zugrunde gelegt. Bereits danach war eine hohe Verkehrsbelastung auf dem Streckenzug der K 53 und eine gute bis sehr gute Verkehrswirksamkeit der K 53n festzustellen. Der Prognose-Nullfall Szenario 1 bildet demgegenüber realistischer unter Berücksichtigung der Umsetzung der aktuell rechtskräftigen Bebauungspläne die entsprechend zusätzliche Verkehrsentwicklung ohne den Neubau der K 53n ab. Ihm wird in der aktuellen Verkehrsuntersuchung der Prognose-Planfall Szenario 1 mit dem Prognosehorizont 2030 gegenübergestellt, woraus sich folgendes Szenario ergibt:

K 53n, Westumgehung Emsdetten

Streckenabschnitt		Prognose- Nullfall Szenario 1 2030	Prognose- Planfall Szenario 1 2030	Gegenüberstel- lung Prognosen Planfall/Nullfall	Durchschnittswerte Verkehrsreduzierung
K 53, Silberweg					
L 583 - Goldbergweg	DTV (Kfz/24h)	7.300	3.600	-51%	46% Kfz / 24 h
	DTV (SV/24h)	720	160	-78%	
Goldbergweg - L 590	DTV (Kfz/24h)	9.000	5.400	-40%	76% Lkw / 24 h
	DTV (SV/24h)	780	210	-73%	
K 53n // Silberweg	DTV (Kfz/24h)		4.500		
	DTV (SV/24h)		550		
K 53, Taubenstraße					
L 590 - Habichtshöhe	DTV (Kfz/24h)	12.300	5.500	-55%	52% Kfz / 24 h
	DTV (SV/24h)	1.430	210	-85%	
Habichtshöhe bis Brookweg	DTV (Kfz/24h)	13.400	6.800	-49%	82% Lkw / 24 h
	DTV (SV/24h)	1.560	350	-78%	
K 53, Lerchenfeld					
Brookweg bis Sternbusch	DTV (Kfz/24h)	13.900	7.300	-47%	47% Kfz / 24 h
	DTV (SV/24h)	1.540	330	-79%	
Sternbusch bis Kreisverkehr	DTV (Kfz/24h)	13.900	7.300	-47%	79% Lkw / 24 h
	DTV (SV/24h)	1.540	330	-79%	
K 53, Kreisverkehr Lerchenfeld					
Kreisverkehr bis Hannah-Höch-Str.	DTV (Kfz/24h)	14.200	7.800	-45%	44% Kfz / 24 h
	DTV (SV/24h)	1.560	350	-78%	
Hannah-Höch-Str. bis L 592	DTV (Kfz/24h)	15.200	8.800	-42%	78% Lkw / 24 h
	DTV (SV/24h)	1.570	360	-77%	
K 53n // Taubenstraße, Lerchenfeld	DTV (Kfz/24h)		7.500		
	DTV (SV/24h)		1.200		
K 53, Reckenfelder Str. innerorts					
L 592 bis Bühlsand	DTV (Kfz/24h)	14.600	10.800	-26%	31% Kfz / 24 h
	DTV (SV/24h)	1.530	410	-73%	
Bühlsand Föhrendamm	DTV (Kfz/24h)	12.500	8.200	-34%	72% Lkw / 24 h
	DTV (SV/24h)	1.530	410	-73%	
Föhrendamm bis Im Holtkamp	DTV (Kfz/24h)	13.000	8.700	-33%	
	DTV (SV/24h)	1.530	470	-69%	

Durch die Überlagerung von Ortsverkehr und regionalem Verkehr mit einem vergleichsweise hohen Lkw-Anteil entstehen auf der K 53 hohe Verkehrsbelastungen. Die hohen Verkehrsmengen zwischen 12.000 und 14.000 Kfz/24 sind für die direkt anliegende Wohnbebauung in Bezug auf Lärmimmissionen und Schadstoffemissionen nicht zumutbar. Weiterhin bewirkt die hohe Verkehrsbelastung eine deutliche Trennwirkung in einem ansonsten homogenen Wohngebiet. Es besteht ferner ein erhöhtes Gefahrenpotential für alle Verkehrsteilnehmer. Neben der Gefahr bei der Erschließung der Anliegergrundstücke oder beim Kreuzen der K 53 durch den Kfz-Verkehr besteht insbesondere für den querenden Fußgängerverkehr ein erhöhtes Unfallrisiko.

Die Unfallstatistik für die K 53 zwischen der L 583, Neuenkirchener Straße und der K 54/Robert-Bosch-Straße weist mit 127 Unfällen zwischen dem 01.01.2010 und dem 31.12.2019 ein vergleichsweise hohes Unfallgeschehen auf, davon ein Unfall mit Verkehrstoten (eine Person), 18 Unfälle mit Schwerverletzten (18 Personen), 76 Unfälle mit Leichtverletzten (95 Personen) und 32 Unfälle mit schwerem Sachschaden. Die häufigsten Unfalltypen waren

- Typ 3: 48 x Einbiegen/Kreuzen-Unfall,
- Typ 6: 28 x Unfall im Längsverkehr und
- Typ 2: 21 x Abbiegeunfall.

Die Unfalltypen weisen auf eine verkehrliche Überlastung der Ortsdurchfahrt K 53 hin.

Die Unfallbeteiligung ereignete sich mit 205 motorisierten Kraftfahrzeugen. In 42 Fällen gab es eine Beteiligung von Radfahrern und Fußgängern am Unfallgeschehen. Die Unfallhäufigkeit betrug in den Jahren 2010 bis 2017 im Durchschnitt 12 Unfälle pro Jahr. In den Jahren 2018 und 2019 waren es sogar jeweils 16 Unfälle pro Jahr. Bei einem prognostizierten weiteren Anstieg der Verkehrszahlen, insbesondere des Schwerlastverkehrs, ist von einer weiteren Erhöhung der Unfallhäufigkeit auf der Kreisstraße auszugehen.

Die K 53n bewirkt – wie oben nochmals aufgezeigt – Verkehrsentlastungen von im Mittel ca. 30 % auf der Reckenfelder Straße und ca. 45 % auf dem Silberweg sowie ca. 50 % auf der Taubenstraße und der Straße Lerchenfeld für den Kfz-Verkehr. Die Schwerverkehrsanteile reduzieren sich um ca. 70 bis 80 %. Vor diesem Hintergrund kommt auch der Verkehrsgutachter auf S. 32 der Verkehrsuntersuchung vom März 2021 zu dem Ergebnis:

„Die Untersuchungsergebnisse zeigen weiterhin eine sehr hohe Entlastungswirkung der vorh. K 53. Maßstab dieser Bewertung ist die weitgehende mögliche Verlagerung der Durchgangsverkehre sowie eines erheblichen Anteils der Quell-Zielverkehre. Bei diesen Qualitätskriterien ist die nachgewiesene Verkehrswirksamkeit der neuen K 53n als sehr hoch einzustufen. Die Bauwürdigkeit ist auf voller Abschnittslänge aus verkehrsplanerischem Blickwinkel grundsätzlich zu bejahen.“

Die K 53n führt mithin zur erheblichen Entlastung mehrerer stark befahrener Straßenzüge inmitten des besiedelten Bereichs von Emsdetten. Ausgehend von den schon derzeit, erst recht aber künftig hier zu verzeichnenden Verkehrsmengen, besteht jedenfalls in unmittelbarer Fahrbahnnähe eine sehr hohe Luftschadstoff- und vor allem Lärmbelastung. An einigen Stellen dürften die Grenzwerte nach § 2 der 16. BImSchV überschritten sein. Die mit der K 53n bewirkte Verkehrsentlastung reduziert zudem nicht nur die verkehrsbedingten Luftschadstoff- und Lärmimmissionen im Siedlungsbereich, die Entflechtung der Verkehrsströme, insbesondere die Trennung des regionalen Verkehrs von dem örtlichen Verkehr, führt zu einer erheblichen Opti-

mierung der Verkehrssicherheit auf der K 53. Dass derartige Ortsumgehungen die Verringerung von Unfallgefahren bewirken, liegt nach Ansicht des BVerwG (Urteil vom 06.11.2012, Az.: 9 A 17.11, Rn. 68) auf der Hand.

Die Schaffung einer in diesem Sinne funktionsfähigen Straßenverkehrsinfrastruktur ist ausweislich § 9 Abs. 1 Satz 2 StrWG NRW originäre Hoheitsaufgabe. Dabei sind die handelnden staatlichen Akteure gemäß Art. 2 Abs. 2 Satz 1 GG dem Schutz der menschlichen Gesundheit verpflichtet. Der Kreis Steinfurt erfüllt folglich mit dem Bau der K 53n einen in mehrfacher Hinsicht wichtigen öffentlichen Dienst, was wiederum – wie eingangs dargelegt – der Existenzsicherung des Staates als zentralen Belang der öffentlichen Sicherheit im Sinne des § 45 Abs. 7 Satz 1 Nr. 4 BNatSchG dient.

3.1.2 Überwiegen

Die demnach mit dem Neubau der K 53n verfolgten Belange der öffentlichen Sicherheit müssen sodann überwiegen. Das ist der Fall, wenn sie in der Abwägung den mit dem besonderen Artenschutzrecht verfolgten Belangen des Naturschutzes vorgehen (vgl. BVerwG, Urteil vom 09.07.2009, Az.: 4 C 12.07, Rn. 13). Das Gewicht der für die Ausnahme sprechenden Gründe muss auf der Grundlage der Gegebenheiten des Einzelfalls nachvollziehbar bewertet und mit den gegenläufigen Belangen des Artenschutzes abgewogen werden (BVerwG, Urteil vom 11.08.2016, Az.: 7 A 1.15, Rn. 104). Mit welchem Gewicht die für das Vorhaben sprechenden Belange dabei in die Abwägung eingehen, hängt maßgeblich auch davon ab, ob eine höherstufige rechtsverbindliche Entscheidung für das Vorhaben vorliegt (vgl. BVerwG, Urteil vom 09.07.2009, Az.: 4 C 12.07, Rn. 16). Das Gewicht, mit dem das Artenschutzinteresse in die Abwägung einzustellen ist, hängt entscheidend vom Ausmaß der Beeinträchtigungen ab; erforderlich ist eine Beurteilung der Beeinträchtigung in qualitativer und quantitativer Hinsicht (vgl. BVerwG, Urteil vom 28.03.2013, Az.: 9 A 22.11, Rn. 99).

Die K 53n, Westumgehung Emsdetten, dient der Entlastung dicht besiedelter Bereiche von Emsdetten vom Durchgangsverkehr und damit der Verringerung der Belastung der Bevölkerung mit Luftschadstoffen und Lärm sowie des Unfallrisikos. Der damit verfolgte Schutz der menschlichen Gesundheit ist von besonderem Gewicht (OVG Münster, Urteil vom 29.03.2017, Az.: 11 D 70/09.AK, juris, Rn. 953).

Hinzu kommen die Vorgaben des Regionalplans Münsterland. Der Regionalplan ist das zentrale Instrument der übergemeindlichen und überfachlichen raumbezogenen Planung. Im Regionalplan werden für den Planungsraum Münsterland für einen regelmäßig mittelfristigen Zeitraum von ca. 15 Jahren Festlegungen als Ziele und Grundsätze der Raumordnung zur Entwicklung, Ordnung und Sicherung des Raums, insbesondere zu den Nutzungen und Funktionen des Raums, getroffen. Der Regionalplan konkretisiert die Ziele und Grundsätze der Raumordnung und des Landesentwicklungsplans NRW und entwickelt daraus Vorgaben für die nachfolgenden Planungsebenen in Form von verbindlichen Zielen und abwägbaren Grundsätzen. Er wird von der Bezirksregierung Münster unter Beteiligung der öffentlichen Stellen und der Personen des Privatrechts nach § 4 ROG erarbeitet und vom Regionalrat aufgestellt.

Am 27.06.2014 ist der Regionalplan Münsterland im Gesetz- und Verordnungsblatt NRW durch die Landesplanungsbehörde bekannt gemacht worden. Damit ist er nunmehr nach § 14 LPIG NRW wirksam. In Kapitel VII Nr. 4 Rn. 604 ff. ist das im Regionalplan dargestellte Straßennetze wie folgt erläutert und begründet:

Das im Regionalplan dargestellte Straßennetz gliedert sich in

- *Straßen für den vorwiegend großräumigen Verkehr, die vor allem einen bedarfsgerechten Leistungsaustausch zwischen Oberzentren, großen Mittelzentren und Verdichtungsgebieten ermöglichen sollen,*
- *Straßen für den vorwiegend überregionalen und regionalen Verkehr, die einen bedarfsgerechten Leistungsaustausch zwischen Mittel- und Grundzentren untereinander und zwischen diesen und den Oberzentren ermöglichen sollen und*
- *sonstige regionalplanerisch bedeutsame Straßen, die nicht als Bundes- oder Landesstraßen klassifiziert bzw. in den entsprechenden Bedarfsplänen enthalten sind. Sie sollen Siedlungsbereiche sowie Einrichtungen und Anlagen mit hohem Verkehrsaufkommen an das übergeordnete Straßennetz anbinden; ihre Realisierung in einer folgenden Bedarfsplanung oder durch eine kommunale Maßnahme erscheint deshalb wünschenswert.*

605

Bei den dargestellten Straßen handelt es sich um eine unter regionalplanerischen Kriterien getroffene Auswahl, in die alle Bundesautobahnen, in großem Umfang die Bundes- und Landesstraßen und in Einzelfällen auch Straßen in kommunaler Trägerschaft aufgenommen wurden.

[...]

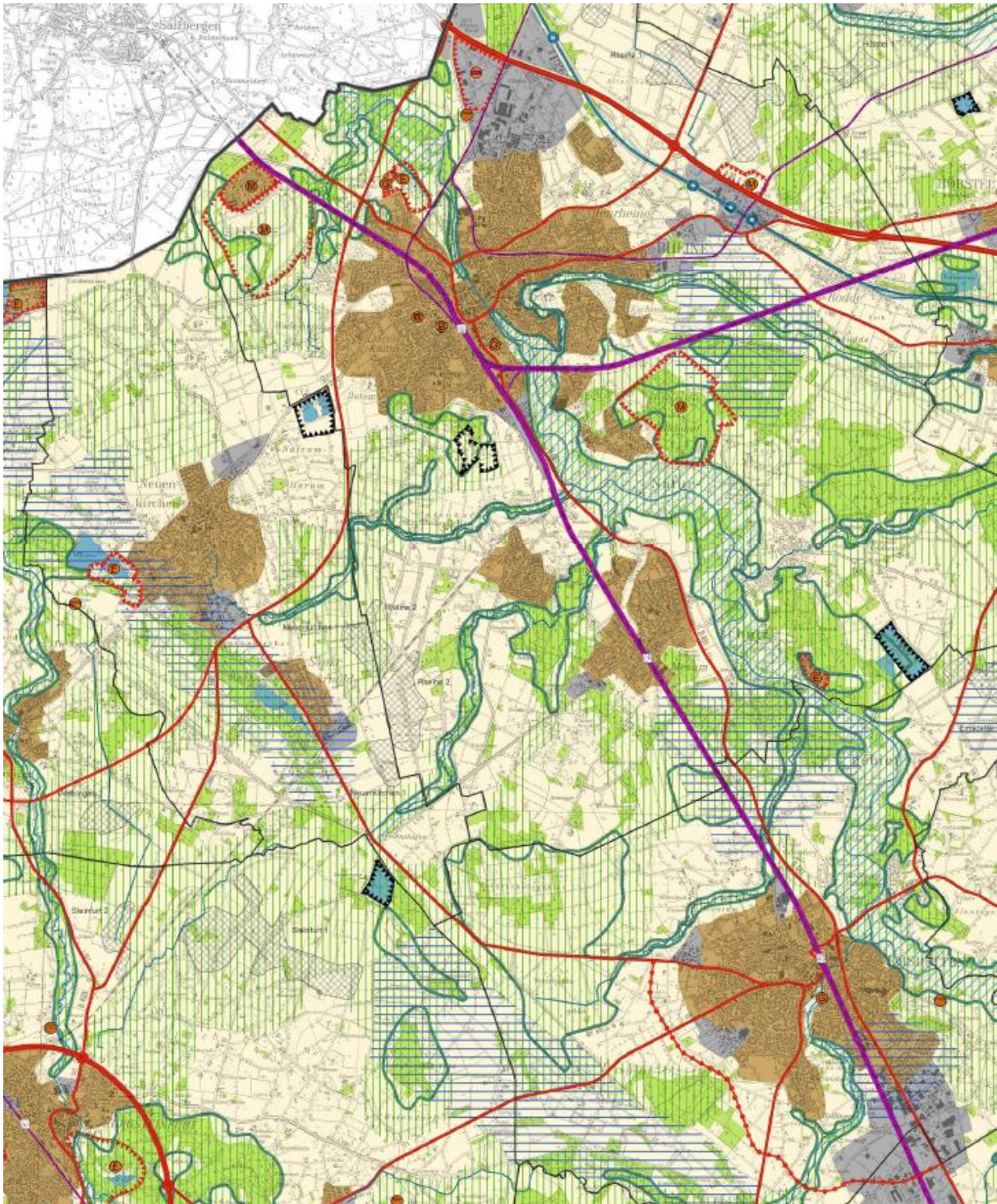
Grundsatz 38: Verbindungsqualität durch Ortsumgehungen verbessern!

609

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

Die K 53n, Westumgehung Emsdetten, ist als „sonstige regional bedeutsame Straßenverbindung“ (Bestand und Planung) im Regionalplan Münsterland, Kartenteil, Blatt 3, zeichnerisch dargestellt. Es handelt sich um die Gesamtstrecke K 54 (Robert-Bosch-Straße, ab der B 481), das Planvorhaben K 53n, Westumgehung Emsdetten, bis zur L 583, Neuenkirchener Straße.

Der antragsgegenständliche Abschnitt der Westumgehung Emsdetten (B 481 – L 583) hat laut den Erläuterungen der Regionalplanungsbehörde überregionale Verbindungsfunktion hinsichtlich des Oberzentrums Münster und des Mittelzentrums Rheine. Wörtlich heißt es dort (Anlage 5, A5-1192): „Die überregionale Verbindungsfunktion zwischen Emsdetten und Rheine übernimmt der Straßenzug Westumgehung Emsdetten - L583 - B70.“



Auszug Regionalplan Münsterland, Blatt 3 (die rote Knödellinie bezeichnet „Sonstige regionalplanerisch bedeutsame Straßen (Bestand und Planung)“)

Dies ist eine sehr hohe Einstufung für eine Straße in kommunaler Trägerschaft, da diese nur in seltenen Einzelfällen in den Regionalplan aufgenommen werden. Ein solcher Fall liegt hier indes vor, weil die K 53n nicht nur regionale, sondern sogar eine überregionale Verbindungsfunktion aufweist.

Im Flächennutzungsplan der Stadt Emsdetten ist die Westumgehung Emsdetten von der B 481 (Fiegekreuzung) bis zur B 481 (Teekotten) überdies bereits seit dem Jahr 1975 dargestellt. Der Neubau der Ostumgehung Emsdetten im Zuge der B 481n im Bereich der Emsaue wurde in den 1990er Jahren aus Gründen des Umweltschutzes aufgegeben. Seitdem verbleibt mit einer vollständigen Westumgehung Emsdetten die

einzig mögliche Entlastung der Ortslage Emsdetten vom Durchgangsverkehr. Zusätzlich zur Umgehungsfunktion für den Durchgangsverkehr ist auch eine Entlastung der Ortsdurchfahrten von Quell- und Zielverkehren über Netzverknüpfungen mit anderen Hauptverkehrsstraßen gegeben. Der Flächennutzungsplan Emsdetten ist zukunftsweisend für die langfristige Verkehrsplanung und Flächennutzung der Stadt.

Auf der Seite des Artenschutzes ist der Steinkauz betroffen. Die Einzelheiten dazu werden in Unterlage 12.4.1 (dort S. 116 ff.) dargelegt. Danach befindet sich der Steinkauz in der hier betroffenen atlantischen biogeografischen Region Nordrhein-Westfalens in einem ungünstigen Erhaltungszustand. Dem lokalen Vorkommen der Art ist ebenfalls ein mittlerer bis schlechter Erhaltungszustand zuzuordnen. Dies resultiert in erster Linie aus der mittleren bis schlechten Habitatqualität. Die beschränkte Habitatqualität hat ihre Ursachen vor allem in der für den Steinkauz vielfach suboptimalen Landnutzung, aber auch in den vorhandenen Zäsuren durch stark frequentierte Straßen. Der Zustand der Population selbst wird aufgrund der Größe des Vorkommens (16 nachgewiesene Reviere) aber als gut eingestuft. Der weiteren Erhöhung der Gesamtzahl der Reviere sind aufgrund der beschränkten Habitatqualität Grenzen gesetzt. Das im Raum Emsdetten gegebene Habitatpotenzial für den Steinkauz ist bereits weitgehend ausgeschöpft.

Vorhabenbedingt geht aufgrund verkehrsbedingter Tötungen mit hoher Wahrscheinlichkeit ein Revier der Art verloren, hinsichtlich drei weiterer Reviere ist dies zu befürchten. Folglich ist perspektivisch mit dem Verlust von vier von 16 Revieren zu rechnen. Nach fachgutachterlicher Einschätzung kann dies das Umkippen der bislang stabilen lokalen Population bewirken, so dass sich deren Erhaltungszustand verschlechtert. Es werden aber die in Unterlage 12.4.1 (dort S. 120 ff.) beschriebenen Maßnahmen ergriffen, die mit hoher Prognosewahrscheinlichkeit zur Stabilisierung der lokalen Population sowie angrenzender Vorkommen des Steinkauzes im Kreis Steinfurt führen werden.

Damit wiegen die für den Neubau der K 53n sprechenden Belange deutlich schwerer als die artenschutzrechtlichen Betroffenheiten. Aufgrund der durch den Neubau der K 53n, Westumgehung Emsdetten, bewirkten deutlichen Optimierung der Verkehrssicherheit und der enormen Entlastung der Ortsdurchfahrt der K 53 sowie der erheblichen Reduzierung der hohen gesundheitsgefährdenden Belastungen durch Lärm und Luftschadstoffe ist die Realisierung des Vorhabens dringend geboten. Die damit verbundene Bedeutung für die menschliche Gesundheit ist mit Blick auf Art. 2 Abs. 2 Satz 1 GG sehr gewichtig. Allein dies würde die Ausnahme rechtfertigen. Gewichtserhöhend kommt aber noch dazu, dass die Westumgehung Emsdetten zeichnerisch als „Sonstige regionalplanerisch bedeutsame Straßen (Bestand und Planung)“ in den Regionalplan Münsterland aufgenommen ist, was als Zielqualität gewertet werden muss. Damit erfährt das Vorhaben eine überregionale Bedeutung.

Demgegenüber scheint zwar auch der betroffenen lokalen Population des Steinkauzes eine nicht nur lokale Bedeutung zuzukommen, wenn die Fachgutachter hier von einem „Source“-Bereich sprechen, doch bleibt die Population aufgrund der vorgesehenen populationsstützenden Maßnahmen stabil. Da die Maßnahmen mit hoher Prognosewahrscheinlichkeit wirksam sein werden und auch ohne zeitliche Lücke zur Verfügung stehen, wird es auch nicht erst zu einem populationsrelevanten Verlust kommen, der dann kompensiert werden muss. Die verbleibenden Restunsicherheiten bewegen sich im Bereich des allgemeinen Lebensrisikos unter Berücksichtigung der natürlichen Dynamik. Mittel- bis langfristig führen die vorgesehenen Maßnahmen aufgrund des Umstands, dass sie dauerhaft gesichert und unterhalten werden sollen, sogar zu einer Verbesserung gegenüber dem aktuellen Zustand.

3.1.3 Zwischenergebnis

Demnach kann festgehalten werden, dass der Ausnahmegrund der öffentlichen Sicherheit nach § 45 Abs. 7 Satz 1 Nr. 4 BNatSchG einschlägig ist und somit die erste Ausnahmevoraussetzung vorliegt.

4. Alternativenprüfung

Des Weiteren darf es keine zumutbare Alternative geben. Ausgangspunkt für die Alternativenprüfung sind die mit dem Vorhaben verfolgten legitimen Ziele. Dies sind die Gründe, derentwegen die Ausnahme nach § 45 Abs. 7 Satz 1 BNatSchG in Betracht kommt. Als Alternative kommen folglich nur solche Optionen in Frage, mit denen sich die konkret verfolgten Ziele noch – wenn auch unter gewissen Abstrichen am Zielerfüllungsgrad – verwirklichen lassen (BVerwG, Beschluss vom 14.04.2011, Az.: 4 B 77.09, Rn. 71). Hinzu kommt, dass nicht jede weniger beeinträchtigende Alternative auch vorzugswürdig ist, sondern der Ausnahme nur zumutbare Alternativen entgegengehalten werden können. Zumutbar sind dabei Alternativen, deren Verwirklichungsaufwand – auch unter Berücksichtigung naturschutzexterner Gründe – nicht außer Verhältnis zu dem mit ihnen erreichbaren Gewinn für den Naturschutz steht. Der Vorhabenträger kann daher nicht auf Alternativen verwiesen werden, die mit erheblichen Mehrkosten oder erheblichen Beeinträchtigungen anderer Gemeinwohlbelange verbunden sind (BVerwG, Urteil vom 06.11.2013, Az.: 9 A 14.12, Rn. 74).

Vor diesem Hintergrund sind sowohl Optimierungen der vorgelegten Planung als auch andere Varianten des Trassenverlaufs zu prüfen (vgl. BVerwG, Urteil vom 06.11.2013, Az.: 9 A 14.12, Rn. 131).

Der aktuelle Verlauf der Verfahrenstrasse stellt bereits eine Modifizierung der ursprünglichen Verfahrenstrasse des Ausgangsverfahrens 2009 dar. Dabei erfolgte im südlichen Trassenabschnitt eine Verlagerung der Achse nach Westen, um die Zerschneidung von zwei Fledermausflugrouten zu vermeiden. In Bezug auf den Steinkauz und das verkehrsbedingte Kollisionsrisiko sind indes keine weiteren Modifizierungen denkbar, mit denen das Tötungs- und Verletzungsrisiko auf unterhalb der Signifikanzschwelle gesenkt werden könnte. Insbesondere sind Kollisionsschutzzäune oder vergleichbare Anlagen aufgrund des überwiegend nicht linearen, wellenförmigen Flugverhaltens des Steinkauzes nicht ausreichend wirksam. In Betracht käme demnach lediglich eine komplette Einhausung der Straße, was schon mit Blick auf die damit verbundenen exorbitanten Mehrkosten auf der Hand liegend unzumutbar ist.

Damit kommen nur andere Trassenverläufe als Alternative ernsthaft in Betracht.

Ein Ausbau der K 53 im vorhandenen Straßenzug mit ausreichend breiten Verkehrsräumen für den motorisierten Verkehr, Fußgänger und Radfahrer ist aufgrund der vorhandenen örtlichen Situation ohne abschnittsweise weitreichende Eingriffe in die Bausubstanz nicht möglich und würde zudem auch nicht zu einer Entlastung des innerstädtischen Bereichs führen. Auch das übrige Straßennetz bietet keine Möglichkeit, den Verkehrsstrom der K 53 allein durch verkehrslenkende Maßnahmen sowohl verkehrsgerecht als auch die Bevölkerung schonend an der Ortsdurchfahrt vorbei zu führen. Somit erreicht ein Ausbau der vorhandenen K 53 wesentliche Vorhabenziele

nicht, so dass dieser schon keine Alternative im Sinne des § 45 Abs. 7 Satz 2 Halbs. 1 BNatSchG darstellt.

Um eine ausreichende Zielerreichung zu gewährleisten, sind vielmehr folgende drei grundlegende Planungskonzepte zu erfüllen:

1. die Konzeption jeder Variante als anbaufreie Straße,
2. die Führung der Trasse auf Geländeebene und
3. die Berücksichtigung der Hauptwirtschaftswege Wiesengrund, Sternbusch und Hollingen in grundsätzlicher Parallelführung für die Landwirtschaft zur Flächenerschließung, für Anliegerverkehre sowie als Nutzung für Fußgänger und Radfahrer, so dass auf einen fahrbahnbegleitenden Geh- und Radweg verzichtet werden kann.

Dies begründet sich daraus, dass die K 53n als anbaufreie Straße für die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs unverzichtbar ist. Jede Zufahrt ist eine potenzielle Gefahrenstelle und mindert die Verkehrswirksamkeit der K 53n als Entlastung vornehmlich der vorhandenen K 53.

Eine höhenfreie Führung der K 53n würde für jede Variante eine Trassenlage zwischen 6 m und 8 m über Gelände bewirken. Diese Lösung bedeutete eine erheblich größere Flächeninanspruchnahme, eine stärkere Verlärmung der Umgebung und einen massiven Eingriff in das Landschaftsbild. Eine höhenfreie Führung der K 53n – auch nur in Teilabschnitten – ist auch nicht aus verkehrlichen Gründen erforderlich. Das resultierende Grundkonzept der K 53n als Planung auf Geländeebene berücksichtigt gemäß dem Stand der Technik eine Geländelage über dem Grundwasserspiegel mit den Anforderungsprofilen:

- Frostsicherheit des Straßenkörpers mit mindestens 1,00 m über Gelände;
- Versickerung des abzuleitenden Oberflächenwassers der K 53n in Mulden auf der Höhe des Fahrbahndammes mit einem Abstand von 1,50 m Sohlhöhe zum mittleren maximalen Grundwasserspiegel.
 - o Die Versickerung durch die belebte Oberbodenzone stellt eine wirksame Abwasserbehandlung des belasteten Oberflächenwassers dar.
 - o Die Versickerung bewirkt eine zeitliche Rückhaltung des anfallenden Oberflächenwassers und beugt einer quantitativen Überlastung der nachfolgenden Gewässersysteme vor.

Hieraus resultiert eine mittlere Höhenlage der K 53n von ca. 1,50 m bis 2,00 m. Diese Höhenlage erlaubt bei leichter Erhöhung der Gradienten die Unterführung der Geh- und Radwege mit einer lichten Höhe von 2,50 m bis 3,30 m. Zwei Wirtschaftswege werden als Überführungen mit einer lichten Höhe von 4,50 m über die K 53n geführt. Die Überführungen haben im Scheitelpunkt der Brücken eine Höhe von ca. 8,00 m über Gelände.

Die Hauptwirtschaftswege Wiesengrund, Sternbusch und Hollingen verlaufen auf gesamter Strecke ortsseitig der K 53n. Auf diesen Wirtschaftswegen, die in der Westumgebung auch der Naherholung dienen, bestehen zu hohe Verkehrsbelastungen im Fokus auf Anliegerverkehre. Die ungefähr der vorhandenen K 53 sowie der geplanten K 53n parallel verlaufende Streckenzüge der Wirtschaftswege weisen ab der Bauerschaft Ahlintel mit ca. 900 Kfz/24 h bis ca. 1.300 Kfz/24 h in Hollingen (Zählungen der Stadt Emsdetten) tendenziell auf Schleichverkehre zur Vermeidung der innerorts überlasteten K 53 hin. Dies wurde auch mehrfach durch ungeplante Fahrtverfolgungen festgestellt. Es ist deshalb anzunehmen, dass die Hauptwirtschaftswege durch den Neubau der K 53n von diesen Schleichverkehren entlastet werden. Hierdurch stehen sie ihrem eigentlichen Zweck sowie der Naherholung wie-

der uneingeschränkt zur Verfügung. Dieses Konzept der ortsseitigen Durchgängigkeit der Hauptwirtschaftswege auf Geländeneiveau ist für die Berücksichtigung der Belange der Landwirtschaft mit Anlieger- und Flächenerschließung erforderlich. Hinzu kommt die geplante Nutzung entsprechend dem Freiraumentwicklungskonzept Emsdetten zur Naherholung mit Erhaltung der Baum- und Heckenstrukturen. Hierbei handelt es sich um gewichtige Allgemeinwohlbelange.

Daraus ergeben sich die insbesondere in Unterlage 3 Blatt 2 des Deckblatts B dargestellten ernsthaft in Betracht kommenden Varianten. Diese Varianten wurden sämtlich im Hinblick auf ihre Auswirkungen auf den Steinkauz untersucht (siehe Unterlage 12.4.1, (S. 112 ff.). Dabei wurde festgestellt, dass alle Varianten in Konflikt mit dem Steinkauz geraten, weil mindestens hinsichtlich eines Steinkauz-Brutvorkommens ein nicht vermeidbares signifikant erhöhtes Tötungs- und Verletzungsrisiko durch das Straßenbauvorhaben geschaffen wird.

Nach der Rechtsprechung des BVerwG (Urteil vom 23.04.2014, Az.: 9 A 25.12, Rn. 120) braucht sich der Vorhabenträger hingegen nicht auf eine Alternativlösung verweisen zu lassen, wenn sich die maßgeblichen Schutzvorschriften am Alternativstandort als ebenso wirksame Zulassungssperre erweisen wie an dem von ihm gewählten Standort. Hierfür dürfte es nur auf eine qualitative Betrachtung ankommen. So stellt das BVerwG auch im Rahmen der Ausnahmeprüfung des gegenüber dem besonderen Artenschutzrecht strengeren europäischen Gebietsschutzrecht bei der dort nach § 34 Abs. 3 Nr. 2 BNatSchG vorzunehmenden Alternativenprüfung ebenfalls lediglich auf qualitative Merkmale ab (BVerwG, Hinweisbeschluss vom 06.03.2014, Az.: 9 C 6.12, Rn. 50). Demnach würde die Feststellung, dass sämtliche ernsthaft in Betracht kommende Alternativen in Bezug auf den Steinkauz gegen das Tötungsverbot nach § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG verstoßen, für die hier vorzunehmende Alternativenprüfung ausreichen, um festzustellen, dass keine Alternative im Sinne des § 45 Abs. 7 Satz 2 Halbs. 1 BNatSchG gegeben ist.

Doch selbst wenn man dies anders sehen wollte und auch quantitative Kriterien für maßgeblich erachtete, muss sich der Vorhabenträger vorliegend nicht auf eine Alternative verweisen lassen. Signifikant weniger beeinträchtigend für den Steinkauz (zum Erfordernis des signifikanten Unterschieds siehe BVerwG, Beschluss vom 14.04.2011, Az.: 4 B 77.09, Rn. 71) wären nämlich nur die Varianten L 1, L 2, L 3/L 3A und ABS. Alle diese Varianten weisen indes erhebliche Beeinträchtigungen anderer Gemeinwohlbelange auf bzw. sind mit Abstrichen am Zielerfüllungsgrad verbunden, die in einem Missverhältnis zu dem damit erreichbaren Gewinn für den Artenschutz stehen:

4.1 Variante L 1

Die Variante L 1 stellt den Ausbau des Hauptwirtschaftsweges Wiesengrund und Sternbusch von der L 593 bis zum Waldbereich Brook (Lauftreff) und dem kreuzenden Wirtschaftsweg Sternbusch am Herzbach dar. Sie hat folgende nachteilige Auswirkungen:

- Beseitigung der ortsseitigen Baumreihe für die Inanspruchnahme der Straße;
- Erforderlichkeit des Neubaus eines Radweges ortsseitig;
- Erforderlichkeit der Beseitigung eines Wohngebäudes;
- direkte Führung der K 53n vor vier Wohngebäuden am Wiesengrund/Sternbusch, so dass die Immissionsgrenzwerte nach § 2 der 16. BImSchV aller Voraussicht nach überschritten wären und mit Erschließung durch Zufahrten;

- stadtrandnahe Lage mit erhöhten Lärmimmissionen am Stadtrand;
- Anschneidung von vier Waldparzellen;
- ein Entwässerungskonzept mit Versickerung über Mulden ins Grundwasser ist hier aufgrund einer erforderlichen Höhenlage bis 2,00 m über Gelände mit vielen direkten beidseitigen Zufahrten nicht realisierbar, sondern es werden offene Gräben und dezentrale Reinigungs- und Rückhaltesysteme erforderlich.

Zudem ist die Variante aus verkehrlicher Sicht nicht zielführend. Die K 53n kann in dieser Lage nicht anbaufrei hergestellt werden. Das Unfallpotenzial aufgrund der höhengleichen Kreuzungen und Zufahrten ist wesentlich höher. Die zulässigen Geschwindigkeiten müssten auf bis zu 50 km/h begrenzt werden. Die Verkehrswirksamkeit zur Entlastung der vorhandenen K 53 wird dadurch erheblich herabgesetzt.

Damit ist die Zielerfüllung der Variante L 1 bereits unzureichend, was sich durch die weiteren mit dieser Variante verbundenen Nachteile nochmals mehr in der Weise auswirkt, dass diese Variante dem zur Planfeststellung beantragten Vorhaben nicht als Alternative entgegengehalten werden kann.

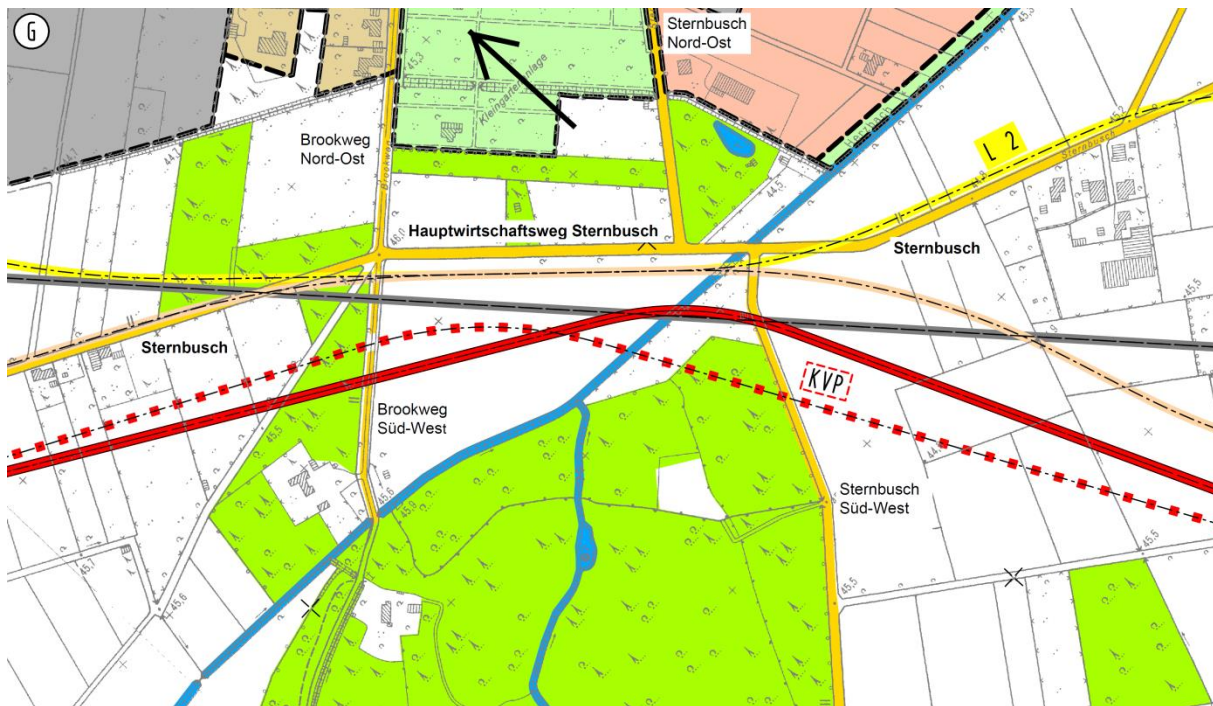
4.2 Variante L 2

Ähnlich verhält es sich bei der Variante L 2. Diese führt im Abschnitt Nord teilweise durch Bestandsbebauung sowie durch zwischenzeitlich städtebaulich überplante und bebaute Bereiche. Aus verkehrlicher Sicht ist der Verkehrswert der K 53n mit einem Beginn der Umgehungsstraße innerorts an der L 583 (Abzweig Silberweg) erheblich reduziert. Zudem kreuzt die Variante L 2 den Hauptwirtschaftsweg Sternbusch im Waldbereich direkt am Laufftreff diagonal. Hier wäre eine höhenfreie Kreuzungsanlage Sternbusch/Brookweg mit der K 53n erforderlich. Diese Lösung stellt einen wesentlich größeren Eingriff in Natur und Landschaft und größeren Ressourcenverbrauch für technische Bauwerke als die Realisierung der Verfahrenstrasse dar.

4.3 Variante L 3/L 3A

Die sehr siedlungsnahe Linienführung schneidet Stadtentwicklungsmöglichkeiten in Richtung Westen ab und widerspricht dem Freiraumentwicklungskonzept der Stadt Emsdetten. Beides sind ausweislich § 38 Satz 1 Halbs. 2 BauGB und vor dem Hintergrund des Art. 28 Abs. 2 Satz 1 GG gewichtige Allgemeinwohlbelange. Zudem erzeugt die große Siedlungsnähe Lärmschutzprobleme. Der direkte Waldbereich am Laufftreff wäre durch die Herstellung einer höhenfreien Kreuzungsanlage Sternbusch/Brookweg mit der K 53n aufzugeben. In diesem Bereich müsste die K 53n in Hochlage verlaufen. Der Hauptwirtschaftsweg Sternbusch wäre im Versatz über den Brookweg für alle Verkehrsarten zu unterführen. Für die K 53n wären Längsrampen zur Brücke von ca. 300 m Länge beidseitig erforderlich. Dies ist mit einem wesentlich größeren Eingriff in Natur und Landschaft und einem deutlich höheren Ressourcenverbrauch als die Realisierung der Verfahrenstrasse verbunden.

Diese Nachteile für gewichtige Allgemeinwohlbelange wiegt der geringfügige Vorteil zugunsten des Steinkauzes nicht auf, zumal auch diese Variante nicht ohne eine Verletzung des Tötungsverbots nach § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG realisierbar ist.



Eingriffsschwerpunkt Brook mit der Vorzugsvariante (rot) und der Variante L3/L3A (grau)

4.4 Variante ABS

Bei der Variante ABS handelt es sich schließlich ebenfalls um eine Alternative, die jedenfalls nicht zumutbar ist; denn sie erfordert die Beseitigung von mehreren Wohn- und Nebengebäuden im Außenbereich und verläuft durch den Siedlungsansatz Hollingen mit seinen relativ eng bebauten Gehöften und Einzelwohnbebauungen. Im Gegenzug führt sie lediglich hinsichtlich eines Brutplatzes des Steinkauzes zu einer deutlichen Reduzierung des Kollisionsrisikos.

5. Verschlechterungsverbot

Schließlich ist gemäß § 45 Abs. 7 Satz 2 Halbs. 2 BNatSchG sicherzustellen, dass sich der Erhaltungszustand der Populationen des Steinkauzes nicht verschlechtert, soweit nicht Art. 16 Abs. 1 der Richtlinie 92/43/EWG (FFH-RL) weitergehende Anforderungen enthält.

Art. 16 Abs. 1 FFH-RL betrifft lediglich die Arten nach Anhang IV jener Richtlinie. Der Steinkauz unterfällt als europäische Vogelart jedoch nicht der FFH-Richtlinie, so dass Art. 16 Abs. 1 FFH-RL vorliegend nicht zur Anwendung gelangt.

Für die strengere Regelung des Art. 16 Abs. 1 FFH-RL hat der EuGH (Urteil vom 10.10.2019, Rs. C-674/17, finnischer Wolf II, Rn. 58 f.) inzwischen klargestellt, dass zunächst die lokale Ebene in den Blick zu nehmen ist, es aber letztlich auf den Erhaltungszustand der betreffenden Art innerhalb der jeweiligen biogeografischen Region des Mitgliedstaats insgesamt ankommt. In Bezug auf das aus § 45 Abs. 7 Satz 2 Halbs. 2 BNatSchG resultierende Verschlechterungsverbot ist mithin nicht die lokale Population entscheidend, sondern der Erhaltungszustand auf überörtlicher Ebene, z. B. auf Landesebene (OVG Magdeburg, Urteil vom 23.08.2017, 2 K 66/16, juris, Rn. 187).

Ausweislich Unterlage 12.4.1 (dort S. 120) ist damit zu rechnen, dass durch die deutliche Erhöhung des Kollisionsrisikos des Steinkauzes durch die K 53n der hier bislang anzutreffende „Source“-Bereich in einen „Sink“-Bereich umkippt, sich der Erhaltungszustand der lokalen Population also verschlechtert. Welche Auswirkungen dies auf der nächst höheren Ebene zeitigen würde, ist hingegen nicht näher untersucht worden. Stattdessen wird auf populationsstützende Maßnahmen (sog. FCS-Maßnahmen) zurückgegriffen, so dass sich diese Frage nicht mehr stellt.

Dies ist rechtlich nicht zu beanstanden (VGH Mannheim, Urteil vom 23.09.2013, Az.: 3 S 284/11, juris, Rn. 388). Voraussetzung dafür ist jedoch, dass die betreffenden Maßnahmen mit mindestens hoher Wahrscheinlichkeit die ihnen zugedachte Wirkung auch tatsächlich entfalten werden (OVG Lüneburg, Urteil vom 25.10.2018, Az.: 12 LB 118/16, juris, Rn. 242). Sie müssen zudem räumlich innerhalb der gleichen biogeografischen Region des betreffenden Mitgliedstaats liegen und spätestens mittel- bis langfristig wirksam sein (BVerwG, Urteil vom 09.06.2010, Az.: 9 A 20.08, Rn. 65). Diese Voraussetzungen liegen hier allesamt vor (siehe Unterlage 12.4.1, S. 120 ff.).

6. Abschließende Zusammenfassung

Wie vorausgehend erläutert, liegen die Ausnahmenvoraussetzungen des § 45 Abs. 7 BNatSchG vor. Die Realisierung der K 53n liegt im Interesse der öffentlichen Sicherheit. Zumutbare Alternativen, die eine Beeinträchtigung des Steinkauzes gänzlich vermeiden bzw. geringere Beeinträchtigungen aufweisen, sind nicht gegeben. Unter Berücksichtigung der in dem Rahmen der Artenschutzprüfung vorgesehenen FCS-Maßnahmen kann eine Verschlechterung des Erhaltungszustands der Populationen der Art ausgeschlossen werden.

Im Auftrag



Lütke Lanfer