



# Bezirksregierung Münster Bezirksplanungsbehörde

Geschäftsstelle des Regionalrates

Tel.: 0251/411-1755 Fax.: 0251/411-1751 eMail: [geschaeftsstelle@bezreg-muenster.nrw.de](mailto:geschaeftsstelle@bezreg-muenster.nrw.de)

## Sitzungsvorlage 63/2015

**Linienbestimmungsverfahren gem. § 37 Straßen- und Wegegesetz des Landes Nordrhein-Westfalen (StrWG NRW) zum Neubau der Ortsumgehung Sendenhorst/Albersloh im Zuge der L 586**

**Anlagen:** 1. Lageplan mit Darstellung der Vorzugstrasse (Bestimmungsplan)  
2. Erläuterungsbericht zur Linienbestimmung  
3. Niederschrift über den Behördentermin am 27.08.2015

**Berichterstatter:** Abteilungsdirektor Bernd König

**Bearbeiter:** Leitender Regierungsdirektor Dieter Kleinpaß  
Tel.: 0251 / 411 – 1430

Regierungsbauamtsrat Frank Langenhorst  
Tel.: 0251 / 411 – 2352

Diese Vorlage ist Beratungsgrundlage zu

- TOP 5** der Sitzung der Verkehrskommission am 30.11.2015
- TOP der Sitzung der Strukturkommission am
- TOP 11** der Sitzung des Regionalrates am 14.12.2015

### Beschlussvorschlag

**für die Verkehrskommission:**

- Zustimmung**  Kenntnisnahme  
(gem. dem - am Ende der Sachdarstellung - ausformulierten Beschlussvorschlag)

**für die Strukturkommission:**

- Zustimmung  Kenntnisnahme

**für den Regionalrat:**

- Zustimmung**  Kenntnisnahme  
(gem. dem - am Ende der Sachdarstellung - ausformulierten Beschlussvorschlag)

## **Sachdarstellung:**

### **Kurzerläuterung zum Verfahren**

Die Ortsumgehung Sendenhorst/Albersloh im Zuge der L 586 wird im Gesetz zur Änderung des Landesstraßenausbaugesetzes vom 12.12.2006, mit dem der zur Zeit geltende Landesstraßenbedarfsplan 2006 beschlossen wurde, als Maßnahme der Stufe 1 geführt. Die Feststellung des Bedarfs (Stufe 1) ist für die **Linienbestimmung** nach § 37 und die Planfeststellung nach § 38 StrWG NRW verbindlich.

Ziel des Linienbestimmungsverfahrens ist die Abstimmung des grundsätzlichen Streckenverlaufs, der Streckencharakteristik und der Netzverknüpfung. Abschließend ist die Trasse mit dem Ziel der Flächensicherung im Flächennutzungsplan zu vermerken und im Regionalplan kenntlich zu machen.

Die zuvor nach § 37 Abs. 5 StrWG NRW durchzuführende **Bürgerbeteiligung** erfolgte im Frühjahr 2015 seitens der Stadt Sendenhorst, unter Beteiligung des bis hierher für die Linienabstimmung federführenden Landesbetriebs Straßenbau NRW. Parallel wurden die anerkannten Naturschutzverbände beteiligt.

Die anschließende Beteiligung der **Träger öffentlicher Belange** (TöB) und des Regionalrates Münster nach § 37 Abs. 3 StrWG NRW obliegt der Bezirksregierung Münster. Der entsprechende **Behördentermin** wurde am 27.08.2015 in der Bezirksregierung vom Dezernat 25 durchgeführt. Die Niederschrift zum Behördentermin (s. **Anlage 3**) ist am 18.09.2015 an die TöB versandt worden.

Nach Abschluss des mit der **Regionalratsbeteiligung** endenden Abstimmungsverfahrens bestimmt die Bezirksregierung Münster die Planung und - mit Zustimmung des Ministeriums für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr (MBWSV) - die Linienführung.

Dem Erläuterungsbericht zur Linienbestimmung (**Anlage 2**) sind die Ergebnisse der Umweltverträglichkeitsprüfung und die anschließende Abwägung der Linienwahl für das weitere Verfahren zu entnehmen. Hier fließen neben den Ergebnissen der Umweltverträglichkeitsstudie (UVS) weitere Aspekte ein, wie z.B. verkehrliche Auswirkungen, Kosten und städtebauliche Belange. Im Rahmen der darauf basierenden

Abstimmung mit dem Landesverkehrsministerium (MBWSV) über die dem Linienbestimmungsverfahren zu Grunde zu legende Linienführung wurde mit Erlass vom 24.11.2014 der **Variante 1.1/1.2** zugestimmt.

### **Einbeziehung und Würdigung der weiteren Erkenntnisse aus der Bürgerbeteiligung und dem Behördentermin**

Grundlage sowohl der Bürgerbeteiligung durch die Stadt Sendenhorst als auch des vom Dezernat 25 durchgeführten Behördentermins war der als **Anlage 1** beigefügte Lageplan mit Darstellung der Vorzugstrasse (Bestimmungsplan), hier der Variante 1.1/1.2.

Nach Auswertung der im Vorfeld eingegangenen schriftlichen Stellungnahmen sowie der Darlegungen im Behördentermin (s. Niederschrift gem. **Anlage 3**) konnte mit den Beteiligten eine weitestgehende Zustimmung zu der Vorzugstrasse erzielt werden. Auch die Landwirtschaftskammer (LWK) NRW und der Westfälisch-Lippische Landwirtschaftsverband (WLV) erhoben gegen die gewählte Variante 1.1/1.2 keine grundsätzlichen Bedenken; sie forderten keine andere Linienführung. Bemängelt wird allerdings weiterhin der dadurch zu erwartende hohe Flächenverlust.

Darüber hinaus wurden im Behördentermin die folgenden, von der Stadt Sendenhorst gegebenen Anregungen zur Änderung der Linienführung (jeweils gestützt auf das Ergebnis der Bürgerbeteiligung und einen entsprechenden Ratsbeschluss) erörtert:

1. Verschiebung des Knotenpunktes an der K 33 unter Anbindung der Wirtschaftswege "Tiergartenheide", "Storp" und "West II"
2. Durchlässigkeit der Backhausstraße in Richtung "Tiergartenheide" für den Fuß- und Radverkehr
3. Ausgestaltung des Knotenpunktes an der L 586 süd-östlich von Albersloh in Form eines Kreisverkehrsplatzes entsprechend dem Vorschlag in der UVS zur Erhaltung einer Option zur Verbindung mit der L 585 in Richtung Drensteinfurt

Festzuhalten bleibt, dass es sich bei allen drei Anregungen bzw. Prüfaufträgen um - dem Abstimmungsplan nicht widersprechende - Planungsmodifikationen innerhalb der Vorzugsvariante 1.1/1.2 handelt, die für das Stadium der Linienbestimmung noch

nicht relevant sind. Sie werden aber im Zuge der weiteren Entwurfsplanung für das anschließende Planfeststellungsverfahren vertiefend untersucht.

### **Beschlussvorschlag:**

1. Dem als **Anlage 1** beigefügten Bestimmungsplan auf Basis der Vorzugsvariante 1.1/1.2 wird zugestimmt.
2. Die Zustimmung des Regionalrates Münster erfolgt in der Erwartung, dass die von der Stadt Sendenhorst gegebenen Anregungen zur Änderung der Linienführung überprüft werden; hierbei sind die Belange der betroffenen Menschen vor Ort besonders zu gewichten.

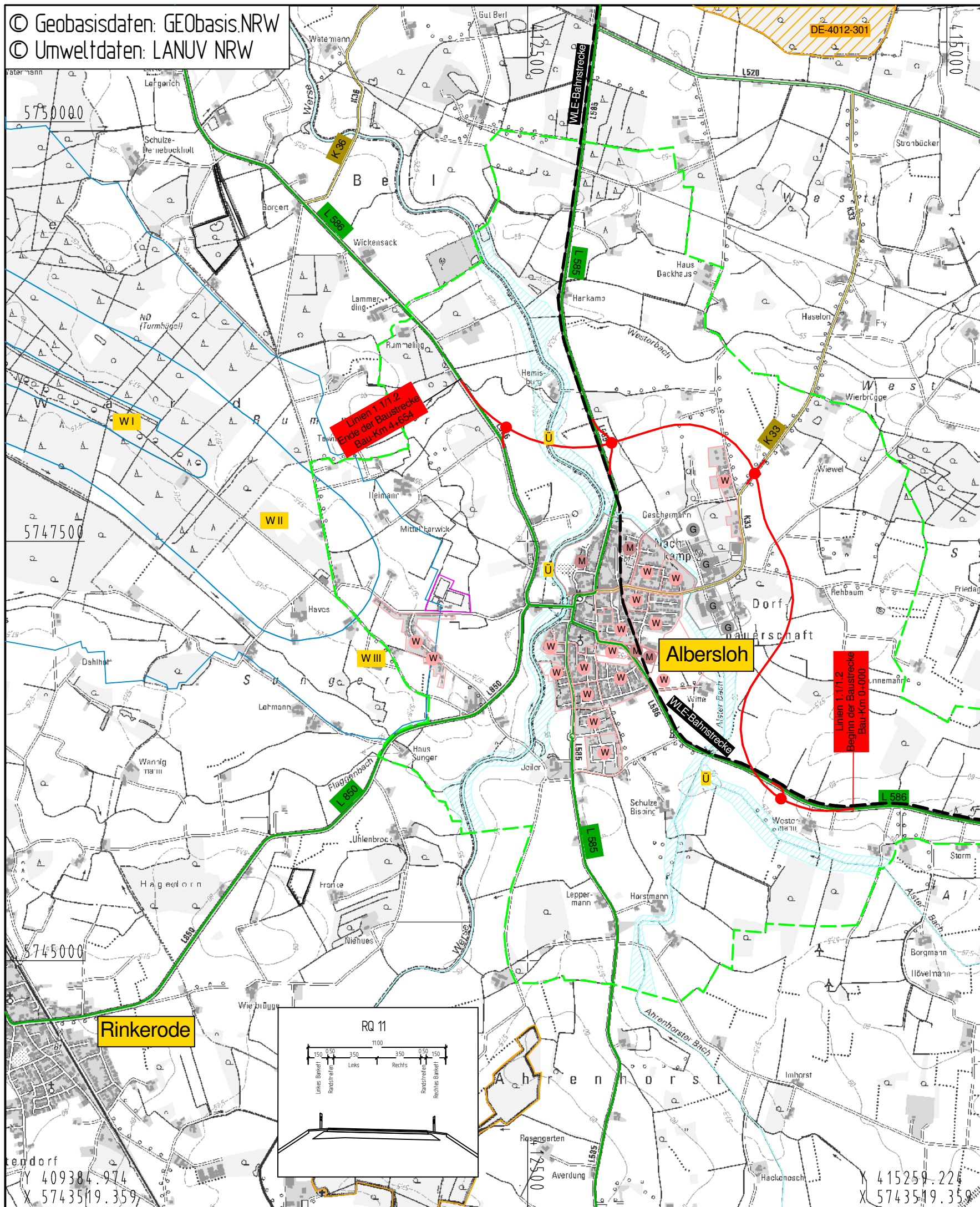
# Anlage 1

Gebiete und Flächen Schutzgebiete  
 Natur, Landschaft, Wasser

- reines und allgemeines Wohngebiet, Kleinsiedlungsgebiet
- Kerngebiet, Dorfgebiet, Mischgebiet
- Gewerbegebiet
- Gemeinbedarf
- Überschwemmungsgebiet
- Wasserschutzzone
- FFH-Gebiet
- Verwaltung**
- UVS-Grenze
- Knotenpunkt plangleich

**Straßennetz**

- Landesstraßen
- Kreisstraße
- WLE-Bahnstrecke



**Regionalniederlassung  
 Münsterland**  
 Wahrkamp 30, 48653 Coesfeld



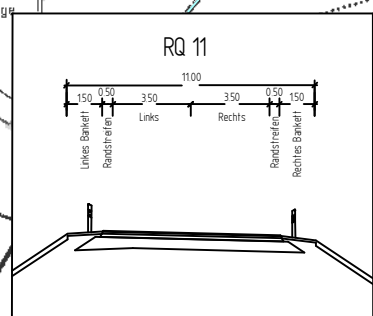
Nr.	Art der Änderung	Datum	Zeichen

## Linienbestimmung

Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen	Unterlage / Blatt-Nr.: 3 / 1
Straße: L 586 Station:	<b>Bestimmungsplan</b>
PROJIS-Nr.:	Maßstab: 1 : 25 000

**Neubau der  
 Ortsumgehung Sendenhorst / Albersloh**  
 Bau-km 0+000 - 4+654

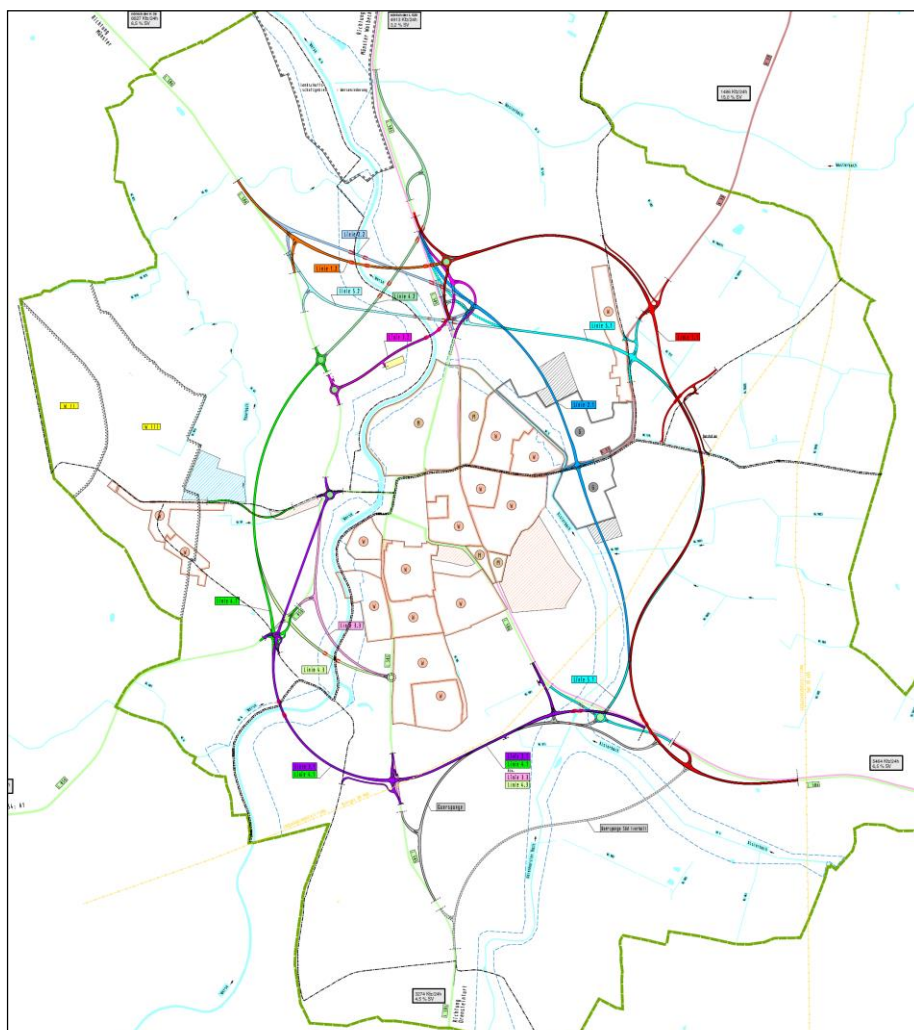
Aufgestellt: 14.01.2015  
 Der Leiter der Regionalniederlassung  
 Münsterland  
 i.A. gez. Ransmann  
 [Regierungsbaudirektor]





## OU Sendenhorst/Albersloh im Zuge der L 586

### Erläuterungsbericht zur Linienbestimmung gemäß § 37 Straßen- und Wegegesetz Nordrhein-Westfalen



Aufgestellt 14.01.2015

Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen

Regionalniederlassung Münsterland

i.A.

Manfred Ransmann  
(Regierungsbaudirektor)

## Inhaltsverzeichnis

<b>1</b>	<b>Darstellung der Baumaßnahme .....</b>	<b>1</b>
1.1	Planerische Beschreibung .....	1
1.2	Straßenbauliche Beschreibung .....	2
1.3	Streckengestaltung .....	2
<b>2</b>	<b>Begründung der Baumaßnahme .....</b>	<b>3</b>
2.1	Vorgeschichte der Planung, vorausgegangene Untersuchungen und Verfahren .....	3
2.2	Pflicht zur Umweltverträglichkeitsprüfung .....	5
2.3	Verkehrliche und raumordnerische Bedeutung des Vorhabens .....	6
2.3.1	Ziele der Raumordnung / Landesplanung und Bauleitplanung .....	6
2.3.2	Bestehende und zu erwartende Verkehrsverhältnisse .....	7
2.3.3	Verbesserung der Verkehrssicherheit .....	10
2.4	Verringerung bestehender Umweltbeeinträchtigungen .....	10
2.5	Zwingende Gründe des überwiegend öffentlichen Interesses .....	11
<b>3</b>	<b>Vergleich der Varianten und Wahl der Linie .....</b>	<b>12</b>
3.1	Beschreibung des Untersuchungsgebietes .....	12
3.1.1	Schutzgut Mensch einschließlich menschlicher Gesundheit .....	14
3.1.2	Schutzgut Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt .....	16
3.1.3	Schutzgut Boden, Wasser, Luft, Klima und Landschaftsbild .....	19
3.1.4	Kulturgüter und sonstige Sachgüter .....	26
3.1.5	Wechselwirkungen zwischen den vorgenannten Schutzgütern .....	27
3.1.6	Raumwiderstand .....	27
3.2	Beschreibung der untersuchten Varianten .....	28
3.2.1	Variantenübersicht .....	28
3.2.2	Variante 1.1/1.2 .....	30
3.2.3	Variante 2.1/2.2 .....	31
3.2.4	Variante 3.1/3.2 .....	31
3.2.5	Variante 3.3/3.2 .....	31
3.2.6	Variante 4.1/4.2 .....	31
3.2.7	Variante 4.3/4.2 .....	32
3.2.8	Variante 5.1/5.2 .....	32
3.3	Beurteilung der Varianten .....	33
3.3.1	Raumstrukturelle Wirkungen .....	33
3.3.2	Verkehrliche Beurteilung .....	35
3.3.3	Entwurfs- und sicherheitstechnische Beurteilung .....	36
3.3.4	Umweltverträglichkeit .....	37
3.3.4.1	Darstellung von Umweltauswirkungen .....	37
3.3.4.2	Vermeidung und Ausgleichbarkeit von Umweltauswirkungen .....	44
3.3.5	Wirtschaftlichkeit .....	46
3.3.5.1	Investitionskosten .....	46
3.3.6	Städtebau .....	47
3.4	Gewählte Linie .....	48

## Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Ortslage Sendenhorst/Albersloh.....	1
Abbildung 2: Darstellung Verkehrsnetz .....	3
Abbildung 3: L 585 Höhe Kirche .....	4
Abbildung 4: L 586 Richtung Münster an der L 585 nördliche Anbindung .....	4
Abbildung 5: L 586 Richtung Münster vor L 585 südliche Anbindung .....	5
Abbildung 6: Enge der Ortsdurchfahrt.....	9
Abbildung 7: Lärm- und Schadstoffbelastung.....	11
Abbildung 8: Untersuchungsgebiet .....	12
Abbildung 9: Klassifiziertes Straßennetz.....	13
Abbildung 10 Raumwiderstand .....	27
Abbildung 11: Variantenübersicht .....	28
Abbildung 12: Variantenübersicht .....	29
Abbildung 13: Bereich Hellmann.....	32
Abbildung 14: Verlegung Straße West II .....	33



## Tabellenverzeichnis

Tabelle 3.1: Kennzahlen der Varianten .....	30
Tabelle 3.2: Rangfolge der Varianten aus städtebaulicher Sicht .....	35
Tabelle 3.3: Rangfolge für das Schutzgut „Menschen“ .....	39
Tabelle 3.4: Rangfolge der Varianten für das Schutzgut „Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt“ .....	40
Tabelle 3.5: Rangfolge der Varianten für das Schutzgut „Boden“ .....	40
Tabelle 3.6: Rangfolge der Varianten für das Schutzgut „Wasser“ .....	41
Tabelle 3.7: Rangfolge der Varianten für das Schutzgut „Klima/Luft“ .....	41
Tabelle 3.8: Rangfolge der Varianten für das Schutzgut „Landschaftsbild“ .....	41
Tabelle 3.9: Rangfolge der Varianten für das Schutzgut „Kulturgüter und sonstige Sachgüter“ .....	42
Tabelle 3.10: Schutzgutbezogene Gesamtübersicht der Variantenvergleiche aus der UVS ..	43
Tabelle 3.11: Rangfolge der Varianten aus Sicht der Schutzgüter .....	44
Tabelle 3.12: Rangfolge der Varianten aus Sicht des Städtebaus .....	47

# 1 Darstellung der Baumaßnahme

## 1.1 Planerische Beschreibung

Die Regionalniederlassung Münsterland des Landesbetriebes Straßenbau Nordrhein-Westfalen plant zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in Sendenhorst/Albersloh eine Ortsumgehung im Zuge der L 586.



**Abbildung 1: Ortslage Sendenhorst/Albersloh**

Die L 586 führt von Münster über Albersloh, Sendenhorst, Beckum und Wadersloh bis nach Delbrück. Als regionale und überregionale Straße verbindet sie das östliche Münsterland mit dem Paderborner Land.

Die vorliegende Vorplanung berücksichtigt folgende Untersuchungen:

- Verkehrsuntersuchung zur L 586 Umgehungsstraße Sendenhorst/Albersloh (IVV Aachen, November 2005, Februar 2009 bzw. April 2014)
- Umweltverträglichkeitsstudie zur Ortsumgehung Sendenhorst/Albersloh im Zuge der L 586 (aru, Münster, Mai 2010)
- Lärmtechnische Voruntersuchung zur Ortsumgehung Sendenhorst/Albersloh im Zuge der L 586 (Landesbetrieb Straßenbau NRW, Regionalniederlassung Münsterland, April 2013)

Die Ortsumgehung Sendenhorst/Albersloh ist im Landesstraßenbedarfsplan der Stufe 1 zugeordnet.

Durch die Ortsumgehung ergibt sich die Möglichkeit, die L 586 und Teile der L 585 zur Gemeindestraße abzustufen.

## 1.2 Straßenbauliche Beschreibung

Die Ortsumgehung Sendenhorst/Albersloh stellt eine anbaufreie regionale Straße außerhalb bebauter Gebiete mit Verbindungsfunktion von Grund- und Mittelzentren bzw. zwischen Grundzentren dar. Aus diesem Grund wird die Ortsumgehung Sendenhorst/Albersloh gemäß den Richtlinien für die integrierte Netzgestaltung zur Kategorie LS III bzw. gem. den Richtlinien für die Anlage von Landstraßen als Straße der Entwurfsklasse III zugeordnet.

Ohne den Bau der Ortsumgehung wird für das Jahr 2025 eine durchschnittliche tägliche Verkehrsmenge (DTV) von bis zu 6.000 Kfz/Tag in der Ortsdurchfahrt erwartet.

## 1.3 Streckengestaltung

Auf Grundlage der zuvor genannten Straßenkategorie EKL III werden die weiteren Entwurfs- und Betriebsmerkmale gewählt.

Die Planungsgeschwindigkeit wurde mit 90 km/h zugrunde gelegt, die Verknüpfungen mit dem gleichrangigen oder nachgeordneten Straßennetz erfolgen in der Regel durch plangleiche Knotenpunkte und die geplante Ortsumgehung soll als einbahnig, zweistreifige Straße ausgeführt werden.

Daraus ergeben sich ein Mindestradius für die Linienführung von  $R_{\min} = 300$  m gemäß den „RAL“ sowie ein Regelquerschnitt RQ 11.



## 2 Begründung der Baumaßnahme

### 2.1 Vorgeschichte der Planung, vorausgegangene Untersuchungen und Verfahren

Die Notwendigkeit für die Ortsumgehung Sendenhorst/Alsbersloh ergibt sich vor allem aus den vielen sehr engen Kurvenradien in Verbindung mit den sehr schmalen Gehwegen, wie in der folgenden Abbildung zu erkennen.



**Abbildung 2: Darstellung Verkehrsnetz**

Insbesondere die Kombination zwischen engen Radien, schmalen Gehwegen führt häufig dazu, dass die Gehwegbereiche bei der Durchfahrt von Lkw überstrichen werden und es so zu gefährlichen Situationen für Fußgänger kommt. Auch eine Verbreiterung der Fahrbahn bzw. der Gehwege ist aufgrund der bestehenden dicht an der Straße liegenden Bebauung nicht möglich. Der Begegnungsfall Lkw/Lkw kann in den schlecht einzusehenden Kurvenbereichen nicht abgewickelt werden. Die folgenden Abbildungen verdeutlichen noch einmal die Problematik.



Abbildung 3: L 585 Höhe Kirche



Abbildung 4: L 586 Richtung Münster an der L 585 nördliche Anbindung





**Abbildung 5: L 586 Richtung Münster vor L 585 südliche Anbindung**

Die Ortsumgehung Sendenhorst/Albersloh ist in der integrierten Gesamtverkehrsplanung (IGVP) als Maßnahme der Stufe 1 verzeichnet und in der Priorisierungsliste des Landes NRW aus 2011 als vorrangig zu planen eingestuft.

Infolgedessen ist die Regionalniederlassung Münsterland des Landesbetriebes Straßenbau Nordrhein-Westfalen damit beauftragt, die Ortsumgehung Sendenhorst/Albersloh zu planen.

## **2.2 Pflicht zur Umweltverträglichkeitsprüfung**

Nach dem Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung des Landes Nordrhein-Westfalen (§ 1 UVPG NW Anlage 1) ist eine allgemeine Vorprüfung des Einzelfalles beim Bau einer sonstigen Straße nach Landesrecht durchzuführen. Da im weiteren Verlauf ein Planfeststellungsverfahren notwendig ist und mit dem Vorhaben erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen verbunden sind, wird eine Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) durchgeführt.

Zur Ermittlung, Beschreibung und Bewertung der, von der Straßenbaumaßnahme ausgehenden Umweltbeeinträchtigungen, wurde eine Umweltverträglichkeitsstudie (UVS) erarbeitet, die das entsprechende Planungsinstrument der Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) darstellt. Zwar entfällt für Ortsumgehungen im Zuge von Landesstraßen gemäß den gesetzlichen Vorgaben des § 37 Abs. 2 StrWG NRW die erste Stufe der UVP, doch empfahl sich die Erstellung einer UVS, damit die umweltbezogenen Vor- und Nachteile der Varianten in den Abwägungsprozess eingebracht werden können. Des Weiteren werden so die Argumente für die Auswahl der Vorzugstrasse dokumentiert und deutlich gemacht, dass keine weiteren diskussionswürdigen Varianten existieren.

Zusätzlich wurde eine lärmtechnische Voruntersuchung durch die Regionalniederlassung Münsterland und Verkehrsuntersuchungen durch das Ingenieurbüro IVV durchgeführt.



## 2.3 Verkehrliche und raumordnerische Bedeutung des Vorhabens

### 2.3.1 Ziele der Raumordnung / Landesplanung und Bauleitplanung

#### Landesplanung

Im Landesentwicklungsplan (LEP) werden zum einen Grundzüge der Raumstruktur im Land NRW festgelegt und zum anderen werden Entwicklungsperspektiven für strukturwirksame Bereiche wie z.B. Gewerbe- und Wohnbauflächen etc. aufgezeigt.

Der LEP (MINISTERIUM FÜR UMWELT, RAUMORDNUNG UND LANDWIRTSCHAFT NRW 1995) macht für das Untersuchungsgebiet folgende Aussagen:

- Der gesamte Untersuchungsraum wird mit Ausnahme der Siedlungsflächen von Sendenhorst/Albersloh dem Freiraum zugeordnet.
- Der von Süden nach Norden fließende Fluss „Werse“ ist mit seiner Niederung als „Gebiet für den Schutz der Natur“ dargestellt.
- Westlich und südöstlich von Albersloh gelegene Flächen sind als „Grundwasservorkommen“ gekennzeichnet, die gegenwärtig für die öffentliche Wasserversorgung herangezogen werden oder künftig herangezogen werden sollen oder sich dafür eignen.

#### Regionalplanung

Im Gebietsentwicklungsplan (GEP) werden die landesplanerischen Ziele des Landesentwicklungsplans auf regionaler Ebene betrachtet. Hier übernimmt der GEP die Funktion eines Landschaftsrahmenplanes. Die Ortsumgebung der L 586 Sendenhorst/Albersloh ist sowohl in der noch gültigen Fassung als auch im Entwurf des Regionalplans enthalten.

Im GEP (BEZIRKSREGIERUNG MÜNSTER 1998) sind folgende Aussagen getroffen worden:

- Für die Ortslage Albersloh werden Wohnsiedlungs- und Gewerbegebietsflächen, einschließlich einiger bisher un bebauter Reserveflächen ausgewiesen.
- Neben den Waldflächen wird der unbesiedelte Außenbereich als Agrarbereich dargestellt.
- Flächen, die westlich und östlich von Sendenhorst/Albersloh entlang des Münsterländer Kies-Sand-Rückens liegen, werden als Bereiche zum Schutz der Gewässer angeführt.
- Als Erholungsbereich werden Flächen im Süden und Norden eingestuft.
- Als Bereich für den Schutz der Landschaft sind im Untersuchungsgebiet, mit Ausnahme des siedlungsnahen Freiraums, große Flächen dargestellt.
- Die in dem Gebiet verlaufende Werse ist als „Bereich für den Schutz der Natur“ ausgewiesen.

#### Bauleitplanung

Im rechtskräftigen Flächennutzungsplan der Stadt Sendenhorst vom 05.06.2007 sind die vorgesehenen Siedlungsflächen ausgewiesen. Im südlichen Teil von Albersloh in den Bereichen „Zegen Esch“ und „Langen Esch“ und im südöstlichen Teil von Albersloh mit der Erweiterung

des „Gewerbegebietes Ost, Buschkamp Nord“ sind größere Wohnbauflächen mit einer Sondergebietsfläche zwischen dem Hof Witte und dem derzeitigen Ortsrand (Kohlkamp) vorgesehen. Darüber hinaus grenzt eine weitere kleinere Gewerbegebietsfläche südlich an die bestehende GE-Fläche im Osten von Sendenhorst/Albersloh. Die Ortsränder sind besonders im Osten und Süden mit unterschiedlich breiten Grünflächen zum Außenbereich hin abgeschirmt (STADT SENDENHORST 2007).

Im Siedlungsgefüge werden bis auf das Umfeld der Kirche im Ortskern größtenteils Wohn- und Mischgebietsflächen ausgewiesen. Für innerörtliche Freiflächen, die nicht als öffentliche Grünflächen dargestellt sind, sind verschiedene Baudenkmäler festgesetzt.

Östlich von Albersloh befindet sich eine Gasübergabe- und Gasreglerstation einer Gasfernleitung, welche von Nordost nach Südwest verläuft und somit die Ortslage im Süden streift.

Insbesondere im Südwesten des Untersuchungsgebietes sind Flächen gekennzeichnet, unter denen Bergbau umgeht. Hinzu kommen westlich und südlich des Bereiches „Adolfshöhe“ mehrere Aufschüttungsflächen.

Der restliche Außenbereich ist als Wald und Fläche für die Landwirtschaft gekennzeichnet. Die Werse, der Ahrenhorster Bach, der Alster Bach und der Flaggenbach sowie die dazugehörigen Überschwemmungsgebiete werden zusätzlich ausgezeichnet. In einem parallelen Streifen zur Werse sind Flächen für die Wasserwirtschaft mit dem Standort eines Regenrückhaltebeckens dargestellt. Im Nordwesten des Untersuchungsgebietes liegen die Bereiche der Wasserschutzzone II und III des Wasserwerkes „Hohe Ward“ (STADT SENDENHORST 2007).

Die Vorgeschlagene Linie ist im derzeitigen Entwurfsstand des Regionalplans und im Flächennutzungsplan der Stadt Sendenhorst enthalten.

### **2.3.2 Bestehende und zu erwartende Verkehrsverhältnisse**

Zur Ermittlung der bestehenden Verkehrsverhältnisse der Ortsdurchfahrt Sendenhorst/Albersloh wurde 2013/2014 eine Überprüfung und Aktualisierung der Verkehrsdaten vorgenommen. Des Weiteren wurden 2013 an 5 Zählstellen im Untersuchungsgebiet ergänzende Verkehrszählungen vom Büro IVV (Ingenieurgruppe für Verkehrswesen und Verfahrensentwicklung, Aachen) durchgeführt und auf dieser Grundlage die Verkehrsuntersuchung fortgeschrieben.

Hierbei wurden folgende Schwerpunkte gesetzt:

- Erhebung und Auswertung der Quell-, Ziel- und Durchgangsverkehre in der Ortslage
- Aktualisierung des Analyse-Null-Falles auf 2013
- Aktualisierung der Prognosedaten auf 2025
- Aktualisierung des Prognose-Null-Falles
  - Berücksichtigung aller Maßnahmen des Bedarfsplanes für Bundesfernstraßen und des Landesstraßenbedarfsplanes sowie sonstige verkehrsrelevante Vorhaben der Kommunen. Z.B.
    - 6-streifiger Ausbau der A1 zw. AK Kamen und AK Lotte/Osnabrück
    - B 51/B 481 OU Münster
    - B 51 Münster Telgte

- B 58 OU Beckum
  - B 63 Abschnitt Hamm OU Pelkum
  - B 64 OU Warendorf
  - B 475 OU Beckum/Neubeckum
  - B 475 OU Ennigerloh/Westkirchen
  - L 586 OU Sendenhorst
  - L 585 OU Wolbeck
  - L 547 OU Freckenhorst
  - L 547 Ahlen/Dolberg – Hamm/Uentrop
- Ermittlung der Entlastungseffekte in der betroffenen Ortsdurchfahrt

Zu Beginn der Untersuchung wurde ein sogenannter Analyse-Null-Fall für das Untersuchungsgebiet erstellt. Bei diesem ersten Schritt wurden Netzberechnungen für den Ist-Zustand 2013 durchgeführt. Die daraus resultierenden Ergebnisse wurden mit den Ergebnissen einer Straßenverkehrszählung von 2010 und einer durchgeführten Kennzeichenverfolgung im Jahre 2002 abgeglichen und kalibriert.

Ergebnis des Analyse-Null-Falles ist eine Verkehrsbelastung von bis zu 9.200 Kfz/Tag in der Ortsdurchfahrt. Diese Verkehrsbelastung ist für den Ortskern aufgrund enger Kurvenradien, geringer Fahrbahnbreite und der dicht an die Fahrbahn grenzenden Bebauung nicht verträglich.

Auf Grundlage des Analyse-Null-Falles, unter Berücksichtigung verkehrsrelevanter Straßenbaumaßnahmen im Untersuchungsraum, aktueller Untersuchungen und den zu erwartenden Verkehrszunahmen für den Untersuchungsraum, wurde die Verkehrsbelastung für den Prognose-Null-Fall, einer sogenannten Referenzvariante, für das Jahr 2025 ermittelt. Der Prognose-Null-Fall enthält alle Maßnahmen der Bedarfspläne des Bundes und des Landes NRW für den Untersuchungsraum, die als Überhang im vordringlichen Bedarf bzw. der Stufe I zugeordnet sind, sowie weitere für die Verkehrsentwicklung im Untersuchungsraum relevante Planungen der Städte und Gemeinden und weitere indisponible Maßnahmen mit Ausnahme der zu untersuchenden Ortsumgehungen.

Für den Prognose-Null-Fall ergibt sich eine Verkehrsbelastung von 6.000 Kfz/Tag in der Ortsdurchfahrt. 6.000 Kfz/Tag sind allerdings aufgrund der besonders engen Ortsdurchfahrt als kritisch anzusehen.



**Abbildung 6: Enge der Ortsdurchfahrt**

Diese Verkehrsmenge belastet den Ortskern sowie die Verkehrsteilnehmer gleichermaßen. Aufgrund des großen Wendekreises des Schwerlastverkehrs sind auch Unfälle in den engen Kurvenradien sehr wahrscheinlich, bei denen die dicht an die Straße angrenzende Bebauung beschädigt wird. Außerdem würden in zunehmendem Maße die Gehwege überfahren und eine Querung der Straße bleibt wegen der Unübersichtlichkeit aufgrund der engen Kurven fast unmöglich, wodurch sich eine starke Gefährdung der Fußgänger ergibt.

Die heutige Verkehrsbelastung und auch die prognostizierten Verkehrszahlen für das Jahr 2025 verdeutlichen, dass ohne den Bau einer Ortsumgehung räumlich und sozial vertretbare Verhältnisse nicht zu erreichen sind.

Nur durch eine Entlastung der Ortsdurchfahrt und vor allem durch die Entlastung vom Schwerlastverkehr können sozial und räumlich vertretbare Verhältnisse geschaffen werden.

### 2.3.3 Verbesserung der Verkehrssicherheit

Glücklicherweise zeigt die Unfallstatistik, dass es bis dato noch nicht zu schweren Unfällen gekommen ist. In einem Zeitraum von 2007 bis 2012 ereigneten sich in den Abschnitten insgesamt 19 Unfälle. Davon sechs Unfälle auf der L 585, zwölf Unfälle auf der L 586 und ein Unfall auf der L 850.

Für die einzelnen Straßen ergeben sich folgende Verteilungen.

#### L 585:

Unfälle mit schwerem Sachschaden:	1
Unfälle mit Leichtverletzten:	5
Unfälle mit Schwerverletzten:	0
Unfälle mit Todesfolge:	0

#### L 586:

Unfälle mit schwerem Sachschaden:	4
Unfälle mit Leichtverletzten:	6
Unfälle mit Schwerverletzten:	2
Unfälle mit Todesfolge:	0

#### L 850:

Ein Unfall mit Sachschaden

Weiter aufgeschlüsselt stellt sich folgende Verteilung an Unfalltypen dar.

Fahrunfälle:	5
Abbiege-Unfall:	3
Einbiegen/Kreuzen-Unfall:	6
Überschreiten-Unfall:	1
Unfall im Längsverkehr:	3
Sonstiger Unfall:	1

Wie die oben aufgeführten Zahlen zeigen, ist die Unfalllage in dem betrachteten Gebiet nicht auffällig. Die vorherrschende Verkehrssituation birgt dennoch nicht zu unterschätzende Gefahrenstellen. So müssen auf Grund der sehr engen Platzverhältnisse sich begegnende Fahrzeuge des Schwerverkehrs häufig auf die Gehwege ausweichen. Ein weiteres Problem stellt die, durch die sehr enge Trassierung bedingte, Mitbenutzung der Gegenfahrbahn durch den Schwerverkehr in den engen Kurvenbereichen dar. Ein Grund für die dennoch relativ unauffälligen Unfallzahlen ist die an die Gegebenheiten angepasste, moderate und vorsichtige Fahrweise der Verkehrsteilnehmer.

## 2.4 Verringerung bestehender Umweltbeeinträchtigungen

Bestehende Umweltbeeinträchtigungen im Ortskern von Sendenhorst/Albersloh werden durch eine Ortsumgehung und die damit verbundene verkehrliche Entlastung verringert. Mit der Reduzierung der Verkehrsmengen ergeben sich zum einen aus städtebaulicher Sicht positive Entwicklungsimpulse und zum anderen wird die Wohnqualität z.B. in Bezug auf die Lärmemission, Schadstoffbelastung und auftretende Erschütterungen deutlich verbessert. Insbesondere wegen der dicht an der Fahrbahn stehenden Gebäude ergibt sich in der Ortsdurchfahrt eine erhöhte Belastung hinsichtlich der Lärm- und Schadstoffbelastungen.





**Abbildung 7: Lärm- und Schadstoffbelastung**

## **2.5 Zwingende Gründe des überwiegend öffentlichen Interesses**

In Anbetracht der heutigen Verkehrsmengen und des nicht unerheblichen Anteils an Schwerlastverkehr sowie der prognostizierten Verkehrsmengen wird deutlich, dass eine Verträglichkeit beim Verbleib des vorhandenen Straßenzuges L 586 in der Ortslage Sendenhorst/Albersloh nicht besteht.

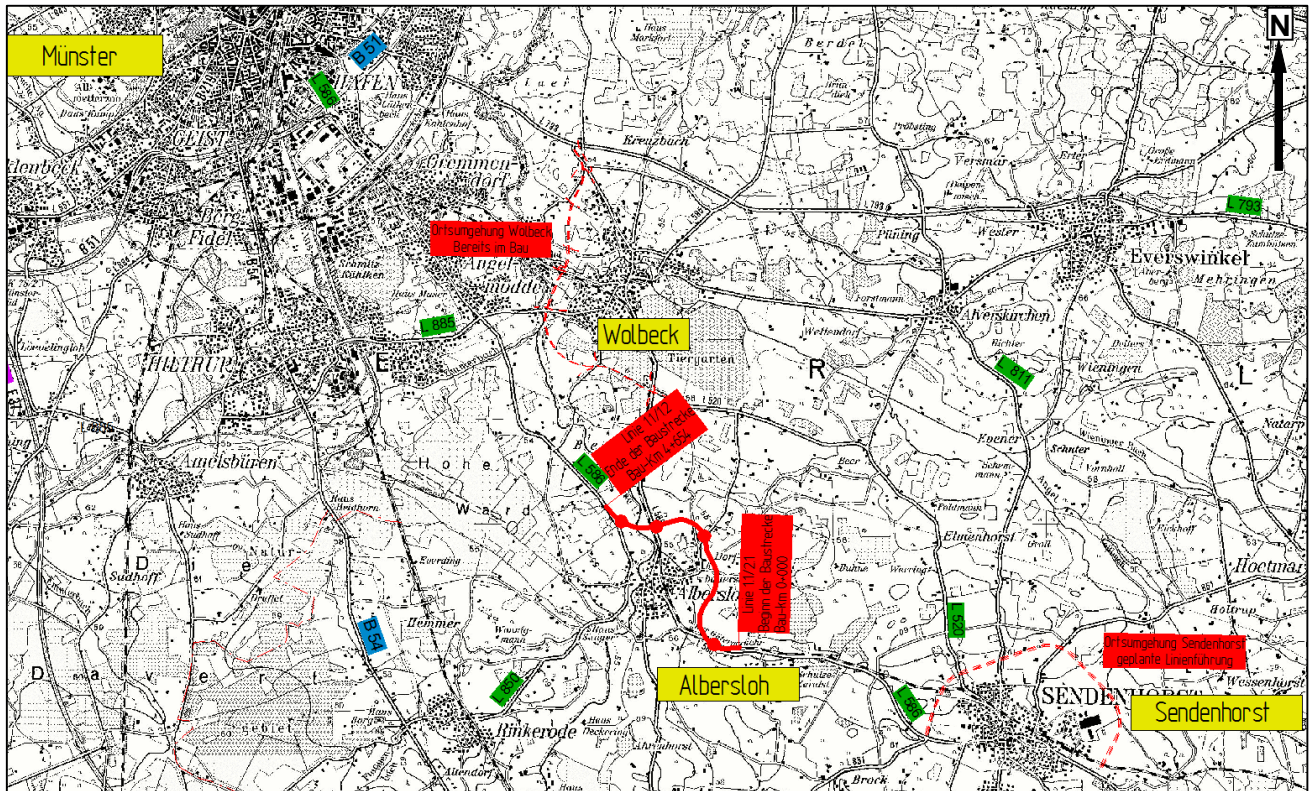
Durch zukünftige Straßenbaumaßnahmen im regionalen Straßennetz wie z.B. die Ortsumgehung Wolbeck, ist eine ausreichende Entlastung für Sendenhorst/Albersloh nicht zu erwarten. Eine ausreichende Entlastung im Ortskern von Albersloh kann nur durch eine Umgehungsstraße erreicht werden.



## 3 Vergleich der Varianten und Wahl der Linie

### 3.1 Beschreibung des Untersuchungsgebietes

Die Stadt Sendenhorst besteht aus den Ortsteilen Sendenhorst und Albersloh. Diese liegen ca. 20 km südöstlich von Münster im Kreis Warendorf.



**Abbildung 8: Untersuchungsgebiet**

Das Untersuchungsgebiet umfasst die Ortslage von Albersloh mit dem historischen Ortskern, den Werseübergang, die Alverskirchener Straße mit dem Gewerbegebiet „Buschkamp/Haberkamp“ sowie die beidseitige Bebauung an den Einfallstraßen bis zum Siedlungsrand.

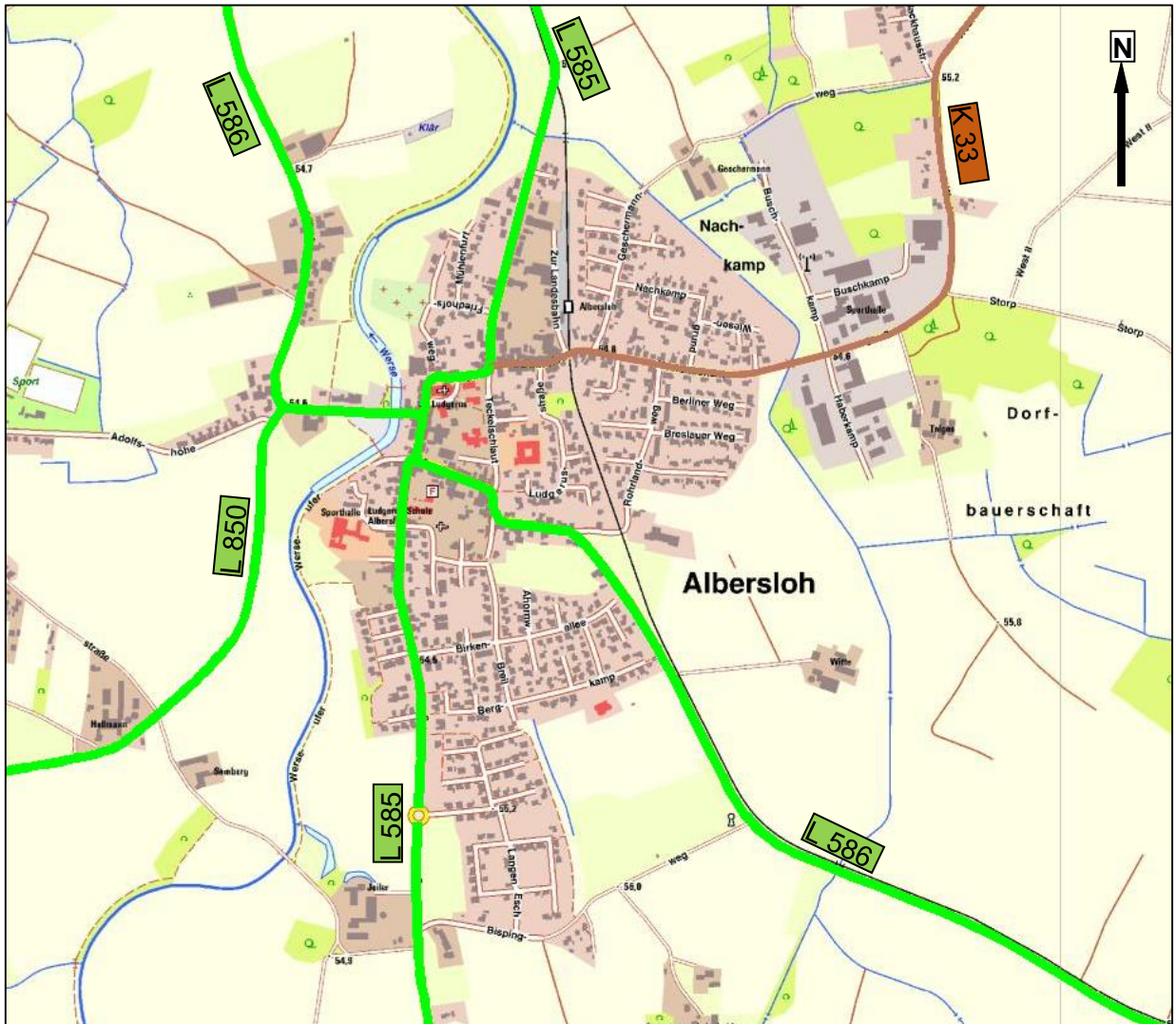
Der Ort Albersloh liegt auf einer Terrasse, welche durch die Niederungen der vorhandenen Wasserläufe und Bäche der im Westen liegenden Werse und den im Norden und Osten verlaufenden Alsterbach gebildet wird.

Im historischen Ortskern liegen die zentralen öffentlichen Einrichtungen, Kirche und Feuerwehr sowie die Standorte für Handel und private Dienstleistungen. Albersloh verfügt im Zentrum über 17 Einzelhandelbetriebe mit einer Verkaufsfläche von 1.730 m<sup>2</sup>. Zusätzlich befinden sich im Ortskern auch Gaststätten, kleine Handwerksbetriebe, Arztpraxen und weitere Dienstleister wie z.B. Banken, Versicherungen. Des Weiteren sind soziale Einrichtungen wie der Kindergarten und ein Alterheim im Ortskern zu finden.

Albersloh wird durch zahlreiche klassifizierte Straßen durchquert, welche sich im Ortskern treffen:

- Landesstraße L 586 (Münsterstraße) im Nordwesten
- Landesstraße L 585 (Wolbecker Straße) von Norden

- Landesstraße L 586 (Sendenhorster Straße) von Südosten
- Landesstraße L 585 (Bergstraße) von Süden
- Landesstraße L 850 von Südwesten (Rinkerode)
- Kreisstraße K 33 (Bahnhofstraße/Alverskirchener Straße) von Nordosten



**Abbildung 9: Klassifiziertes Straßennetz**

Die Größe des Untersuchungsgebietes umfasst eine Fläche von 1.270 ha (mit Siedlungsfläche).

#### Beschreibung der Umwelt im Untersuchungsgebiet

Das Untersuchungsgebiet liegt südöstlich von Münster in der naturräumlichen Haupteinheit 541 „Kernmünsterland“ bzw. in der Einheit 541.1 „Münstersche Ebene“. Es wird durch drei Raumeinheiten geprägt. Im Norden des Untersuchungsgebietes liegt die „Wolbecker Ebene“ (Untereinheit 541.14), welche durch eine fast ebene Morphologie und basenarme größtenteils podsolierte Sandlössböden gekennzeichnet ist. Die Untereinheit 541.13 „Uppenberger Geestrücken“ zieht sich als schmales Band von der Hohen Ward über die Ortslage Albersloh bis zur westlichen Grenze des Untersuchungsgebietes und ist ein flacher Rücken aus fluvioglazialen



Sanden und Kiesen. Hier herrschen podsolierte Böden und Heidepodsole vor. Der „Geestrücken“ ist seit langer Zeit von besonderer Bedeutung für Verkehr und Besiedlung. Die „Drensteinfurter Platte“ (Untereinheit 541.25) deckt den Süden von Albersloh ab. Sie wird in ihrer ebenen Struktur hauptsächlich von der Wese und deren Zuflüsse geprägt. Der Kreidemergel liegt hier unter einer flachen Diluvialdecke, sodass die Böden basenreicher und weniger von Staunässe betroffen sind.

### **3.1.1 Schutzgut Mensch einschließlich menschlicher Gesundheit**

Bei dem Schutzgut Mensch steht die Wahrung der Gesundheit und des Wohlbefindens der Menschen im Vordergrund. Bei der Durchführung der Untersuchung im Rahmen der UVS wurden zwei besonders schutzwürdige Aspekte hinsichtlich ihrer Beeinträchtigung durch ein Straßenbauvorhaben geprüft:

- Schutz des Wohnens und des Wohnumfeldes
- Erhaltung von Flächen für die Naherholung und sonstiger Freizeitgestaltung

#### Siedlungsverhältnisse und landschaftsbezogene Erholung

Gesunde Wohnverhältnisse haben für das Wohlbefinden der Menschen einen hohen Stellenwert. Zur Wohnfunktion zählt nicht nur die Wohnung, sondern auch das Wohnumfeld (z.B. Hausgärten und öffentliche Grünanlagen).

#### Vorbelastungen

In verschiedenen Bereichen ist heute schon die Wohn- und Wohnumfeldfunktion durch Lärm vorbelastet. Neben den einzelnen Wohngebäuden an den Landes- und Kreisstraßen im Außenbereich sind insbesondere die an den Ausfallstraßen gelegenen Siedlungsteile mit Wohnfunktion innerhalb der geschlossenen Ortslage zu nennen. Insbesondere innerhalb der geschlossenen Ortslage von Albersloh, entlang der L 586, ist die Wohnfunktion erheblich vorbelastet. Der Verbleib der Landesstraße L 586 ist aufgrund der vorhandenen Verkehrsbelastung von ca. 9.2000 Kfz/24 h für den Ortskern nicht verträglich.

Die Erholungsfunktion eines Raumes ist beeinträchtigt, wenn zum Radfahren oder Wandern überörtliche Straßen ohne Rad- und Fußweg genutzt werden müssen. Dies ist nur bei wenigen der Rad- und Wanderwegeverbindungen im Untersuchungsraum der Fall. In einigen Bereichen wird die Erholungseignung durch ein relativ einseitiges Landschaftsbild eingeschränkt. Genauso werden die Lärmbelastungen von Straßen und Gewerbebetrieben von Erholungssuchenden als störend empfunden.

Siedlungsbereiche befinden sich im Untersuchungsgebiet in der bebauten Ortslage von Albersloh, den benachbarten Siedlungsansätzen „Backhausstraße“ und „Adolfshöhe“ im Nordosten und Westen sowie im Außenbereich. Es wurde bei den verschiedenen Siedlungsbereichen eine Darstellung in Abhängigkeit vom Siedlungstyp vorgenommen. Die Siedlungsteile an der „Backhausstraße“ und „Adolfshöhe“ werden als allgemeine Wohngebiete ausgewiesen, wohingegen der Außenbereich fast ausschließlich aus landwirtschaftlichen Gehöften und vereinzelt aus Wohnhäusern besteht.

In Bezug auf das aktive Landschaftsleben ist die Landschaftsstruktur im Untersuchungsgebiet sehr unterschiedlich geprägt. Insbesondere das ausgewiesene Rad- und Wanderwegenetz besitzt einen hohen Stellenwert bezüglich der landschaftsbezogenen Erholungsnutzung. Von

besonderer Bedeutung sind hier z.B. der Werseradweg, die 100-Schlösser-Route, der Kulturparcour und der Naturparcour.

Neben den zuvor genannten Rad- und Wanderwegen führen weitere Radwanderwege, Radwege und ein Wanderweg durch das Untersuchungsgebiet. Im Siedlungsbereich existieren zusätzlich lokale Wege, welche sich als Rundwege z.B. im Rahmen einer Feierabenderholung anbieten. Diese haben einen direkten Anschluss an die Siedlungsbereiche.

Darüber hinaus sind einige Freizeit- und Erholungseinrichtungen sowie Erholungszielorte sowohl am Siedlungsrandbereich (z.B. Sportplätze im Bereich Adolphshöhe) als auch im Außenbereich (z.B. der Reiterhof im Bereich Hohe Ward) vorhanden, die eine entsprechende Bedeutung aufweisen.

### Bewertung und Darstellung bedeutsamer Bereiche

#### Wohn- und Wohnumfeldfunktion

Die Bewertung der Wohn- und Wohnumfeldfunktionen orientiert sich an den verschiedenen Gebietstypen. Besonders lärmarme und immissionsfreie Wohngebiete reagieren relativ empfindlich gegenüber straßenbedingten Beeinträchtigungen in Form von Lärm und Luftschadstoffen. Sensible Nutzungsbereiche wie z.B. Wohngebiete, Schulen, Friedhöfe, Krankenhäuser etc. sind als sehr hoch bedeutsam bzw. empfindlich einzustufen.

Im Untersuchungsgebiet werden Einzelhäuser und Hofstellen im Außenbereich als hoch bedeutsam eingestuft, da deren Vorbelastung durch Lärm und Luftschadstoffe oft noch geringer ist als in den Wohngebieten selbst. Diese Einzelhäuser und Hofstellen im Außenbereich werden jedoch aufgrund der geringeren Siedlungsdichte abgestuft. Derartige Bebauung ist im gesamten Untersuchungsgebiet verstreut aufzufinden.

Als Bereiche mit mittlerer Bedeutung bezüglich der Wohnfunktion werden die Gewerbegebiete eingeordnet. Es liegen zwar einzelne Betriebswohnungen in diesen Gebieten, jedoch sind diese einem höheren Lärm- und Immissionspegel ausgesetzt. Außerdem werden Grünflächen, welche über keine Aufenthaltsqualitäten verfügen, aber eine städtebauliche Gliederungsfunktion aufweisen, als mittel empfindlich eingestuft. Als Bereich mit nachrangiger Bedeutung sind der unbewohnte Außenbereich, die Verkehrsflächen und noch nicht verwirklichte Nutzungen nach dem FNP bewertet worden.

#### Erholungsfunktion

Die Bewertung der landschaftsbezogenen Erholungsnutzung orientiert sich an der Struktur des Landschaftsbildes und an der Ausstattung mit Wegen und Zielpunkten. Die im Flächennutzungsplan dargestellten Grünflächen, die heute bereits vorhanden sind und Bestandteil einer aus städtebaulicher Sicht angestrebten Grünvernetzung für den Ausbau von Erholungsflächen dienen, werden ebenfalls berücksichtigt. Für Freizeitaktivitäten wie Wandern, spazieren gehen, Fahrradfahren, Naturbeobachtung etc. ist die Bedeutung des Raumes und somit seine Empfindlichkeit gegenüber Störungen in der Regel umso größer, je abwechslungsreicher, interessanter, naturnäher und stiller er ist.

Überregionale oder regionale Erholungsschwerpunkte mit einer sehr hohen Bedeutung bzw. Empfindlichkeit kommen im Untersuchungsgebiet nicht vor. Allerdings wird der Werseradweg als regionaler Rad- und Wanderweg aufgrund seiner besonderen Bedeutung und Nutzung als

Teil der 100-Schlösser-Route und des Kultur-/Naturparcour im regionalen Wegenetz hoch eingestuft, so dass eine Differenzierung zu weiteren Wegen geschaffen wird.

Als Bereich mit hoher Bedeutung sind der nördliche Teil des Untersuchungsgebietes mit hohem Grünland- und Waldanteil im Bereich der Werse und die Übergänge zum Landschaftsschutzgebiet Tiergartenheide eingestuft worden. Neben diesem Raum wird darüber hinaus das Umfeld der lokal bzw. überlokal bedeutsamen Wege wie z.B. im Bereich Blecking-Heide oder im Westen im Übergangsbereich zur Hohen Ward in die Kategorie mit hoher Bedeutung eingeordnet.

Als mittel bedeutsam werden gut strukturierte Landschaftsräume dargestellt, die die Münsterländer Parklandschaft repräsentieren und von zahlreichen Wirtschaftswegen durchzogen sind. Diese Erholungsbereiche befinden sich hauptsächlich im Nordosten und Südwesten von Albersloh. Hinzu kommt, dass das Umfeld der lokalen Wegeverbindungen oder der überlokalen Wegeverbindungen in diese Kategorie eingeordnet wird.

Bereiche mit nachrangiger Bedeutung bzw. relativ gering empfindliche Erholungsräume finden sich im Südosten des Untersuchungsgebietes, da dort die Landschaft aufgrund des Erscheinungsbildes (geringer Anteil an Hecken, Baumreihen etc.) und der fehlenden Wegeverbindungen für die Erholungsnutzung relativ uninteressant ist. Dabei handelt es sich um ca. 45 % der Gesamtfläche des Untersuchungsgebietes.

### **3.1.2 Schutzgut Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt**

Das Schutzgut Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt behandelt den gesamten biotischen Komplex und umfasst sowohl die Darstellung der Tiere und Pflanzen als auch ihre Lebensräume (Biotope und Habitate). Zusätzlich sind auch wertvolle Lebensraumkomplexe, wie z.B. die Flächen des landesweiten Biotopkatasters, zu behandeln.

#### Nutzungsverhältnisse und Biotoptypen

Das Untersuchungsgebiet weist eine Größe von 1.270 ha (mit Siedlungsfläche) auf. Der landwirtschaftliche Nutzungstyp, insbesondere die Ackernutzung, dominiert mit über 60 % das Untersuchungsgebiet. Mit einem weitaus geringeren Flächenanteil von 14 % folgen Grünland und Offenlandflächen (Säume und Ruderalfluren) sowie die gesamten Siedlungsflächen mit einem Anteil von 13 %. Alle weiteren Nutzungen wie Wald-, Gehölz- und Gewässerflächen nehmen insgesamt nur einen Anteil von 11 % des Untersuchungsgebietes ein.

#### Pflanzen und Biotopfunktionen

Innerhalb des Untersuchungsgebietes lassen sich aufgrund der Standortfaktoren, der Lage der Biotopkatasterflächen sowie der Fundpunkte seltener Pflanzenarten drei Biotopkomplexe ableiten, welche durch ihre heutige Nutzung eine besondere Biotopfunktion erfüllen. Aufgrund ihrer Ausstattung, ihres Standortpotenzials und der vorherrschenden geringen Nutzungsintensität besitzen diese Bereiche als Lebensraum für Pflanzen eine besondere Bedeutung.

#### Nr. 1: Werseaeue

Die Werse durchläuft das Untersuchungsgebiet von Süden nach Norden. Das Gewässer ist stark ausgebaut und begradigt. Es wird weitgehend von Ackerfluren begleitet. Im Fluss wächst Röhrich- und Schwimmblattvegetation und am Ufer ist auch öfters Weiden-Erlen-Ufergehölz zu finden. Hauptsächlich wird das Ufer von stickstoffliebenden Hochstaudenfluren bzw. ruderalen Glatthaferwiesen eingenommen. Flussbegleitendes, autotypisches Grünland ist im

Bereich von Albersloh häufig zu finden. Im Süden von Albersloh ist im östlichen Uferbereich noch ein Altarm vorhanden. Das Gewässer wird von Touristen hauptsächlich für Kanufahrten genutzt. Der flussbegleitende Werseradweg bietet eine gute Möglichkeit für Radtouren.

#### Nr. 2: Bachauen mit angrenzendem Grünland

Neben der Werse gibt es noch weitere Gewässerverläufe mit angrenzenden Grünlandflächen. Dazu gehören der Alsterbach, der Ahrenhorster Bach, der Flaggenbach und der Westerbach. In den letzten Jahren wurden diese Gewässer ausgebaut. Die Grünlandnutzung im Niederungsbereich wurde wieder hergestellt und es wurden, wie z.B. am Ahrenhorster Bach, Renaturierungsmaßnahmen durchgeführt. Zusätzlich wurden die ehemaligen Terrassenkanten in den Biotopkomplex mit eingeschlossen.

#### Nr. 3: Bauernwälder

Bei Bauernwäldern handelt es sich um naturnahe Laub- und Laubmischwälder mit teilweise reichen Kraut- und Strauchschichten. Aufgrund des geringen Anteils an Waldflächen im Untersuchungsgebiet stellen diese wichtige Refugialräume dar. Einige der Flächen sind im Biotopkataster NW als besonders schutzwürdig ausgewiesen.

#### Tiere und Habitatfunktionen

Im Zuge der systematischen Bestandsaufnahme wurden tierökologische Daten erfasst, um eine spätere Störung, Schädigung oder Vernichtung der Fortpflanzungs- und Ruhestätten streng geschützter Tier- und Pflanzenarten gem. BNatSchG zu vermeiden.

Mit Hilfe der Ergebnisse der faunistischen Untersuchung lässt sich feststellen, dass sechs eindeutig sowie zwei nicht eindeutig zu determinierende Fledermausarten erfasst wurden. Darüber hinaus wurden 16 Brutvogel-, elf Gastvogel-, fünf Amphibienarten sowie eine Reptilienart erfasst.

Von den Fledermäusen wurde die Zwergfledermaus im gesamten Untersuchungsgebiet am häufigsten erfasst. Der Schwerpunkt der meisten Nachweise lag im Süden von Albersloh in den Bereichen Bispingweg, Hof Schulze-Bisping und südlich von Hof Jeiler. Weitere Tiere wurden jagend im Osten von Albersloh im Bereich einer Flugstraße zwischen dem Wald östlich vom Hof Hemisburg und der Werse erfasst.

Im Untersuchungsgebiet sind für die Brutvögel wie z.B. Mäusebussard, Waldkauz, Grünspecht, Schwarzspecht etc. der Waldkomplex zwischen Hof Telges und der Backhausstraße sowie südlich des Hofes Rummeling an der L 586 hervorzuheben. Weitere Waldbereiche bzw. Gehölze sind relativ kleinflächig und weisen maximal zwei Brutvogelarten auf, wobei der Waldkauz am häufigsten vorkommt.

Die sogenannten Bodenbrüter wie z.B. Rebhuhn, Kiebitz, Schafstelze etc. sind im Untersuchungsgebiet artenreich vertreten. Ein Verbreitungsschwerpunkt dieser Arten besteht südöstlich von Albersloh im Bereich der Ackerflur zwischen den Höfen Witte und Westermann. Dort wurden alle Arten nachgewiesen bis auf Wiesenpieper und Braunkehlchen. Die Gruppe der Vogelarten, deren Lebensraumstrukturen sich in Siedlungsnähe befinden, zeigt in Bezug auf ihre Brutstandorte keine Bevorzugung bestimmter Bereiche. Bei den Wasservögeln hat sich gezeigt, dass das Teichhuhn in großer Anzahl entlang der Werse und an den angrenzenden Gewässern gebrütet hat.



Bezüglich der Reptilien konnte lediglich die Waldeidechse im Bereich der untersuchten Flächen nachgewiesen werden. Ihr Lebensraum beschränkt sich auf den Gleiskörper und die, sich anschließenden, Böschungen der Landesbahn nördlich und südlich von Albersloh. Auf dem nördlichen Abschnitt konnten maximal acht, auf dem südlichen maximal sieben Individuen erfasst werden.

Bezüglich der Untersuchung des Raumes auf Amphibien, wurden 43 potentielle Laichgewässer untersucht, wobei die meisten Gewässer nur von einer Art zur Fortpflanzung genutzt werden. Gewässer, die von zwei Arten zur Fortpflanzung genutzt werden, wurden deutlich seltener nachgewiesen. An einem Graben nordwestlich von Albersloh an der L 586 im Bereich der Gräfte von Hof Jeiler konnten maximal vier Arten nachgewiesen werden. Am weitesten verbreitet ist der Grasfrosch mit einem Vorkommen in 13 Gewässern. Die Erdkröte hat acht Gewässer besetzt und der Teichfrosch konnte hingegen nur in einem Gewässer nachgewiesen werden. Planungsrelevante Arten wie der Kammmolch oder der Laubfrosch wurden im Untersuchungsgebiet nicht festgestellt.

### Vorbelastungen

Die intensive Nutzung der Landschaft schränkt die Lebensmöglichkeiten für wildlebende Tiere und Pflanzen ein. Als Hauptverursacher der Beeinträchtigungen ist neben der Siedlungsentwicklung und dem Straßenbau die intensive Landwirtschaft anzusehen. Folgende Vorbelastungen sind für das Untersuchungsgebiet besonders hervorzuheben:

- Verkehrswege: Die vorhandenen Straßen isolieren und zerschneiden Lebensräume und haben in der Regel eine starke Barrierewirkung auf bodengebundene Tierarten. Im Untersuchungsgebiet gilt dies insbesondere für die L 585, L 586, L 850 und die K 33.
- Fließgewässer und Gräben: Die Werse und die Bäche Westerbach, Ahrenhorster Bach, Alsterbach und Flaggenbach sowie die Gräben sind technisch ausgebaut. Wiesen und Weiden in den Niederungen sind meist in Acker umgewandelt bzw. drainiert.

### Bewertung und Darstellung bedeutsamer Bereiche

Es zeigt sich, dass insbesondere im Westen des Untersuchungsgebietes entlang der Werse, aber auch im Osten von Albersloh die wertvollsten Biotypen vorhanden sind. Es handelt sich hier um die Biotopkomplexe Werseaeue und Bauernwälder. Die Werseaeue und die Bauernwälder werden dabei mit „hoch“ bewertet.

Zusammenfassend lässt sich feststellen, dass Teile des Untersuchungsgebietes einen für Fledermäuse wertvollen Lebensraum in einer sonst intensiv genutzten Ackerlandschaft darstellen. Vor allem die Waldflächen im Norden und Nordosten von Albersloh und die Strukturen im Bereich Bispingweg und Ahrenhorst dienen als Nahrungsräume bzw. Nahrungsflächen insbesondere für die Zwergfledermaus. Für die anderen Tiergruppen zeigt sich eine Vielzahl von Flächen mit unterschiedlichen Bedeutungsstufen. Eine signifikante Trennung von Bereichen nachrangiger Bedeutung und Bereichen mittlerer bis sehr hoher Bedeutung ist dabei nicht möglich. Die höherwertigen Lebensräume treten somit nur vereinzelt auf.

Es konnten keine Flächen mit sehr hoher Bedeutung für Vögel oder Amphibien im Untersuchungsgebiet festgestellt werden.

Flächen mit hoher Bedeutung sind kaum vorhanden und befinden sich an entgegengesetzten Rändern des Untersuchungsgebietes. Es handelt sich dabei einerseits um einen Hochwaldbestand nordwestlich von Albersloh mit dem Mittelspecht als bedeutendste Art, andererseits um eine großflächige Ackerflur, südöstlich des Ortes, u.a. mit einem Brutvorkommen der Rohrweihe.

Die Bereiche mit mittlerer Bedeutung werden hauptsächlich als Ackerfläche genutzt und überwiegend von Bodenbrütern besiedelt, wobei hier der Kiebitz dominiert. Dazu kommen einige Grünlandflächen, welche häufig als Obstwiese genutzt werden. Unter den wenigen Gehölzflächen sind nur die beiden relativ großen Wälder östlich des Ortes zu nennen, die eine vergleichsweise überdurchschnittliche Bedeutung aufweisen und daher mit einer mittleren Bedeutungsstufe bewertet werden.

### **3.1.3 Schutzgut Boden, Wasser, Luft, Klima und Landschaftsbild**

#### **Schutzgut Boden**

Die Bedeutung des Bodens wird aus seinen unterschiedlichen bodenökologischen Funktionen ermittelt. In der UVS wurde zwischen folgenden Funktionen unterschieden:

- Speicher- und Reglerfunktion
- Ertragsfunktion
- Standortfunktion

#### **Vorbelastungen**

Schadstoffeinträge aus industriellen Immissionen sowie Basenverarmung durch belastete Niederschläge sind als großräumig wirkende Bodenbelastung im gesamten Untersuchungsgebiet wirksam.

Das natürliche Bodengefüge wird durch Bodenverdichtung, ungünstige Bodenbearbeitung und geringe Versorgung mit organischer Substanz im Zuge landwirtschaftlicher Nutzung geschädigt. Mit der Intensivierung der Landnutzung ist der Verlust von Grünlandflächen im Einzugsbereich der Fließgewässer verbunden. Die Bewirtschaftung von Flächen in den Überschwemmungsgebieten der Werse und der Nebengewässer führt unter anderem zu einer stärkeren Erosionsgefährdung der Böden. Außerhalb der Vegetationsperiode kommt es vermehrt zu Hochwassersituationen und somit zu einer Fortspülung von Bodenpartikeln der ungeschützten Flächen.

Vorbelastungen sind ebenso dort zu finden, wo die Böden mit umweltgefährdenden Stoffen belastet oder eine solche Belastung zu vermuten ist. Kleinflächige Vorbelastungen aufgrund von Altablagerungen (z.B. Hausmüll) befinden sich an der „Müllkippe am Bispingweg“ im Süden von Albersloh.

Flächen, die im Flächennutzungsplan als Bodenaufschüttungen gekennzeichnet sind, befinden sich wieder in landwirtschaftlicher Nutzung, besitzen aber keinen natürlichen Bodenaufbau mehr. Aus diesem Grund ist ihre bodenökologische Funktionsfähigkeit eingeschränkt.

Weitere Vorbelastungen für Böden bestehen durch Überbauung und Versiegelung in Form von Gebäuden, Straßen und Hofplätzen. Hier werden alle Bodenfunktionen unterbunden. Des

Weiteren werden Geländestreifen bis zu einer Tiefe von 50 m, welche die Hauptstraßen begleiten, als Bereiche mit Vorbelastungen für Böden dargestellt, da dort straßenbedingte Immissionen einwirken.

### Bewertung und Darstellung bedeutsamer Bereiche

Im Untersuchungsgebiet sind keine Flächen vorhanden, die eine sehr hohe bis hohe Bedeutung hinsichtlich der natürlichen Ertragsfunktion haben. Es kommen vorwiegend Böden mit mittlerer natürlicher Ertragsfunktion vor. Bei Braunerde, Pseudogley-Braunerde und Gley-Braunerde wird maximal eine Bodenzahl von 35 bis 60 Punkten erreicht. Insgesamt weisen 63 % (800 ha) der untersuchten Flächen eine mittlere Ertragsfunktion auf. Auf den verbleibenden 37 % (469 ha) der Flächen finden sich Böden, die hinsichtlich der natürlichen Ertragsfunktion von nachrangiger Bedeutung sind. Diese befinden sich im westlichen, nördlichen, nordöstlichen und südöstlichen Grenzbereich sowie im Zentrum des Untersuchungsgebietes. Die künstlich veränderten Böden wurden nicht betrachtet.

Für die Speicher- und Reglerfunktion hat nur ein kleiner Teil der Böden eine sehr hohe (Gley-Pseudogley und Pseudogley-Gley) und eine hohe Bedeutung (Gley-Braunerde, Pseudogley u. Podsol-Pseudogley etc.). Diese Böden befinden sich meistens in einer zentral liegenden Nord-Süd-Achse sowie am östlichen und südöstlichen Rand des Untersuchungsgebietes, mit einer Fläche von 360 ha. Von nachrangiger Bedeutung sind jene Böden, die sich im Bereich des Münsterländer Kiessandzuges sowie im nördlichen und nordöstlichen Teil des Untersuchungsgebietes (Tiergartenheide, Blecking-Heide) befinden. Diese nehmen eine Fläche von 221 ha (17,5 % der Gesamtfläche) ein. Alle verbleibenden Bodentypen sind durch eine mittlere Bedeutung in Bezug auf die Speicher- und Reglerfunktion gekennzeichnet.

Bereiche mit hoher potenzieller biotischer Lebensraumfunktion decken ca. 311 ha (1/4 des Untersuchungsgebietes) des Planungsgebietes ab. Die größten Flächenanteile mit 259 ha nehmen dabei die durch einen freien Grundwasserspiegel geprägten Gleyböden sowie die durch Staunässe gekennzeichneten Pseudogleye ein. Die naturnahen Böden nehmen vergleichsweise nur kleine Flächen ein. Diese sind im Bereich entsprechender Waldstandorte über das gesamte Planungsgebiet verstreut, da im Untersuchungsgebiet keine größeren zusammenhängenden Waldflächen zu finden sind.

In der Gesamtbetrachtung haben die Flächen mit einer hohen Speicher- und Reglerfunktion und einer mittleren bzw. nachrangigen Ertragsfunktion eine große Bedeutung, da diese gegenüber den möglichen Auswirkungen des geplanten Straßenbauvorhabens eine mittlere Empfindlichkeit besitzen. Solche Böden befinden sich nördlich und südlich von Albersloh.

### Schutzgut Wasser

Für das Schutzgut Wasser sind die Bereiche des Grundwassers und der Oberflächengewässer planungsrelevant. Letztere setzen sich wiederum aus Fließ- und Stillgewässern zusammen. Diese üben einen entscheidenden Einfluss auf den Landschaftswasserhaushalt aus.

### Vorbelastungen

Vorbelastungen des Grundwassers können sowohl qualitativer als auch quantitativer Art sein. Durch die Entnahme von Trink- oder Brauchwasser könnte es zu einer Belastung in quantitativer Hinsicht kommen, da sich dieser größte Teil des Untersuchungsgebietes im Bereich der Wasserschutzzone II und III als Ausläufer des Trinkwassergewinnungsgebietes Hohe Ward befindet. Größere Grundwasserentnahmestellen sind im Untersuchungsgebiet jedoch nicht

vorhanden. Qualitative Belastungen entstehen durch eine intensive landwirtschaftliche Nutzung und durch erhöhte Stickstoffeinträge aus der Luft.

Weitere Belastungen des Wasserhaushaltes durch verkehrsbedingte Stoffeinträge gehen von den vorhandenen Verkehrswegen L 586, L 585, L 850 sowie der K 33 aus. Durch diese bestehenden Straßen werden auch sensible Bereiche wie z.B. die Werse tangiert bzw. gequert. Eine Vorbelastung durch vorhandene Altlasten im Untersuchungsgebiet ist nicht bekannt.

Die Oberflächengewässer und Auenbereiche sind durch Bachbegradigungen und Uferbefestigungen vorbelastet. In diesem Zusammenhang ist fast der gesamte Lauf der Werse zu nennen. Es wurden umfangreiche Pflanzungen von Gehölzgruppen entlang des Werseradweges vorgenommen, doch diese befinden sich hauptsächlich auf der Böschungsoberkante. Bei anderen Gewässern fehlen die Ufergehölze gänzlich oder sind nur lückenhaft ausgeprägt. Des Weiteren tragen Ackerbau, intensive Beweidung und die Anlage von Drainagen in den Niederungen zu einer Entwertung der Auen als gewässerprägende Lebensräume bei. Für vereinzelte Abschnitte des Ahrenhorster Baches zwischen dem Hof Horstermann und der L 586 wurden in den letzten Jahren Renaturierungsmaßnahmen durchgeführt, deren positive Auswirkungen bereits feststellbar sind.

Die Fließgewässer sind durch die bereits bestehenden Stoffeinträge im gesamten Gebiet in ihrer Wasserqualität vorbelastet. Die Gewässergüte der Werse und des Ahrenhorster Baches wird mit der Stufe II-III (kritisch belastet) und der nördliche Teilabschnitt der Werse mit der Stufe II (mäßig belastet) eingestuft.

#### Bewertung und Darstellung bedeutsamer Bereiche

##### Grundwasserbedeutung

Für die Bewertung der Bedeutung des Grundwasservorkommens ist die Ergiebigkeit des Grundwasserleiters in Verbindung mit der Grundwassererneuerungsrate entscheidend. Eine sehr hohe bzw. hohe Bedeutung für die Ergiebigkeit des Grundwasserleiters wird dem Bereich des Münsterländer Kiessandzuges westlich von Albersloh beigemessen. Es werden vergleichsweise hohe Werte von bis zu 1.000 bis 10.000 m<sup>3</sup> pro Tag in einem Kernbereich, und in einer daran anschließenden Zone Werte von 500 bis 1.000 m<sup>3</sup> pro Tag erreicht. Die Mächtigkeit des Grundwasserleiters beträgt 5 bis 10 m. Diese Bereiche weisen demzufolge eine sehr hohe Bedeutung auf.

In einem Bereich entlang der L 586 östlich von Albersloh liegt eine nachgewiesene Ergiebigkeit von 100 bis 500 m<sup>3</sup> pro Tag vor, welcher eine hohe Bedeutung beigemessen wird.

Die Bereiche mit Niederterrassensanden weisen eine mittlere Bedeutung auf, wenn die Wasserdurchlässigkeit der auflagernden Bodenschichten entsprechend hoch ist. Die übrigen Fälle werden dementsprechend abgestuft.

Die im Untersuchungsgebiet verbleibenden Flächen, wozu Bachablagerungen, Bereiche mit Flugsand, Geschiebelehme- und Sande sowie Kalkgestein zählen, verfügen über keine nennenswerten Grundwasservorkommen und besitzen demzufolge nur eine geringe Ergiebigkeit bzw. Bedeutung aus Sicht des Grundwassers.

##### Grundwasserempfindlichkeit

Die Empfindlichkeit des obersten Grundwasserleiters gegenüber Schadstoffeintrag ist von der Wasserdurchlässigkeit des Bodens und der Höhe der Grundwasserstände abhängig.



Im Hinblick auf die Grundwasserempfindlichkeit gegenüber eventuell auftretenden Verschmutzungen wurden jenen Grundwasserleitern eine sehr hohe Bedeutung beigemessen, die eine sehr hohe bis hohe Wasserdurchlässigkeit und einen Grundwasserflurabstand von < 8 dm aufweisen.

Im Untersuchungsgebiet weisen ca. 14 % (183 ha) der untersuchten Flächen eine sehr hohe bzw. hohe Bedeutung für das Grundwasser auf. Hierbei handelt es sich um den Münsterländer Kiessandzug und um weitere Teilflächen, welche westlich, nordwestlich sowie südöstlich von Albersloh liegen. Nur ein kleiner Anteil von Flächen etwa 10 % (128 ha) weist eine mittlere Grundwasserbedeutung auf, während drei Viertel aller Bereiche in Bezug auf das Grundwasservorkommen keine besondere Bedeutung aufweisen.

Bei den Bereichen mit einer sehr hohen Grundwasserempfindlichkeit zeichnen sich die Böden sowohl durch eine hohe Wasserdurchlässigkeit als auch durch einen geringen Grundwasserflurabstand aus. Hierbei handelt es sich um kleinere Bereiche aus Schmelzwassersand und Niederterrassensand mit hoher Wasserdurchlässigkeit. Diese befinden sich am westlichen, östlichen und südöstlichen Rand des Untersuchungsgebietes mit Gley und Podsol-Gley bzw. Gley und Podsol-Gley, stw. Anmoorgley. Die Grundwasserstände liegen zwischen 4 bis 8 dm, teilweise auch zwischen 0 bis 4 dm unter Flur.

Mit der Wertstufe hoch empfindlich wurden vier große Teilbereiche innerhalb des Untersuchungsgebietes mit einer Größe von 282 ha bewertet. Dabei handelt es sich um die Abschnitte der Gewässerauen Werse, Alsterbach, Ahrenhorster Bach, Westerbach und Flaggenbach. Darüber hinaus sind Flächen im Bereich Baunenkamp/Pehrkamp, Tiergartenheide und am westlichen Rand des Untersuchungsgebietes westlich vom Hof Austermann als hoch empfindlich eingestuft worden. Diese Flächen sind größtenteils durch verschiedene Gley-Böden geprägt wie z.B. Gleye, Auengleye, Podsol-Gleye, Gley-Podsol und Anmoorgleye. Die Böden zeichnen sich durch eine hohe bis mittlere Wasserdurchlässigkeit und einem geringen bis mittleren Grundwasserflurabstand aus.

Flächen mit einer mittleren Grundwasserempfindlichkeit zeichnen sich vielfach durch mittlere Grundwasserflurabstände und Wasserdurchlässigkeiten oder durch größere Grundwasserflurabstände bei hoher Wasserdurchlässigkeit oder durch eine geringe Durchlässigkeit mit einem geringen Grundwasserflurabstand aus. Bei den Böden handelt es sich um Gley-Braunerde, Podsol, Gley-Pseudogley, Podsol-Pseudogley, Pseudogley, Pseudogley-Gley, Gley-Pseudogley und grauen bzw. braunen Plaggenesch. Diese Bereiche umfassen einen großen Teil des Untersuchungsgebietes mit einer Fläche von 657 ha.

Als nachrangig empfindlich wurden fünf Bereiche im mittleren und südlichen Teil des Untersuchungsgebietes mit einer Fläche von 314 ha eingestuft. Die dortigen Böden besitzen eine geringe Wasserdurchlässigkeit und gleichzeitig einen großen Grundwasserflurabstand.

#### Bedeutung der Fließgewässer

Es wird zwischen natürlich entstandenen Flachlandflüssen und –bächen und den Entwässerungsgräben unterschieden.

Als natürlich entstandenes Fließgewässersystem ist die Werse als Hauptvorfluter mit ihren verschiedenen Fließgewässerabschnitten und ihren Nebenbächen (Ahrenhorster Bach, Alsterbach, Westerbach) zu nennen.

Natürliche Fließgewässer, d.h. vom Menschen nicht beeinflusste Abschnitte, kommen im Untersuchungsgebiet nicht vor.

Einige Abschnitte wurden im Rahmen der Bewertung der Naturnähe als bedingt naturnah eingestuft. Dies trifft auf den südlich der L 586 liegenden Ahrenhorster Bach zu, welcher auf einer längeren Strecke renaturiert worden ist. Die Fließgewässer von Albersloh wurden hinsichtlich ihrer Naturnähe häufig als naturfern eingestuft. Dies gilt für den gesamten Verlauf der Werse, für den Alsterbach und den Westerbach.

Als Bereiche mit hoher Bedeutung für den Fließgewässerschutz innerhalb des Untersuchungsgebietes sind darüber hinaus die Überschwemmungsgebiete von Werse, Alsterbach, Ahrenhorster Bach und Flaggenbach zu nennen. Die Fläche der Überschwemmungsgebiete beträgt 143 ha. In den Bereichen, in denen mit Überschwemmungen zu rechnen ist, besteht eine besondere Empfindlichkeit der Gewässer gegenüber Schadstoffeintrag. Die bestehende L 586 quert im Osten von Albersloh das Überschwemmungsgebiet von Alsterbach und weiter westlich gelegen das der Werse.

#### Bedeutung der Stillgewässer

Im Untersuchungsgebiet wurden folgende Stillgewässer festgestellt:

- Teich
- stehendes Kleingewässer
- Tümpel
- Blänke
- Altarm

Die vorhandenen Regenrückhaltebecken sind gemäß § 51 Landeswassergesetz NRW als Abwasseranlagen und nicht als Stillgewässer zu klassifizieren. Aus diesem Grund wurden diese hier nicht weiter betrachtet.

Die Teiche wurden als Gewässer mit geringer Naturnähe und die Kleingewässer, Tümpel und Blänken als Gewässer mit mittlerer Naturnähe eingestuft. Der nordwestlich des Hofes Jeiler gelegene Altarm der Werse ist ebenfalls mit einer mittleren Naturnähe eingestuft worden.

Im Falle einer Kartierung von gefährdeten Pflanzen- oder Tierarten bzw. Lebensräumen für Amphibien wurde in Einzelfällen eine Aufwertung der Bewertung der Stillgewässer vorgenommen.

#### **Schutzgut Klima/Luft**

Für die Straßenplanung sind folgende Wirkungen des Geländeklimas von Bedeutung:

- Bioklimatische Ausgleichsfunktion (Kaltluftentstehungs- und -abflussgebiete)
- Lufthygienische Ausgleichsfunktion (Ventilationsbahnen und Frischluftentstehungsgebiete)

## Vorbelastungen

Von den Landesstraßen, insbesondere von der L 586, gehen Luftschadstoffemissionen aus. Die Größe des belasteten Bereiches ist abhängig von der Verkehrsbelastung. Die Verkehrsstärken werden für einen Zeitraum bis 2025 mit maximal 6.000 Fz/24h im Bereich der Münsterstraße angegeben.

Die Innenstadt mit ihren geringfügig erhöhten Lufttemperaturen und den aus der Bebauungsdichte und den stärkeren Verkehrsstärken resultierenden lufthygienischen Belastungen sind in Bezug auf das Schutzgut Klima/Luft entsprechend vorbelastet.

## Bewertung und Darstellung bedeutsamer Bereiche

Für den Siedlungsraum von Albersloh haben sogenannte Ventilationsbahnen eine große Bedeutung, welche einen permanenten Frischlufttransport gewährleisten. Besonders geeignet sind windoffene Landschaftsteile ohne Emittenten wie z.B. zusammenhängende Grünlandflächen, die im Bereich häufig auftretender Windrichtungen liegen. Wenn sich gleichzeitig am Ortsrand Grün- und Freiflächen befinden, welche relativ weit in den Siedlungskörper hineinragen, wie z.B. die Werseauen entlang der Grünzonen, die sich bis zum Kernbereich des Siedlungskörpers ausdehnen, kann ein Frischlufttransport gewährleistet werden. Des Weiteren ist die Lage und Entfernung einer Ventilationsbahn vom Ortskern für die Bewertung der lufthygienischen Ausgleichsfunktion relevant. Anhand dieser Kriterien wird dem Umfeld der Kirche in Albersloh als Bereich mit der höchsten lufthygienischen Belastung eine hohe Bedeutung zugesprochen. Neben den zuvor genannten Kriterien spielt die Windrichtungsverteilung eine große Rolle, da die Funktionalität einer Ventilationsbahn darüber gesteuert wird.

Der Frischluftentstehung dienen vorhandene siedlungsnahe Waldflächen. Solch hohe eingestufte Waldflächen sind für die lufthygienische Ausgleichsfunktion von großer Bedeutung. Im Untersuchungsgebiet befinden sich insbesondere im südwestlichen Bereich am Siedlungsrand von Albersloh Flächen mit einer sehr hohen Bedeutung für die lufthygienische Ausgleichsfunktion. Die westlichen Flächen sind mit einer hohen Bedeutung eingestuft worden. Bereiche am Nord-, Ost- und Südostrand von Albersloh weisen eine mittlere Bedeutung auf, wobei diese Funktion aufgrund der Lage des Gewerbegebietes zwischen Siedlung und Freiraum gemindert wird. Die südlich von Albersloh gelegene Freifläche hat einen geringen Wert, da südliche Windströmungen selten sind. Besonders am östlichen Rand der Siedlung sowie im Norden des Untersuchungsgebietes entlang der L 585 befinden sich Waldflächen mit einer besonderen lufthygienischen Funktion.

## Schutzgut Landschaftsbild

Das Landschaftsbild wird zum einen auf Grundlage der Nutzungs- bzw. Biotoptypenkarte und zum anderen anhand der Topographie erfasst. Das Landschaftsbild wird im Untersuchungsgebiet vorrangig durch seine Nutzung bestimmt. Aus topographischer Sicht ist das Untersuchungsgebiet eine untergliederte, leicht nach Nordwesten geneigte Ebene. Die Geländehöhen schwanken zwischen 64,3 m ü. NN im Südosten an der L 586 nördlich vom Hof Niehoff Homann und 48,7 m ü. NN im Nordwesten im Bereich der Werse zwischen den Höfen Winkelmann und Hankamp.

Auf der Grundlage der Nutzungssituation wurden im Untersuchungsgebiet verschiedene Landschaftsbildeinheiten identifiziert, die aus landschaftsästhetischer Sicht als homogen zu bezeichnen sind, sich aber aufgrund ihrer strukturellen Merkmale zu benachbarten Räumen abgrenzen:

- Werseae
- Bachauen
- Solitär liegende Waldflächen
- Tiergartenheide
- Piecklenkamp mit Kleingewässern und Wald
- Blecking-Heide (struktureicher Bereich)
- Grünland-Heckenkomplex (im Nahbereich der Siedlungsflächen)
- Hofstellen mit strukturiertem Umfeld
- Kleinstrukturierter Landschaftsraum
- Ausgeräumter Landschaftsraum
- Innerörtliche Freiflächen
- Siedlungsfläche
- Verkehrsfläche

#### Vorbelastungen

Vorbelastete Bereiche, die Lärm- und Geruchsbelastungen ausgesetzt sind, befinden sich im Untersuchungsgebiet entlang der vorhandenen Landesstraßen und im Randgebiet der Gewerbeflächen im Osten von Albersloh. Die Intensität der Belastung ist abhängig von der vorhandenen Verkehrsstärke.

#### Bewertung und Darstellung bedeutsamer Bereiche

Im Untersuchungsgebiet ist kein Erholungsraum vorhanden, der erheblich über das typische und durchschnittliche Landschaftsbild des Münsterlandes herausragt. Die anzutreffenden Landschaftsbildeinheiten sind in das normale Spektrum der Erlebnisräume des Münsterlandes einzuordnen. Daher wird keiner Landschaftsbildeinheit eine sehr hohe Bedeutung beigemessen.

Zum einen wird Flüssen mit ihrem typischen Umfeld sowie einigen Bachauen und zum anderen verschiedenen Waldkulissen eine hohe Bedeutung beigemessen. Zu den Flüssen gehört die Werse einschließlich der begleitenden Landschaftselemente wie Ufergehölze, Altarme und Grünland. Dazu zählen auch verschiedene Bachabschnitte und –auen wie z.B. der Ahrenhorster Bach, der Flaggenbach und der Westerbach. Zu den Waldkulissen gehören verstreut liegende Waldparzellen wie z.B. der Bereich Tiergartenheide, von dem ein Teil von Norden aus in das Untersuchungsgebiet hineinragt. Bei den anderen Flächen handelt es sich um Bauernwälder bzw. Feldgehölze.



Eine mittlere Bedeutung für das Schutzgut Landschaftsbild weisen strukturreiche Hofstellen mit ihren Hofbäumen, hofnahen Obstwiesen, Kleingewässern und Grünlandflächen auf. Darüber hinaus wurden ein kleiner Bereich im Norden des Untersuchungsgebietes, der gesamte Westteil sowie die im Osten liegende Blecking-Heide mit einer mittleren Bedeutung eingestuft. Der Grünland-Hecken-Komplex am östlichen und südlichen Rand von Albersloh zählt ebenso zu dieser Kategorie.

Zu den Bereichen mit einer nachrangigen Bedeutung für das Schutzgut Landschaftsbild zählen die ausgeräumten Agrarbereiche, wo hauptsächlich die Ackerflächen dominieren. Ebenso der Siedlungsraum und die Verkehrsflächen sind dieser Kategorie zuzuordnen.

### **3.1.4 Kulturgüter und sonstige Sachgüter**

Im Rahmen der UVS wurden die schutzwürdigen, historisch wertvollen Kulturlandschaftsräume und –bestandteile ermittelt und bewertet. Dabei wurden insbesondere Bau- und Bodendenkmäler, die gemäß § 3 (1) DSchG NW in eine Denkmalliste eingetragen sind, berücksichtigt. Neben diesen eingetragenen Denkmälern fließen auch weitere erhaltungswürdige Objekte und bodendenkmalwürdige Standorte in die Betrachtung des Schutzgutes Kulturgüter und sonstige Sachgüter mit ein.

Im Untersuchungsgebiet sind keine eingetragenen Bodendenkmäler gemäß § 2 (5) DSchG NW vorhanden. Jedoch liegen im Untersuchungsgebiet einige Fundstellen von archiologisch relevanten Objekten. Dabei handelt es sich um mittelalterlich-frühneuzeitliche Hofwüstungen. Falls die vorgesehene Trasse einen der verzeichneten Bereiche berühren sollte, ist eine rechtzeitige Kontaktaufnahme mit dem Amt für Bodendenkmalpflege erforderlich.

Neben den eingetragenen Bodendenkmälern existieren im Untersuchungsgebiet dreißig gemäß § 3 (1) DSchG NW in eine Denkmalliste eingetragene Baudenkmäler, die eine hohe Empfindlichkeit aufweisen. Zu diesen Baudenkmälern zählen u.a. sieben Wegekapellen, drei Wegekreuze, acht Bildstöcke, fünf Baudenkmäler, ein Ehrenmal, eine Andachtsplastik, ein Wohnhaus („Villa Winkelmann“), eine Hofanlage (Haus Sunger), ein Windmühlensumpf und eine Übergabestation. Die zuvor aufgeführten Baudenkmäler verdeutlichen die denkmalpflegerische Bedeutung des Ortskernes. Der überwiegende Teil der Denkmäler befindet sich in Albersloh entlang der Ortsdurchfahrten.

Eine hohe Empfindlichkeit weisen jene Einzelgebäude oder Hofstellen auf, die das Bild der Kulturlandschaft prägen und nachweislich einen erheblichen Gestaltwert besitzen. Dazu zählen des Weiteren Gebäude, die von der Denkmalpflege als erhaltenswerte Objekte gemäß § 25 (1) DSchG NW erfasst wurden wie z.B. die Wegekapelle in der Bauernschaft Rummler und verschiedene Wohnhäuser am Kirchplatz oder der Sendenhorster Straße.

Verschiedene Standorte (Wüstungen) meist von Hofstellen, die zwischenzeitlich durch Brand, Sturm oder andere Ereignisse aufgegeben oder zerstört wurden, werden der mittleren Wertstufe zugeordnet. Des Weiteren zählen Eschböden und archäologische Fundstellen ebenso zu dieser Wertstufe.

Einzelgebäude und Hofstellen, die vollkommen überformt sind oder deren Architektur nicht die Merkmale und Gestaltwerte des Landschaftsraumes aufweisen, sowie gewerbliche Gebäude und Baugebiete mit zweckbestimmten Architekturformen sind bei der Betrachtung des Schutzgutes Kulturgüter und sonstige Sachgüter von nachrangiger Bedeutung.

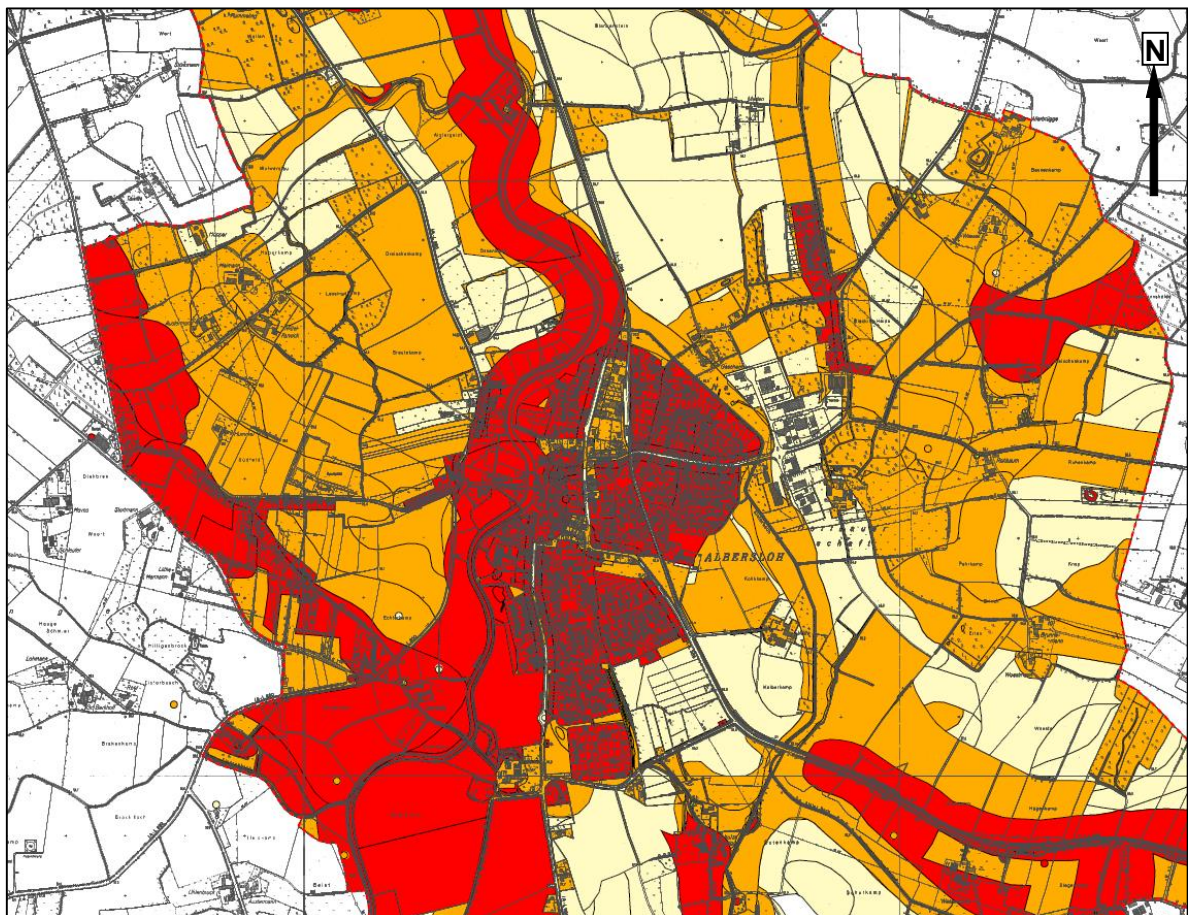
### 3.1.5 Wechselwirkungen zwischen den vorgenannten Schutzgütern

Starke Wechselbeziehungen sind in der Regel dort anzutreffen, wo Flächen für verschiedene Schutzgüter von hoher oder sehr hoher Bedeutung sind. Diese Wechselwirkungskomplexe besitzen regelmäßig auch einen hohen Raumwiderstand. Die Wechselwirkungen werden also nicht nur bei der Einstufung der verschiedenen Schutzgüter berücksichtigt, sie schlagen sich auch in der Darstellung der Raumwiderstände nieder.

Wechselwirkungen sind im Untersuchungsgebiet besonders deutlich im Bereich der Werseaeue erkennbar. Die sehr hohe Bedeutung des Raumes für verschiedene Schutzgüter resultiert vor allem aus der hohen Bedeutung für den Biotop- und Artenschutz sowie der Empfindlichkeit der Grundwasservorkommen.

Eine enge Wechselbeziehung besteht zwischen der Bedeutung des Landschaftsbildes und den vorhandenen Vegetationsstrukturen, wobei eine hohe Bedeutung des Landschaftsbildes wiederum die Grundlage für die Erholungseignung eines Raumes darstellt, welche entlang der Werse besonders günstig ausgeprägt ist.

### 3.1.6 Raumwiderstand



■ sehr hoher Raumwiderstand    ■ hoher Raumwiderstand    ■ mittlerer Raumwiderstand     nachrangiger Raumwiderstand

**Abbildung 10 Raumwiderstand**

Der Raumwiderstand wird aus den ermittelten Bedeutungs- und Empfindlichkeitsstufen gebildet, wobei die Raumqualitäten und die Bedeutung der Schutzgüter im Untersuchungsgebiet

wiedergegeben werden. Es werden Konfliktschwerpunkte dargestellt, die bei der Trassenwahl zu berücksichtigen sind.

Bereiche mit sehr hohem Raumwiderstand bilden das Grundgerüst der schutzwürdigen Flächen im Untersuchungsgebiet. Neben den Siedlungsflächen von Albersloh und den 62 Biotopen gem. § 62 LG NRW zählen Bereiche mit hoher Grundwasserbedeutung im Bereich der Hohen Ward sowie Flächen mit entsprechender Bedeutung für die Erholung und das Lokalklima zu diesen wertvollen Flächen.

Flächen mit hohem Raumwiderstand befinden sich großflächig im Osten und Südosten, im Westen sowie Nordwesten und Norden des Untersuchungsgebietes. Dabei sind alle Schutzgüter mit unterschiedlichen Flächenanteilen in der Wertkategorie vertreten.

Wertelemente oder Flächen der mittleren Wertkategorie befinden sich großflächig im Untersuchungsgebiet verteilt. Der größte Bereich befindet sich nördlich von Albersloh. Andere mittel große Bereiche liegen vor allem im Osten und Südosten sowie im Süden von Albersloh. Als Beispiel ist ein Geländestreifen östlich der L 586 sowie die daran anschließenden Flächen im Nordwesten dieses Gebietes zu nennen.

Flächen von nachrangiger Bedeutung bzw. mit einem geringen Raumwiderstand befinden sich im Südosten und Süden des Untersuchungsgebietes sowie auf einer Fläche westlich von Albersloh.

## **3.2 Beschreibung der untersuchten Varianten**

### **3.2.1 Variantenübersicht**

Die bestehende L 586 quert Albersloh in Südost-Nordwest-Richtung. Aus diesem Grund sind sowohl westlich als auch östlich der Siedlung entsprechende Varianten entwickelt worden.

In einem begleitenden Arbeitskreis, bestehend aus verschiedenen Fachbehörden, dem Straßenbaulastträger und den Gutachtern, wurden sieben Varianten für mögliche Ortsumgehungen von Albersloh sowohl westlich als auch östlich des Ortskerns entwickelt.

Diese sieben Varianten (V 1.1/1.2; V 2.1/2.2; V 3.1/3.2; V 3.3/3.2; V 4.1/4.2; V 4.3/4.2; V 5.1/5.2) wurden im Rahmen der UVS einem Variantenvergleich unterzogen und hinsichtlich ihrer Vor- und Nachteile sowie den damit verbundenen Umweltauswirkungen untersucht.

In der folgenden Abbildung sind sowohl die drei östlich von Albersloh gelegenen Varianten 1.1/1.2, 2.1/2.2 und 5.1/5.2 als auch die vier westlich verlaufenden Varianten 3.1/3.2, 3.3/3.2, 4.1/4.2 und 4.3/4.2 dargestellt.



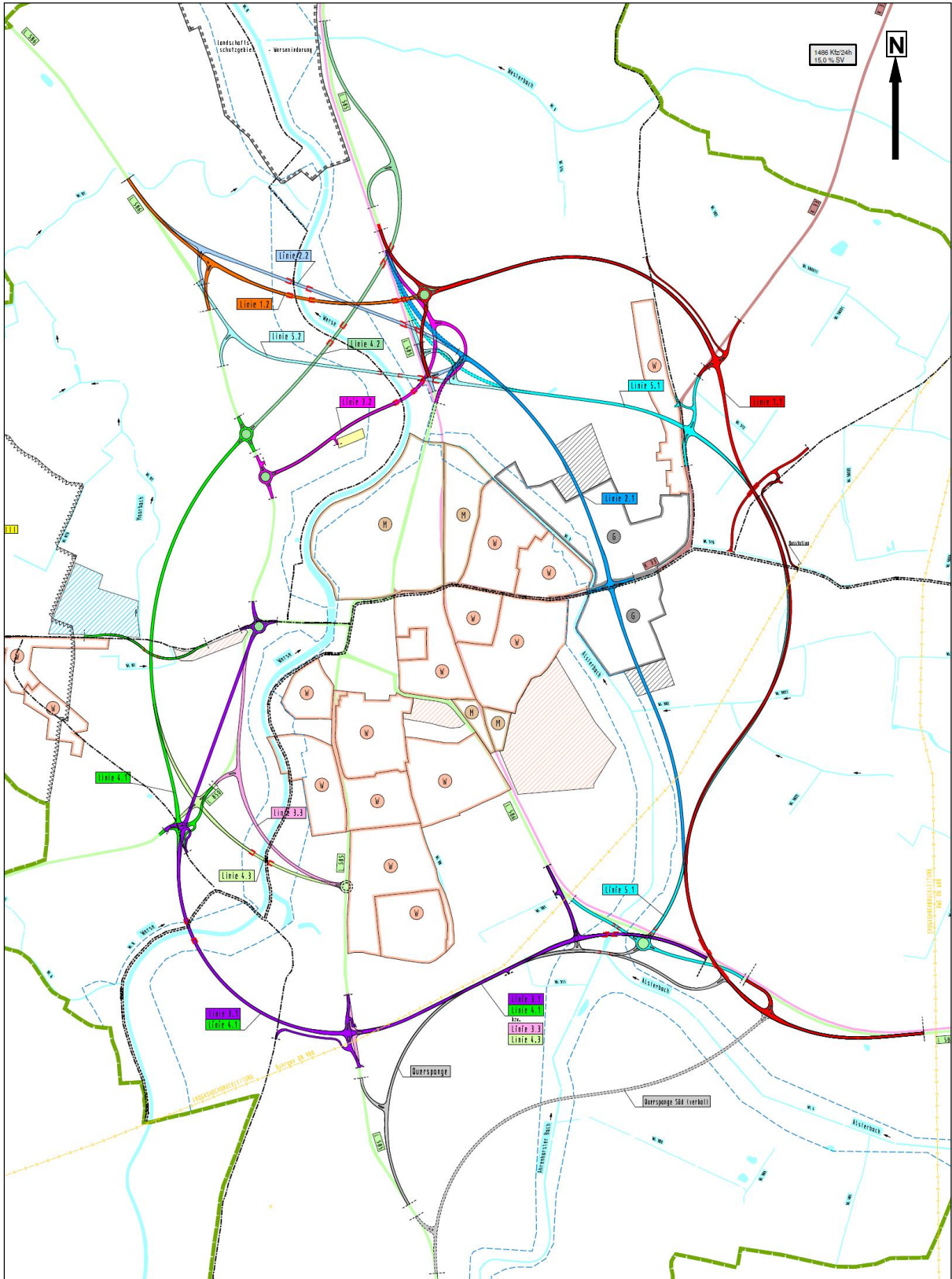


Abbildung 12: Variantenübersicht



Alle Varianten verbinden die bereits bestehenden Landesstraßen L 586 und L 585 mit der neuen Ortsumgebung.

Für die zu untersuchenden Varianten werden die wesentlichen Kennzahlen in der folgenden Tabelle dargestellt. Aus der Tabelle sind die Länge der jeweiligen Trasse, die Gesamtversiegelung sowie deren Flächeninanspruchnahme durch den Straßenkörper zu entnehmen. Die in der Tabelle aufgeführten Angaben zur Versiegelung und Inanspruchnahme berücksichtigen einen Regelquerschnitt von 10,5 m. Aufgrund der aktuellen Richtlinie für die Anlage von Landstraßen (RAL, Ausgabe 2012) ist nunmehr der RQ 11, mit 11 m befestigter Breite, den Planungen zugrunde zu legen. Da sich die Querschnittsverbreiterung von 10,5 auf 11,0 m im Verhältnis auf alle Varianten gleich auswirkt, ist eine neuerliche Ermittlung und Betrachtung des Versiegelungsgrades entbehrlich. Vor diesem Hintergrund, werden die in der UVS ermittelten Flächengrößen im Rahmen der Linienbestimmung weiterhin verwendet.

**Tabelle 3.1: Kennzahlen der Varianten**

Variante	Länge [m]	Versiegelung [m <sup>2</sup> ]	Flächeninanspruchnahme [m <sup>2</sup> ]	Gesamtinanspruchnahme [m <sup>2</sup> ]
V 1.1/1.2	4.658	54.701	108.495	163.196
V 2.1/2.2	3.823	40.879	73.285	114.164
V 3.1/3.2	3.674	43.565	68.364	111.929
V 3.3/3.2	3.067	36.465	56.856	93.321
V 4.1/4.2	4.636	51.223	89.132	140.355
V 4.3/4.2	4.167	44.184	79.223	123.407
V 5.1/5.2	3.295	45.071	90.710	135.781

### 3.2.2 Variante 1.1/1.2

Die Variante 1.1/1.2 verläuft östlich um die Ortslage von Albersloh. Die Trasse beginnt zwischen den Hoflagen Stückmann und Westermann südöstlich von Albersloh. An dieser Stelle schleift die Trasse aus der vorhandenen Linienführung der L 586 aus, um die Bahnlinie der WLE und die vorhandene L 586 mit einer Brücke zu überqueren. Nachfolgend schwenkt die Trasse in nordöstlicher Richtung um das Wohngebiet Backhausstraße/Alverskirchener Straße und wird mit einem Kreisverkehr an die L 585 angebunden.

Der im Osten liegende Wirtschaftsweg „Storp“ und die „Backhausstraße“ werden abgebunden und im weiteren Verlauf wieder an die Straßen „West II“ und „Alverskirchener Straße (K 33)“ angeschlossen. Die Anbindung an die Kreisstraße erfolgt als plangleicher Knotenpunkt.

Im folgenden Verlauf überquert die Trasse die WLE-Linie und anschließend die Werse mittels Brückenbauwerken. Die bestehende L 586 aus Richtung Albersloh kommend wird im Nord-Westen mit einer konventionellen Einmündung angebunden. An diesem Punkt der vorhandenen L 586 endet die Trasse.

### **3.2.3 Variante 2.1/2.2**

Die Variante 2.1/2.2 weist zu Anfang den gleichen Trassenverlauf wie die Variante 1.1/1.2 auf, knickt jedoch im weiteren Verlauf nicht nach Nordosten ab, sondern verläuft mehr in nördlicher Richtung auf das Gewerbegebiet „Buschkamp/Haberkamp“ zu, durch welches die Trasse durchgeführt wird. Nach der Querung des Gewerbegebietes schwenkt die Trasse in nordwestliche Richtung, wird an die L 585, aus Richtung Albersloh, teiplangleich angebunden und überquert die Bahntrasse der WLE sowie die Werse mit Hilfe von Brückenbauwerken. Die Trasse endet im Verlauf der vorhandenen L 586 Richtung Münster.

### **3.2.4 Variante 3.1/3.2**

Die Variante 3.1/3.2 verläuft westlich von Albersloh und beginnt ca. 250 m südöstlich der bestehenden Querung des Alsterbaches. Ab diesem Punkt schwenkt die Trasse Richtung Westen und überquert dabei den Alsterbach kurz nach dem Zusammenfluss mit dem Ahrenhorster Bach. Kurz nach der Gewässerquerung wird die bestehende L 586, aus Richtung Albersloh kommend, an die Trassenvariante mit einer Einmündung angebunden. Die Trasse verläuft bis zur Kreuzung mit der L 585 zunächst in südwestliche Richtung zwischen der Hofanlage Bisping und dem Bispingweg.

Nach der Überquerung der Werse wird zwischen den Höfen Hellmann und Samberg die L 850, aus Rinkerode kommend, als Einmündung mit der Trassenvariante verknüpft. Im weiteren Verlauf mündet die Trasse in einem Kreisverkehrsplatz, an dem die vorhandene L 586 und die Erschließungsstraße Adolfshöhe angebunden sind. Von dort wird der vorhandene Straßenzug der L 586 bis zu einem weiteren Kreisverkehrsplatz genutzt, von dem aus die Trasse Richtung Osten verläuft. Im Anschluss daran wird die Werse überquert, wobei die Trasse in Richtung Norden schwenkt und die WLE-Strecke überquert, um sich anschließend in die vorhandene L 585 in Richtung Münster einzuschleifen. Die L 585, aus Albersloh kommend, wird auf halber Strecke zwischen der WLE-Querung und dem Bauende mit einem plangleichen Knotenpunkt angebunden.

### **3.2.5 Variante 3.3/3.2**

Die Variante 3.3/3.2 weist zu Anfang denselben Trassenverlauf wie die zuvor beschriebene Variante 3.1/3.2 auf. An der L 585 mündet die Trasse plangleich in die bestehende Landesstraße und nutzt den vorhanden Verlauf auf einer Länge von ca. 430 m Richtung Norden bis zum bestehenden Kreisverkehrsplatz im Zuge der L 585 westlich des Baugebietes Zegen Esch/Langen Esch. Dort wird die Trasse in westlicher Richtung fortgesetzt und verschwenkt bis zur Wersequerung in nordwestlicher Richtung und anschließend weiter in nördlicher Richtung bis zur L 850, wo diese als plangleiche Einmündung angebunden wird.

Von der zuvor genannten Anbindung aus verläuft die Trasse in Richtung Norden auf der vorhandenen L 850 bis sie, identisch zu Variante 3.1/3.2, mit einem Kreisverkehrsplatz an die L 586 und die Erschließungsstraße Adolfshöhe angebunden wird. Der weitere Trassenverlauf ist identisch mit dem der zuvor beschriebenen Variante 3.1/3.2.

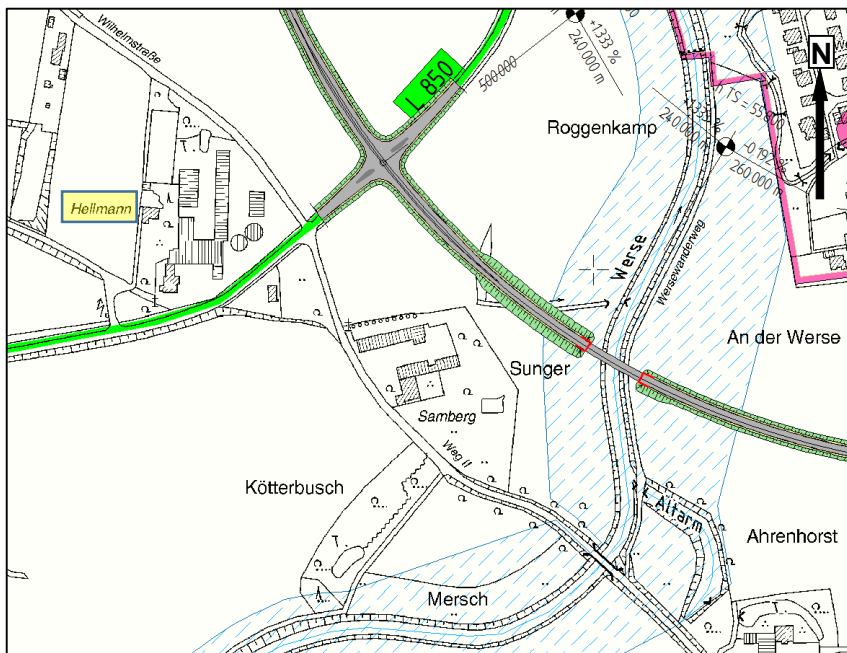
### **3.2.6 Variante 4.1/4.2**

Der Trassenverlauf im südlichen Bereich von der L 586 bis zur L 850 entspricht dem der Variante 3.1/3.2. Ab dem Knotenpunkt zwischen den Höfen Hellmann und Samberg verläuft die

Trasse weiter westlich als die Linie 3.1/3.2. Die Trasse quert die Erschließungsstraße Adolfs-  
höhe zwischen der bestehenden Bebauung im Osten und dem Sportplatzgelände im Westen.  
Um ausreichend Entwicklungslänge für die Überquerung der Ortsumgehung zu erhalten, wird  
die Erschließungsstraße ca. 50 m nach Süden verlegt. Von dort aus schwenkt die Trasse in  
Richtung Nordosten und bindet nach ca. 720 m mit einem Kreisverkehrsplatz die L 586 an. Im  
Anschluss daran verläuft die Trasse in nordöstliche Richtung, überquert die Werse und die  
WLE-Strecke sowie die L 585. Nach den Überquerungen der Bahn- und Straßentrasse, mittels  
Brückenbauwerken, schwenkt die Linie nach Norden und endet in der bestehenden L 585 in  
Richtung Münster. Die L 585, aus Albersloh kommend, wird als Einmündung an die Ortsum-  
gehung angebunden.

### 3.2.7 Variante 4.3/4.2

Die Variante 4.3/4.2 entspricht im südöstlichen Bereich zwischen der L 586 und dem beste-  
henden Kreisverkehr an der L 585 der Linie 3.3/3.2. Von dort aus wird die Trasse als westlicher  
Arm des Kreisverkehrs fortgesetzt und schwenkt in nordwestliche Richtung. Im Anschluss an  
die Wersequerung wird die L 850 mit einem plangleichen Knotenpunkt angeschlossen, wel-  
cher östlich der Hoflage



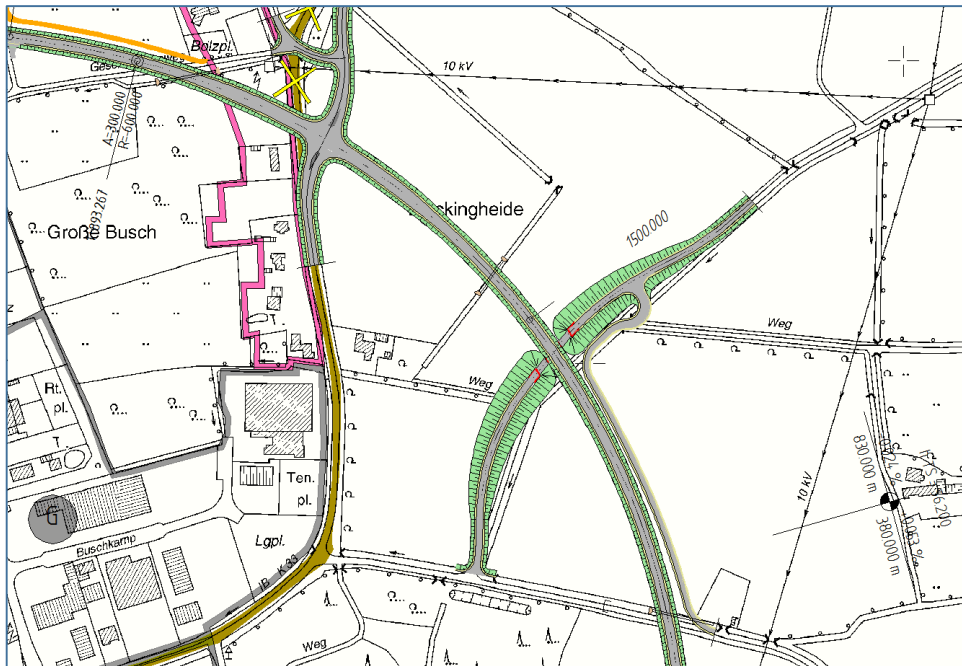
cher östlich der Hoflage  
Hellmann und mittig zwi-  
schen den Linien der Va-  
rianten 4.1/4.2 und  
3.3/3.2 liegt. Von dort aus  
verläuft die Trasse weiter  
Richtung Norden und ist  
nach ca. 240 m identisch  
mit der zuvor beschriebe-  
nen Linie der Variante  
4.1/4.2 und endet somit  
in der bestehenden L 585  
in Richtung Münster.

Abbildung 13: Bereich Hellmann

### 3.2.8 Variante 5.1/5.2

Die Variante 5.1/5.2 verläuft östlich von Albersloh und beginnt ca. 100 m südöstlich der bishe-  
rigen Alsterbachquerung der L 586 südlich von Albersloh mit einem Kreisverkehrsplatz. Un-  
mittelbar nach dem Kreisverkehr wird die WLE-Strecke in nordöstlicher Richtung überquert.  
Bis zur Unterquerung der verlegten Straße West II ist die Trasse identisch mit der Linie der

Variante 1.1/1.2. Nach diesem Brückenbauwerk schwenkt die Trasse nach Westen und nutzt



**Abbildung 14: Verlegung Straße West II**

eine Baulücke des Wohngebietes Tiergartenstraße/Alverskirchener Straße. Die K 33 wird mit einem konventionellen Knotenpunkt an die Ortsumgehung angebunden und die Tiergartenstraße wird kurz vor dem Knotenpunkt an die verschwenkte Kreisstraße angebunden. Im anschließenden nordwestlichen Verlauf werden die L 585, die WLE-Strecke und die Werse überquert, wobei die L 585 durch einen teilplanfreien Knotenpunkt angebunden wird. Die alte L 586, aus Albersloh kommend, wird an die Ortsumgehung als Einmündung angeschlossen. Die Trasse der Variante 5.1/5.2 endet in der L 586 in Richtung Münster.

### 3.3 Beurteilung der Varianten

#### 3.3.1 Raumstrukturelle Wirkungen

Ausgehend von den Ergebnissen des städtebaulichen Beitrags kann festgehalten werden, dass eine Verträglichkeit des vorhandenen Straßenzuges der L 586 für die vorhandenen und zukünftigen Verkehrsmengen nicht besteht. In der derzeitigen Situation in der gesamten Ortslage von Albersloh wird eine Entlastung erforderlich. Ein bedarfsgerechter Aus- bzw. Umbau der Ortsdurchfahrt ist nicht möglich, da schon heute die Mindestanforderungen an die notwendige Querschnittsgestaltung der Straßen erreicht sind oder unterschritten werden. Hinzu kommt, dass für die übrigen Verkehrsteilnehmer keine Verbesserung der heutigen Situation zu erwarten ist. Dies trifft hauptsächlich auf den historischen Ortskern (Sendenhorster Straße, Kirchplatz) zu. Für die Zufahrtsstraßen (Münsterstraße, Wolbecker Straße, Bergstraße) hingegen wären Umbaumaßnahmen, welche eine Geschwindigkeitsreduzierung unterstützen, denkbar und wünschenswert. Einem Ausbau der bestehenden Ortsdurchfahrt, wie z.B. eine Verbreiterung der Engstellen im Straßenverlauf, stehen die dargestellten Kultur- und Sachgüter entgegen. Diese müssten den Anforderungen des Verkehrs weichen, wodurch der Ort seine Eigenart aufgeben würde und in seiner geschichtlichen und dorfbaulichen Kontinuität beeinträchtigt würde. Eine Ausbauvariante der L 585 (Wolbecker Straße) scheidet ebenso aus den genannten Gründen aus, da bei dieser Lösung der Kirchplatz mit Kirche, Kirchhof und

Kirchring betroffen wären. Des Weiteren sind im Verlauf der Sendenhorster Straße negative Auswirkungen auf Mensch und historische Gebäude zu erwarten. Eine wirkliche Verbesserung und somit eine Entlastung der Ortslage in Albersloh lässt sich erst durch den Bau einer Ortsumgehung erzielen, da erst dann eine dorfgerechte Gestaltung der Straßenräume möglich ist.

#### Variante 1.1/1.2

Die Variante 1.1/1.2, welche im Osten weiträumig um den Ortskern von Albersloh herumführt, hat den Nachteil, dass die Entlastungseffekte im Ort geringer sind als bei den anderen Varianten (bis zu 2.900 Kfz/24h). Aus städtebaulicher Sicht stellt sich diese Variante als unproblematisch dar, da keine wertgebenden und funktionalen bzw. stadtgestalterischen Merkmale beeinträchtigt werden. Des Weiteren bleibt der Übergangsbereich zwischen Dorfrand und Landschaft weitestgehend erhalten.

#### Variante 2.1/2.2

Die Variante 2.1/2.2 führt durch das bereits vorhandene Gewerbegebiet „Buschkamp/Haberkamp“ und wurde als mögliche Ostumgehung von Albersloh im Rahmen der Umweltverträglichkeitsstudie mit untersucht. Sie weist in ihrer Trassierung enorme raumstrukturelle Konflikte durch Nutzungseinschränkung der betrieblichen Grundstücke im GE-Ost sowie durch Belastung des Wohnquartiers an der „Nachtstraße“ auf. Des Weiteren befindet sich im Bereich der geplanten Trasse die nördliche Ausweitung des Gewerbegebietes „GE-Ost, Buschkamp Nord“. Hierfür gibt es mittlerweile einen rechtskräftigen Bebauungsplan, wodurch die Variante nicht mehr realisierbar ist. Zum Zeitpunkt der UVS war der Bebauungsplan allerdings noch nicht rechtskräftig, so dass sie hier mit bewertet wurde. Für die Variante ergeben sich Entlastungen von bis zu 3.500 Kfz/24h.

#### Variante 3.1/3.2 und 3.3/3.2

Die Varianten 3.1/3.2 und 3.3/3.2 stellen die südwestlichen Varianten über die „Münsterstraße“ dar. Der Ortskern wird deutlich um 3.700 Kfz/24h entlastet, jedoch sind mit diesen Varianten nicht nur Vorteile verbunden. Der gesamtörtliche Zusammenhang wird durch die Trasse unterbrochen. Der Ortsteil „Adolfshöhe“ beispielsweise wird von den restlichen Siedlungsgebieten abgetrennt. Für die vorhandene Wohnbebauung an der nördlichen Münsterstraße nimmt die Belastung um 1.700 Kfz/24h (Variante 3.1/3.2) bzw. 2.600 Kfz/24h (Variante 3.3/3.2) zu. Hinzu kommt, dass das Landschaftsbild durch das sehr eng am Ort liegende Brückenbauwerk über die Bahntrasse der WLE und die L 586 verändert wird.

#### Variante 4.1/4.2 und 4.3/4.2

Die Varianten 4.1/4.2 und 4.3/4.2, welche im Westen um den Ort geführt werden, liegt zwischen dem westlichen Teil der Adolfshöhe und dem Ortskern. Ein Vorteil ist die Lage der Querungen von Werse und Bahntrasse, welche einen relativ großen Abstand zum Dorfrand aufweisen. Dennoch liegt die Trasse wie eine Barriere zwischen dem östlichen Teil der Siedlung Adolfshöhe und dem Ortskern. Diese sind ausschließlich durch eine 6 m hohe Brücke verbunden, welche sich durch die starken Steigungen als nachteilig erweist. Des Weiteren ist durch den Versatz bei der Untervariante 4.3 eine Verschlechterung der Wohnbedingungen im Süden von Albersloh (Wohnsiedlung „Langen Esch/Zegen Esch“) zu erwarten. Für den Ortskern sind Entlastungen von bis zu 3.700 Kfz/24h (Variante 4.1/4.2) bzw. bis zu 3.800 Kfz/24 (Variante 4.3/4.2) zu erwarten.

#### Variante 5.1/5.2



Die Variante 5.1/5.2 verläuft, genauso wie Variante 1.1/1.2, östlich von Albersloh, schwenkt jedoch im Norden deutlich früher nach Westen. Daraus ergibt sich der Nachteil, dass die Trasse deutlich näher an der Siedlungsgrenze liegt und das Wohngebiet an der „Backhausstraße“ in einer Baulücke gequert und so baulich geteilt wird. Es werden Entlastungen von bis zu 3.300 Kfz/24h erwartet.

### Zusammenfassung

Im Ergebnis wird aus städtebaulicher Sicht die Variante 1.1/1.2 bevorzugt, da der Ortskern ausreichend entlastet wird und es gleichzeitig zu keinen neuen zusätzlichen Belastungen für die städtebaulichen Gestaltwerte und Funktionen in den Randbereichen des Ortes kommt. Dies wird durch eine weiträumige Umfahrung der Ortslage Albersloh ermöglicht. Die Variante 2.1/2.2 wird aufgrund des mittlerweile rechtskräftigen Bebauungsplans ausgeschlossen. Aufgrund der im westlichen Randbereich verlaufenden Trasse stellen die Varianten 3.1/3.2 und 3.3/3.2 die zweitbesten Variante dar. Die erheblichen Belastungen, welche von den Varianten 3.1/3.2 und 3.3/3.2 ausgehen, sind jedoch nicht zu vernachlässigen. Die Trasse der Variante 4.1 (ohne V.4.3) ist aufgrund ihrer großen Trennwirkung zum Dorfzentrum schlechter einzustufen als die Varianten 3.1/3.2 und 3.3/3.2. Die Variante 5.1/5.2 verläuft, ebenso wie Variante 1.1/1.2, auf der Ostseite von Albersloh, aus städtebaulicher Sicht ist diese jedoch ungünstiger zu bewerten. Die Rangfolge der einzelnen Varianten ist in Tabelle 3.2 aufgeführt.

Für alle Varianten ist aus städtebaulicher Sicht eine Querspange südlich der Ortslage sinnvoll, da so die Entlastungseffekte im Ort erhöht werden können.

**Tabelle 3.2: Rangfolge der Varianten aus städtebaulicher Sicht**

Varianten	1.1/1.2	2.1/2.2	3.1/3.2	3.3/3.2	4.1/4.2	4.3/4.2	5.1/5.2
Rangfolge	1	7	2	2	4	4	6

### **3.3.2 Verkehrliche Beurteilung**

Der Durchgangsverkehr kann nahezu komplett auf eine Umgehungsstraße verlagert werden. Dabei sind die großräumigen Wirkungen einer Ost- und Westumgehung identisch. Unterschiede in den Wirkungen zeigen sich kleinräumig dann, wenn ortsnahe und ortsferne Trassierungen verglichen werden. Hier weisen die ortsnäheren Varianten, sowohl der Ost- als auch der Westumgehung, die besseren Wirkungen auf.

Die Ostumgehungen entlasten Bahnhofstraße und Sendenhorster Straße besser, während die Westumgehungen deutlichere Wirkungen für die Bergstraße erzielen.

Da eine Ostumgehung in der Lage ist, den gewerbegebietsbezogenen Verkehr auf kurzem Wege auf die Umgehungsstraße zu leiten und damit im Kernbereich auch für eine besonders große Entlastung im Lkw-Verkehr zu sorgen, ist einer Ostumgehung der Vorzug aus verkehrlicher Sicht zu geben. Da die Variante 2.1/2.2 zwischenzeitlich als nicht mehr realisierbar zu betrachten ist, ist dann die Variante 5.1/5.2, als ortsnähere Variante, aus verkehrlicher Sicht die empfehlenswerteste Variante, die Unterschiede zu Variante 1.1/1.2 sind jedoch gering.

### **3.3.3 Entwurfs- und sicherheitstechnische Beurteilung**

#### Variante 1.1/1.2

Bei der Variante 1.1/1.2 sind 4 Bauwerke geplant. Als Entwurfselemente wurden Radien zwischen  $R = 450$  und  $R = 800$  verwendet.

Der Radius von 500 m wird zu Beginn gewählt, um den nötigen Abstand zur Bahnlinie der WLE zu schaffen, sodass diese im folgenden Verlauf mit Hilfe einer Brücke überquert werden kann. Die Gradientenlinie ist zu Beginn aus der Höhenlage der bestehenden L 586 entwickelt worden. Im weiteren Verlauf liegt die Linie im zunehmenden Auftrag von maximal 7 m. Die verkehrswichtigen kreuzenden Straßen (L 586, L 585, K 33) werden über plangleiche Knotenpunkte angeschlossen. Die Straße West II wird bei Bau-km 2+314 überführt.

#### Variante 2.1/2.2

Die Variante 2.1/2.2 entspricht zu Anfang der Linie 1.1/1.2. Insgesamt sind 3 Bauwerke geplant. Die verwendeten Entwurfselemente liegen zwischen  $R = 500$  und  $R = 2000$ . Durch die Überquerung der Bahnstrecke der WLE liegt die Trasse in einem maximalen Auftrag von 7,8 m. Verkehrswichtige Straßen wie die L 586, L 585 und die K 33 werden angeschlossen.

#### Variante 3.1/3.2

Für die Variante 3.1/3.2 sind 4 Bauwerke geplant. Die verwendeten Radien liegen zwischen  $R = 400$  bis  $R = 600$ . Die Gradientenlinie verläuft zunächst geländenahe im zunehmenden Auftragsbereich von bis zu 2,5 m, um eine Gewässerquerung des Alsterbaches mit einer lichten Höhe von mindestens 0,5 m zu ermöglichen. Im Bereich der Überschwemmungsflächen der Welse steigt die Gradientenlinie auf eine Höhe von 4,0 m über Gelände an. Bis auf die Querungsbereiche der Welse und der Bahnstrecke der WLE wird die Trasse geländenahe entwickelt. Die kreuzenden Straßen (L 586, L 585, L 850, Adolfshöhe, Münsterstraße) werden angeschlossen.

#### Variante 3.3/3.2

Die Planung der Variante 3.3/3.2 enthält ebenfalls 4 Bauwerke. Die verwendeten Radien liegen zwischen  $R = 380$  und  $R = 600$ . Bis zur Einmündung an die L 585, südlich von Albersloh, ist die Trasse identisch mit der Linie 3.1. Die Gradientenlinie wird bis auf den Überschwemmungsbereich der Welse geländenahe geführt. Wie schon bei der zuvor beschriebenen Variante, werden die kreuzenden Straßen angeschlossen.

#### Variante 4.1/4.2

Für die Variante 4.1/4.2 sind 5 Bauwerke geplant. Die Radien liegen zwischen  $R = 350$  und  $R = 900$ . Die Trasse entspricht bis zur L 850 in Lage und Höhe der Linie 3.1. Die L 850 wird mit einem weiter westlich gelegenen Knotenpunkt angeschlossen. Nachdem die Adolfshöhe unterquert ist, folgt ein Kreisverkehrsplatz, womit die L 586 angeschlossen wird. Bis zu diesem Punkt verläuft die Gradientenlinie möglichst geländenahe im leichten Auftragsbereich. Die maximale Höhe über Gelände im Querungsbereich der Welse und der WLE-Strecke beträgt ungefähr 7,0 m. Im weiteren Verlauf fällt die Trasse wieder bis auf die Bestandshöhe der L 585 ab, welche als Einmündung an die Ortsumgehung angebunden wird.

#### Variante 4.3/4.2

Bei der Variante 4.3/4.2 sind ebenfalls 5 Bauwerke geplant. Die verwendeten Radien liegen zwischen  $R = 350$  bis  $R = 2000$ . Im südöstlichen Abschnitt zwischen der L 586 und L 585

entspricht die Trasse dieser Variante der Linie 3.3. Die L 585 wird mit einer plangleichen Einmündung an die bestehende L 585 angeschlossen und nutzt deren Trasse für ungefähr 430 m bis zum bestehenden Kreisverkehr im Zuge der L 585. Dort verläuft die Trasse weiter in Richtung Westen. Vom plangleichen Knotenpunkt an der L 850 bis zum Kreisverkehr mit der L 586 ist die Trasse identisch in Lage und Höhe mit der Linie 4.1. Ab diesem Punkt ist die Gradientenlinie identisch mit dem ersten Abschnitt der Linie 3.3. Diese verläuft zunächst geländenah im leichten Auftrag. Davon ausgenommen ist der Bereich des Überschwemmungsgebietes der Werse, in dem der Auftrag maximal 2,70 m höher ist. Im weiteren Verlauf wird die Gradientenlinie geländenah geführt und entspricht dem Verlauf der Linie 4.1.

#### Variante 5.1/5.2

Für die Variante 5.1/5.2 sind insgesamt 5 Bauwerke geplant. Die Radien liegen zwischen  $R = 250$  und  $R = 600$ . Die Linie beginnt südlich von Albersloh mit einem Kreisverkehrsplatz mit der L 586. Durch die notwendige Überquerung der WLE-Strecke zu Beginn, wird eine Hochlage des Kreisverkehrs von ungefähr 6,5 m über Gelände erforderlich. Die Straße West II wird mit Hilfe eines Brückenbauwerkes unterquert. Im weiteren Verlauf werden die querenden Straßen K 33 und L 585 an die Ortsumgehung angebunden. Ab dem teilplangleichen Knotenpunkt mit der L 585 weist die Gradientenlinie durch die Überquerung der L 585 und der WLE-Strecke einen maximalen Auftrag von ungefähr 8,1 m auf. Anschließend fällt die Gradientenlinie bis in den geländenahen Bereich ab, sodass eine Querung der Werse mit einer ausreichenden lichten Höhe von 0,5 m ermöglicht wird. Zum Ende geht die Gradientenlinie der Variante 5.1/5.2 in den Bestand der L 586 über.

### **3.3.4 Umweltverträglichkeit**

#### **3.3.4.1 Darstellung von Umweltauswirkungen**

Unter Auswirkungen auf die Umwelt versteht man die Veränderung der Schutzgüter durch die Projektwirkungen. Für die Ermittlung der Auswirkungen werden Kriterien gewählt, die auf fachspezifischen Erfahrungen sowie wissenschaftlichen Untersuchungsergebnissen beruhen. Diese werden auf den konkreten Planungsfall bezogen.

#### **Schutzgut Mensch einschließlich menschlicher Gesundheit**

Die Bewertung der einzelnen Auswirkungen des Bauvorhabens auf das Schutzgut „Mensch“ setzt sich zusammen aus den Teilaspekten „Wohnen“ und „Erholen“.

Unter dem Teilaspekt „Wohnen“ sollen gesunde Lebensverhältnisse durch den Schutz des Wohnens und Wohnumfeldes sowie der dazugehörigen Funktionsbeziehungen erhalten werden.

Die im Folgenden genannten umwelterheblichen, anlage- und betriebsbedingten Auswirkungen sind zu erwarten:

- Verlust/Funktionsverlust von Siedlungsfläche oder Gebäuden mit Wohnfunktion durch Versiegelung und Flächeninanspruchnahme für Fahrbahn- und sonstige Verkehrsflächen (bau- und anlagenbedingte Auswirkungen).
- Beeinträchtigung von Flächen mit Wohn- und Wohnumfeldfunktion durch straßenbedingte Immissionen, insbesondere durch Verlärmung, Geruchs-, Staub- und Schadstoffbelastung der Luft, störende Lichteffekte, Unterbrechung von Wegeverbindungen

und Barrierewirkung zur Nachbarschaft und offenen Landschaft (betriebsbedingte Auswirkungen).

Im Hinblick auf die Beeinträchtigung der Wohnstandorte ist der Abstand zu den Trassen ausschlaggebend. Je näher eine Trasse an einem Siedlungsbereich liegt, desto größer ist die dortige Belastung. Für die Beurteilung sind die Beeinträchtigung von Flächen mit Wohnumfeldfunktion (insbesondere durch straßenbedingten Lärm) und die Anzahl der Konfliktpunkte sowie deren Verteilung im Raum relevant.

In Bezug auf den Teilaspekt „Wohnen“ schneiden die ortsferneren Ostvarianten 1.1/1.2 und 5.1/5.2 am Günstigsten ab, auch wenn hier eine zusätzliche Beeinträchtigung des Wohnfeldes im Bereich der Backhausstraße zu verzeichnen ist. Bei der Variante 4.1/4.2 kommt es ebenfalls zu einer Zerschneidung eines Siedlungsteils (Adolfshöhe) und darüber hinaus zu einer Beeinträchtigung der Wohnbebauung im Bereich Bispingweg und Langen Esch. Darauf folgen die Varianten 3.1/3.2 und 2.1/2.2, welche im Hinblick auf den Verlust von Flächen mit Wohnumfeldfunktion und auf deren Beeinträchtigung geringfügig ungünstiger abschneiden. Auf den letzten Rangplätzen liegen die Varianten 4.3/4.2 und 3.3/3.2. Die Variante 4.3/4.2 beeinträchtigt stark den südlichen und südwestlichen Siedlungsrand von Albersloh mit den dortigen Gärten und Freiflächen, welches zu einem wesentlichen Konfliktschwerpunkt führt. Bei der Variante 3.3/3.2 wird zusätzlich zu den zuvor genannten Bereichen der nordwestliche Siedlungsrand durch straßenbedingte Auswirkungen beeinträchtigt, wodurch sich die höchste Anzahl an Konfliktschwerpunkten ergibt.

Für die Bewertung des Teilaspektes „Erholen“ ist die Erhaltung der ungestörten Landschaft für die naturgebundene Erholungsnutzung ausschlaggebend. Es sind folgende umwelterhebliche, anlage- und betriebsbedingte Auswirkungen zu erwarten:

- Verlust von Erholungsflächen durch Inanspruchnahme für Fahrbahn und sonstige Verkehrsflächen, Blockierung/Verlegung, Kreuzung, Störung und Umlegung von Wegeverbindungen sowie eine visuelle Barrierewirkung in einer offenen Landschaft (bau- und anlagebedingte Auswirkungen).
- Beeinträchtigung von Flächen mit Erholungsfunktion durch Verlärmung des Landschaftsraumes, Geruchs-, Staub- und Schadstoffbelastung der Luft (betriebsbedingte Auswirkungen).

Für die Bewertung sind nicht nur straßenbedingte Beeinträchtigungen der Erholungsflächen relevant, sondern auch die, durch die geplanten Trassen entstandenen Auswirkungen auf das vorhandene Wegesystem. Dabei werden unterschiedliche Typen betrachtet, wie die Störung durch Straßenverkehrslärm oder die ersatzlose Abbindung von Wegen. Unter Berücksichtigung des Verlustes von Flächen mit Erholungsbedeutung und der Beeinträchtigung solcher, zeigt sich im Ergebnis, dass die kürzesten Varianten insgesamt am „Günstigsten“ abschneiden. Die Variante 2.1/2.2 weist die geringste Beeinträchtigung erholungsrelevanter Flächen auf. Mit einem geringen Abstand folgen die Varianten 4.3/4.2 und 3.3/3.2. Darauf folgen die Varianten 5.1/5.2, 4.1/4.2 und 3.1/3.2. An letzter Stelle rangiert schließlich die Variante 1.1/1.2 mit dem insgesamt, nicht nur im Hinblick auf die Flächengrößen, unterschiedlichen Beeinträchtigungsrisikos, sondern auch hinsichtlich der, durch Beeinträchtigung von Wegen entstehenden, Einzelkonflikte, deutlich am stärksten ausgeprägten Konfliktpotenzial.

Der abschließende Variantenvergleich für das „Schutzgut Mensch“ zeigt ein sehr ambivalentes Ergebnis, da sich die Einzelbewertungen zu den Teilaspekten „Wohnen und Erholen“ zum Teil

gegenläufig verhalten. Daher wird in der Gesamtbetrachtung der Teilaspekte „Wohnen“ und „Erholen“ (siehe Tabelle 3.3), bei identischer Summe der Rangfolge, dem Teilaspekt „Wohnen“ ein höheres Gewicht beigemessen als dem Teilaspekt „Erholen“, da gesunde Wohnverhältnisse ein Grundbedürfnis der Menschen im Untersuchungsgebiet darstellt. Insgesamt stellen sich die Ostvarianten als verträglicher dar. Bei dem Teilaspekt „Wohnen“ sind die Varianten 1.1/1.2 und 5.1/5.2 auf den ersten beiden Rängen. Im Hinblick auf den Teilaspekt „Erholen“ schneidet die Variante 1.1/1.2 deutlich schlechter ab, sodass sich diese insgesamt auf dem dritten Rangplatz befindet. Die Variante 5.1/5.2 weist die geringsten Konflikte in Bezug auf das „Schutzgut Mensch“ auf. Darauf folgt die Variante 2.1/2.2, welche aus Sicht des „Wohnens“ schlechter abschneidet. Bei den Westvarianten zeigt sich, dass die ortsnahe geführten Trassen für das Wohnumfeld deutliche Beeinträchtigungen aufweisen und die ortsfrem geführten Trassen sind für die Erholungsfunktion ungünstiger zu bewerten. Aus diesem Grund nimmt die Variante 4.1/4.2 den vierten Rangplatz ein, vor der auf dem fünften Platz liegenden Variante 4.3/4.2. Die Varianten 3.3/3.2 und 3.1/3.2 stellen sich für den Menschen als am ungünstigsten dar und nehmen daher die letzten Rangplätze ein.

**Tabelle 3.3: Rangfolge für das Schutzgut „Menschen“**

<b>Varianten</b>	<b>1.1/1.2</b>	<b>2.1/2.2</b>	<b>3.1/3.2</b>	<b>3.3/3.2</b>	<b>4.1/4.2</b>	<b>4.3/4.2</b>	<b>5.1/5.2</b>
<b>Rangfolge</b>	3	2	7	6	4	5	1

### **Schutzgut Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt**

Neben dem Verlust und Funktionsverlust von Biotopen durch Versiegelung werden auch die straßenbedingten Beeinträchtigungen durch Immissionen berücksichtigt. Die Auflistung und Bewertung der Konflikte zwischen den Varianten und dem Schutzgut „Pflanzen/Biotop“ zeigt im Ergebnis, dass die beiden Ostvarianten 1.1/1.2 und 2.1/2.2 aus ökologischer Sicht die geringsten Beeinträchtigungsrisiken bewirken. Danach folgen die Varianten 4.3/4.2 und 3.1/3.2. Auf den Rangplätzen 5 und 6 liegen die Varianten 4.1/4.2 und 3.3/3.2. Am Schlechtesten schneidet die Variante 5.1/5.2 ab und belegt somit den letzten Rangplatz.

Der Variantenvergleich hinsichtlich der Schutzwürdigkeit der Tiere und deren Habitate erfolgt über eine verbal-deskriptive Beschreibung, da aus einer Flächeninanspruchnahme nur sehr bedingt qualitative Aussagen abgeleitet werden können. Im Rahmen der faunistischen Beurteilungen wurden zunächst Konflikttypen ermittelt und definiert, wie z.B. der Verlust von Nahrungsflächen bei Vogelarten, die Zerschneidung von Jagdgebieten oder Flugstraßen bei Fledermäusen oder der Verlust von Laichgewässern bei Amphibien. Der Variantenvergleich wurde über die Verteilung und Häufigkeit der variantenbezogenen Konfliktbereiche durchgeführt. Es wurde festgestellt, dass die Variante 3.3/3.2 aus Sicht der Avifauna und Fledermäuse, aufgrund ihrer kurzen Streckenführung und ihrem anteiligen Verlauf im vorhandenen Straßennetz, die geringste Konfliktrichtigkeit aufweist. Zusammen mit den Varianten 1.1/1.2 und 2.1/2.2 steht die Variante 3.3/3.2 auf dem ersten Rangplatz. Danach folgt auf dem vierten Rangplatz die Variante 4.3/4.2. Auf den letzten Rängen befinden sich die Varianten 5.1/5.2, die lange Westumfahrung 3.1/3.2 und auf dem letzten Rang die Variante 4.1/4.2, da diese die deutlichsten Konflikte bei allen untersuchten Tiergruppen erzeugt.



**Tabelle 3.4: Rangfolge der Varianten für das Schutzgut „Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt“**

Varianten	1.1/1.2	2.1/2.2	3.1/3.2	3.3/3.2	4.1/4.2	4.3/4.2	5.1/5.2
<b>Pflanzen/Biotope</b>	1	2	4	6	5	3	7
<b>Tiere/Habitat</b>	1	1	6	1	7	4	5

### Schutzgut Boden

Der Variantenvergleich zum Schutzgut „Boden“ berücksichtigt zum einen den Verlust sowie Funktionsverlust von ökologischen Bodenfunktionen durch Versiegelung und Inanspruchnahme und zum anderen die Beeinträchtigung von ökologischen Bodenfunktionen infolge straßenbedingter Immissionen wie z.B. Luftschadstoffen und Sprühnebel. Beim Variantenvergleich ergibt sich eine eindeutige Rangfolge, wobei die Varianten 3.1/3.2 und 3.3/3.2 aus bodenökologischer Sicht am Günstigsten abschneiden und den ersten und zweiten Rangplatz belegen. Dies ist durch den geringen Verlust höherwertiger Bodenfunktionen und dem geringen Beeinträchtigungsrisiko begründet. Darauf folgen die Varianten 2.1/2.2 und 1.1/1.2. Die Varianten 4.1/4.2, 4.3/4.2 und 5.1/5.2 schneiden ungünstiger ab. Die beiden letzt genannten Varianten liegen auf dem fünften Rangplatz, da diese im Vergleich zur Variante 4.1/4.2 eine geringere Neuversiegelung aufweisen, wodurch diese auf dem letzten Platz steht.

**Tabelle 3.5: Rangfolge der Varianten für das Schutzgut „Boden“**

Varianten	1.1/1.2	2.1/2.2	3.1/3.2	3.3/3.2	4.1/4.2	4.3/4.2	5.1/5.2
<b>Rangfolge</b>	4	3	1	2	7	5	5

### Schutzgut Wasser

Bei dem abschließenden Variantenvergleich werden die Teilschutzgüter „Grundwasser“ und „Oberflächengewässer“ betrachtet. Bei dem Teilschutzgut „Grundwasser“ ist der Verlust von Infiltrationsfläche über Grundwasserleitern neben der Beeinträchtigung des Grundwassers durch potenziellen Schadstoffeintrag für die Bewertung relevant. Ausschlaggebende Kriterien für die Auswertung der Risiken in Bezug auf das Teilschutzgut „Oberflächengewässer“ sind insbesondere der Funktionsverlust und die Reduzierung von ÜSG-Flächen. Bei Betrachtung der Gesamtbeurteilung für das Schutzgut „Wasser“ zeigt sich, dass die Variante 2.1/2.2 den ersten und die Linie 5.1/5.2 den zweiten Rangplatz belegt. Die Variante 3.3/3.2 liegt auf dem dritten Rangplatz. Danach folgen die Varianten 3.1/3.2, 4.3/4.2, 1.1/1.2 und 4.1/4.2.

**Tabelle 3.6: Rangfolge der Varianten für das Schutzgut „Wasser“**

Varianten	1.1/1.2	2.1/2.2	3.1/3.2	3.3/3.2	4.1/4.2	4.3/4.2	5.1/5.2
Rangfolge	6	1	4	3	7	5	2

### **Schutzgut Klima/Luft**

Beim Vergleich der Varianten zeigt sich ein deutlicher Unterschied zwischen den Ost- und Westvarianten, insbesondere bei Berücksichtigung des Konfliktschwerpunktes. Durch die Westvarianten werden Freiflächen durchschnitten, die aufgrund ihrer Struktur und Lage eine wichtige Frischluftbahn für Albersloh darstellen. Die Risiken nehmen aus klimatisch-lufthygienischer Sicht mit abnehmender Entfernung der geplanten Trasse zum Ortsrand und zunehmender Höhe von Dammbauten für die Überquerung der Werse und der WLE-Strecke zu. Somit schneiden die Westvarianten deutlich ungünstiger ab als die Varianten im Osten. Bei Betrachtung der Rangfolgen belegt die Variante 2.1/2.2 den ersten und Variante 1.1/1.2 den zweiten Rangplatz. Die ebenfalls im Osten liegende Variante 5.1/5.2 liegt auf dem dritten Rangplatz. Ab dem vierten Rangplatz folgen die Westvarianten, welche insgesamt schlechter abschneiden.

**Tabelle 3.7: Rangfolge der Varianten für das Schutzgut „Klima/Luft“**

Varianten	1.1/1.2	2.1/2.2	3.1/3.2	3.3/3.2	4.1/4.2	4.3/4.2	5.1/5.2
Rangfolge	2	1	6	4	7	5	3

### **Schutzgut Landschaftsbild**

Die ermittelten Ergebnisse im Variantenvergleich sind auf die Gesamtflächeninanspruchnahme der jeweiligen Variante zurückzuführen. D.h. je kürzer eine Variante ist, desto günstiger schneidet diese, bezüglich der zu erwartenden Beeinträchtigungsrisiken für das Landschaftsbild ab. Eine Ausnahme stellt hier der östliche Untersuchungsraum „Blecking-Heide“ dar, da dieser innerhalb der Raumanalyse eine mittlere Bedeutung zugewiesen bekommen hat. Alle Trassen, die diesen strukturreichen Landschaftsraum queren, schneiden automatisch ungünstiger ab. Dies ist bei Variante 1.1/1.2 und 5.1/5.2 der Fall, welche den sechsten Rangplatz belegen. Die Variante 3.3/3.2 und 3.1/3.2 schneiden demzufolge am Günstigsten ab. Darauf folgt die Variante 2.1/2.2 mit zwei Konfliktpunkten auf dem dritten Rang. Der vierte Rangplatz wird von den Varianten 4.1/4.2 und 4.3/4.2 belegt.

**Tabelle 3.8: Rangfolge der Varianten für das Schutzgut „Landschaftsbild“**

Varianten	1.1/1.2	2.1/2.2	3.1/3.2	3.3/3.2	4.1/4.2	4.3/4.2	5.1/5.2
Rangfolge	6	3	2	1	4	4	6

## Schutzgut Kulturgüter und sonstige Sachgüter

Im Rahmen des Variantenvergleichs für das Schutzgut „Kulturgüter und sonstige Sachgüter“ wird der Verlust von Flächenanteilen eines Kulturgutes durch Inanspruchnahme, z.B. infolge von Versiegelung, höher gewichtet (Faktor 3) als auftretende Funktionsbeeinträchtigungen. Darüber hinaus wird die Anzahl beeinträchtigter Denkmäler und erhaltenswerter Objekte sowie die Anzahl archäologischer Fundstellen berücksichtigt. Bei Betrachtung der Ergebnisse zeigt sich, dass von den flächenmäßig größten Beeinträchtigungen meist Hofstellen betroffen sind. Dem Verlust bzw. Teilverlust einer solchen Fläche durch Überplanung wird ein höheres Gewicht beigemessen, als bei der Beeinträchtigung durch straßenbedingte Immissionen. Demzufolge schneidet die Variante 5.1/5.2 am Günstigsten ab. Danach folgen die Varianten 2.1/2.2 und 1.1/1.2. Die Varianten 3.1/3.2 und 4.1/4.2 schneiden am Ungünstigsten ab und belegen den sechsten Rang.

**Tabelle 3.9: Rangfolge der Varianten für das Schutzgut „Kulturgüter und sonstige Sachgüter“**

Varianten	1.1/1.2	2.1/2.2	3.1/3.2	3.3/3.2	4.1/4.2	4.3/4.2	5.1/5.2
Rangfolge	3	2	6	4	6	5	1

## Schutzgutübergreifender Vergleich

Die Schutzgüter werden im Rahmen der Gesamtbeurteilung nicht gleichgewichtig gegenüber gestellt. Die Art und Intensität der Auswirkungen der Varianten stellt sich insgesamt auf die Ausprägung der einzelnen Schutzgüter innerhalb des Untersuchungsgebietes recht unterschiedlich dar. Für die Gesamtbeurteilung wird eine unterschiedliche Gewichtung der Schutzgüter vorgenommen.

Eine wesentliche Bedeutung nimmt das Schutzgut „Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt“ ein, da für den Natur- und Landschaftsschutz wertvolle Flächen, wie z.B. die Werseaeue und der Ahrenhorster Bach, betroffen sind.

Alle Varianten wirken sich durch eine anlagen- und baubedingte Flächeninanspruchnahme unterschiedlich stark auf das Schutzgut „Boden“ aus. Dennoch werden aus bodenökologischer Sicht keine wertvollen Flächen überplant, weshalb dieses Schutzgut nicht besonders gewichtet wird.

Im Rahmen des Variantenvergleichs hinsichtlich des Schutzgutes „Wasser“ werden sowohl empfindliche Grundwasserleiter als auch Überschwemmungsgebiete und Oberflächengewässer durch eine geplante Ortsumgehung beeinträchtigt. Die Intensität der Auswirkungen lässt sich durch gezielte technische Maßnahmen reduzieren, sodass letztendlich keine gravierenden Beeinträchtigungen verbleiben müssen. Vor diesem Hintergrund bedarf das Schutzgut „Wasser“ keiner besonderen Gewichtung.

Auch im Rahmen des Schutzgutes „Klima/Luft“ müssen dafür besondere Funktionsausprägungen, wie z.B. die Ventilationsbahnen im Südwesten und Westen von Albersloh, berücksichtigt werden. Da aber auch aus lufthygienischer Hinsicht festzuhalten ist, dass der Verkehr überwiegend aus der Ortslage in den Außenraum verlagert wird und somit dort mit einer deutlichen Entlastung bezüglich der lufthygienischen Situation zu rechnen ist, erfolgt beim Schutzgut „Klima/Luft“ keine stärkere Gewichtung.

Aus der Perspektive des Schutzgutes „Landschaftsbild“ wird der bisherige Charakter der Agrarlandschaft im Umfeld der Ortsumgehung visuell und auditiv beeinträchtigt. Daher besitzt das Schutzgut „Landschaftsbild“ ein besonderes Gewicht.

Einzelne Trassen beeinträchtigen Wohngebiete und Erholungsflächen in erheblichem Umfang, was für die Wahl einer geeigneten Variante im Hinblick auf das Schutzgut „Mensch“ zu berücksichtigen ist. Dem Schutzgut „Mensch“ ist somit eine besondere Bedeutung beizumessen.

Kultur- und sonstige Sachgüter sind bei fast allen Varianten nicht direkt betroffen. In den meisten Fällen befinden sich archäologische Fundstellen im Wirkungsbereich der Trasse. Vor dem Hintergrund, dass die genaue Lage in der Regel nicht bekannt ist und der Maßgabe, dass in Abstimmung mit dem LWL-Archäologie und der zuständigen Denkmalbehörde entsprechende Maßnahmen zur Vermeidung und Minimierung des Eingriffs zu entwickeln sind, kommt diesem Schutzgut keine gesonderte Bedeutung bei der Auswahl der relativ günstigsten Variante zu.

Zusammenfassend kann festgehalten werden, dass eine Gesamtbewertung mit der oben beschriebenen Gewichtung zu relativ eindeutigen Ergebnissen führt. Die nachfolgende Tabelle stellt die schutzgutbezogene Gesamtübersicht der Variantenvergleiche dar.

**Tabelle 3.10: Schutzgutbezogene Gesamtübersicht der Variantenvergleiche aus der UVS**

Schutzgut	Var. 1.1/1.2	Var. 2.1/2.2	Var. 3.1/3.2	Var. 3.3/3.2	Var. 4.1/4.2	Var. 4.3/4.2	Var. 5.1/5.2
<b>Pflanzen/Biotope</b>	1	2	4	6	5	3	7
<b>Tiere/Habitate</b>	1	1	6	1	7	4	5
<b>Boden</b>	4	3	1	2	7	5	5
<b>Wasser</b>	6	1	4	3	7	5	2
<b>Klima/Luft</b>	2	1	6	4	7	5	3
<b>Landschaftsbild</b>	6	3	2	1	4	4	6
<b>Mensch (Wohnen/Erholen)</b>	3	2	6	6	4	5	1
<b>Kultur und sonstige Sachgüter</b>	3	2	6	4	6	5	1
<b>Summe</b>	26	15	35	27	47	36	30
<b>Summe (gewichtet)*</b>	37	23	53	41	67	52	49

\* Die Schutzgüter Pflanzen, Tiere, Landschaft und Menschen erfahren eine besondere Gewichtung (Faktor 2)



Aus der in Tabelle 3.10 dargestellten schutzgutbezogenen Gesamtübersicht der Variantenvergleiche ergibt sich die in der folgenden Tabelle dargestellte Rangfolge.

**Tabelle 3.11: Rangfolge der Varianten aus Sicht der Schutzgüter**

Varianten	1.1/1.2	2.1/2.2	3.1/3.2	3.3/3.2	4.1/4.2	4.3/4.2	5.1/5.2
Rangfolge	2	1	5	3	7	5	4

Die Variante 2.1/2.2 stellt sich als relativ verträglichste Linienführung dar, da diese sich durch eine geringe Flächeninanspruchnahme sowie Neuversiegelung auszeichnet. Im Vergleich zu den anderen Linienführungen zeigen sich wenige Beeinträchtigungsrisiken und es gibt lediglich einen bedeutsamen Konflikt für das Gewerbegebiet Haberkamp/Buschkamp sowie für den Siedlungsbereich am Nachtkamp. Beim Schutzgut „Mensch“ wird im Bereich der Erholung ebenfalls ein vorderer Rangplatz belegt. Insgesamt wird diese Variante bei sechs Schutzgütern als die verträglichste bzw. zweitverträglichste Linienführung ermittelt; nur in zwei Fällen belegte die Variante mittlere Rangplätze (3. Rang beim Schutzgut „Landschaft und Boden“). Aufgrund des mittlerweile rechtskräftigen Bebauungsplans ist die Variante allerdings nicht mehr umsetzbar.

Den zweiten Rang belegt die Variante 1.1/1.2, die sich besonders durch geringe Beeinträchtigungen von Biotopen sowie Tierhabitaten auszeichnet, aber auch im Hinblick auf das Schutzgut „Mensch“, durch ihre weit vom Wohnraum abgerückte Linienführung, eine durchaus befriedigende Lösung darstellt.

### 3.3.4.2 Vermeidung und Ausgleichbarkeit von Umweltauswirkungen

Im Folgenden werden grundsätzliche Möglichkeiten einer Kompensation, nach den untersuchten Schutzgütern getrennt, aufgeführt.

#### Schutzgut Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt

Bei den durch die Ortsumgehung betroffenen Arten wird davon ausgegangen, dass einige der im Untersuchungsgebiet lebenden Individuen nicht mehr in der Lage sind, die durch Verlust oder Zerschneidung verloren gegangenen Lebensraumfunktionen am betreffenden Eingriffsbereich und der Umgebung zu kompensieren. Daher werden für diese Arten entsprechende Vermeidungs- und vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen notwendig.

In diesem Zusammenhang bleibt allerdings festzuhalten, dass für die biotopverbessernden Maßnahmen potenziell geeignete und ausreichend große Flächen im räumlich-funktionalen Zusammenhang zur Verfügung stehen. Somit sind im Grundsatz die durch die verschiedenen Varianten zu erwartenden Eingriffe in die allgemeine Biotopstruktur und in die Lebensräume der näher untersuchten Tierarten kompensierbar. Entsprechende Kompensationsmaßnahmen sollten sich an Art und Intensität des jeweiligen Eingriffs und den davon betroffenen naturhaus-haltlichen Funktionen orientieren.

### Schutzgut Boden

Die Auswirkungen der Neubauvarianten durch Versiegelung auf das Schutzgut „Boden“ sind direkt nur durch eine entsprechende Entsiegelung ausgleichbar. Innerhalb des Untersuchungsraumes stehen derartige Flächen im entsprechenden Umfang allerdings nicht zur Verfügung. So lassen sich lediglich Teilstücke des vorhandenen Wege- und Straßennetzes, die beispielsweise ihre Funktion durch eine neue Anbindung an die Ortsumgehung verlieren, zurückbauen. Darüber hinaus ist ein gewisser funktionaler Ersatz durch Optimierung der bodenökologischen Funktionen möglich. Dies kann beispielsweise durch Nutzungsextensivierung geschehen, um somit die natürliche Bodenentwicklung zu fördern. In der Regel wird dies durch komplementäre Ausgleichsmaßnahmen in Verbindung mit der Verbesserung der Biotopstrukturen erreicht. Ziel ist es, die Böden aus der intensiven Bearbeitung zu nehmen, um so eine natürliche Bodenentwicklung ohne künstliche Stoffeinträge und mechanische Belastungen zu ermöglichen.

### Schutzgut Wasser

Die Eingriffe in Bezug auf das Schutzgut „Wasser“ sind ebenfalls grundsätzlich ausgleichbar. Die Kompensationsmaßnahmen sollten sich auf möglichst unbelastete Flächen konzentrieren, um z.B. an dieser Stelle eine Versickerung des Niederschlagswassers zu fördern. Oberflächengewässer können durch Renaturierungsmaßnahmen, wie z.B. Bepflanzung und naturnahe Uferstrandstreifen, in ihrer biotischen Lebensraumfunktion verbessert werden. Die Inanspruchnahme von Retentionsraum ist durch Bereitstellung entsprechender Flächen innerhalb der Grenzen des Überschwemmungsgebietes des Fließgewässers zu kompensieren.

### Schutzgut Klima/Luft

Zur planerischen Berücksichtigung der bodennahen Windströmungen innerhalb der Ventilationsbahnen aus den südwestlichen und westlichen Windsektoren sollten die Trassen der Westvarianten - soweit wie technisch möglich - mit möglichst kurzen und niedrigen Dammlagen sowie ohne höhere Abpflanzungen auf der windabgewandten Straßenseitenfläche geplant werden. Ziel dabei ist eine möglichst geringe Beeinflussung der bodennahen Austauschvorgänge. Dies gilt insbesondere für die in Siedlungsnähe verlaufenden Trassenabschnitte der Varianten 3.3/3.2 und 4.3/4.2.

### Schutzgut Landschaftsbild

Durch landschaftspflegerische Maßnahmen können Eingriffe durch die Varianten ausgeglichen und die Trassen in den Landschaftsraum eingebunden werden. Ziel ist es, durch die Maßnahmen einen hohen landschaftsästhetischen Aufwertungserfolg zu erzielen. Eine Möglichkeit zur Wiederherstellung des Landschaftsbildes sind Gehölzpflanzungen. Die Straßenbegleitflächen sind dabei zu bepflanzen. Maßnahmen, welche außerhalb des Trassenkörpers stattfinden und der biotischen bzw. abiotischen Kompensation dienen, sollten ebenfalls der Wiederherstellung des ortstypischen Landschaftsbildes dienen.

### Schutzgut „Mensch“ einschließlich der menschlichen Gesundheit

Für den Ausgleich von Beeinträchtigungen der Wohn- und Wohnumfeldfunktion können im Rahmen der nachgeordneten landschaftspflegerischen Planung keine speziellen Maßnahmen vorgesehen werden. Dies geschieht auf Grundlage anderer gesetzlicher Vorgaben wie z.B. durch das Bundesimmissionsschutzgesetz. Für die Beeinträchtigung der Erholungsnutzung werden Kompensationsmaßnahmen wie für das zuvor beschriebene Schutzgut Landschaftsbild wirksam.

## Schutzgut Kultur- und sonstige Sachgüter

Beeinträchtigungen, die die Substanz des Kulturgutes betreffen, können oft nicht ausgeglichen werden. Vor der Realisierung einer Variante sind Abstimmungen mit dem LWL-Archäologie für Westfalen und der zuständigen Denkmalbehörde zu treffen, inwieweit Prospektionsmaßnahmen durchzuführen bzw. welche Maßnahmen zur Vermeidung bzw. Minimierung des Eingriffs durchzuführen sind.

### **3.3.5 Wirtschaftlichkeit**

#### **3.3.5.1 Investitionskosten**

Im Zuge der Kostenschätzung wurden die folgend aufgeführten Werte für die betreffenden Varianten ermittelt:

Für die Variante 1.1/1.2, mit einer Länge von 4,7 km und den vier Brückenbauwerken, ergeben sich Kosten in Höhe von 10,9 Mio. €.

Bei der Variante 2.1/2.2, mit drei Brückenbauwerken und einer Baulänge von 3,8 km, ergeben sich geschätzte Kosten in Höhe von 8,9 Mio. €.

Variante 3.1/3.2, mit vier Brückenbauwerken und einer Länge von 3,7 km, verursacht Kosten von 9,2 Mio. €.

Für die Variante 3.3/3.2, mit ebenfalls vier Brückenbauwerken und einer Länge von 3,0 km, ergeben sich Kosten in Höhe von 8,0 Mio. €.

Bei Variante 4.1/4.2 werden fünf Brückenbauwerke benötigt. Die Länge ergibt sich mit 4,6 km und es werden Kosten in Höhe von 11,5 Mio. € geschätzt.

Variante 4.3/4.2, mit einer Länge von 4,2 km und ebenfalls fünf Brückenbauwerken, verursacht geschätzte Kosten in Höhe von 10,9 Mio. €.

Variante 5.1/5.2, mit fünf Brückenbauwerken und einer Länge von 3,3 km, verursacht geschätzte Kosten von 8,5 Mio. €.

Im IGVP sind für die Ortsumgehung Sendenhorst/Albersloh Kosten in Höhe von 9,5 Mio. € ausgewiesen. Die Kosten des Landesstraßenbedarfsplanes (incl. Mehrwertsteuer) decken sich mit diesem Wert und belaufen sich ebenfalls auf 9,5 Mio. €. Die Steigerung auf die in der Vorplanung ermittelten Kosten liegt in der Größenordnung des gestiegenen Baupreisniveaus seit Aufstellung des Bedarfsplans.

Gem. Verkehrsgutachten wird durch die Ortsumgehung eine Entlastung zw. 58 und 77 % im zentralen Umfeld des Ortskernes erzielt, was ungefähr den im IGVP angesetzten Entlastungen entspricht.

### 3.3.6 Städtebau

Hinsichtlich der untersuchten Linienführungen wurde aus städtebaulicher Sicht folgende Rangfolge gebildet.

Die Variante 1.1/1.2 wird als günstigste Trassenführung eingestuft, da sie ausreichende innerörtliche Entlastungseffekte bietet und gleichzeitig keine neuen Belastungen der städtebaulichen Gestaltwerte und Funktionen einerseits und auch der Dorfrandbereiche andererseits verursacht.

Die Variante 3.1/3.2 bzw. V 3.3/3.2 stellt sich in diesem Zusammenhang als zweitbeste Trasse dar, da sie vorhandene Straßenzüge nutzt. Nachteile gegenüber der Variante 1.1/1.2 bestehen allerdings durch die Belastungen für den Siedlungsbereich Adolfshöhe infolge der Trennung vom Dorfzentrum. Ein weiterer städtebaulich negativer Aspekt ist der zusätzliche Verkehr auf der Münsterstraße, der zu einer erhöhten Belastung der dortigen Anlieger führt. Außerdem ist durch die Nähe des Werse-Brückenbauwerks zum Ortsrand eine Verstellung von Sichtbeziehungen vorhanden, die zu einer Beeinträchtigung der Dorfsilhouette führt.

Die Varianten 4.1/4.2 und V 4.3/4.2 sind aus städtebaulicher Sicht als ungünstig einzustufen. Durch diese Trasse würde das Gebiet „Adolfshöhe“ vom weiteren Ortszentrum getrennt und die Bewohner durch die zu erwartenden, heute in der Form nicht vorhandenen, Verkehrsbelastungen auf der Variante der Ortsumgehung höheren Immissionen ausgesetzt.

Die Variante 5.1/5.2 wird aus städtebaulicher Sicht ebenfalls als ungünstig eingestuft, da sie zu einer Isolierung von Teilen der Backhaus-Siedlung und zur Durchtrennung historischer Wegebeziehungen führt. Des Weiteren ist auch bei dieser Variante, aufgrund der Nähe des nördlich der Siedlung liegenden Werse-Brückenbauwerks, eine Beeinträchtigung der Dorfsilhouette zu erwarten.

Die Variante 2.1/2.2 weist insgesamt erhebliche städtebaulich negative Effekte auf, da sie im GE Ost zu einer Nutzungseinschränkung der betrieblichen Grundstücke führt. Durch die Linie 2.1/2.2 würde das Gewerbegebiet in zwei Teile getrennt, so dass die funktionalen Beziehungen sehr stark beeinträchtigt würden. Darüber hinaus sind auch hier neben erhöhten Unfallrisiken neue Immissionen zu erwarten, die das heute in dieser Hinsicht unbelastete Wohnquartier an der Nachtstraße beeinträchtigen würden.

Ausschlaggebend für die Platzierung der Variante 2.1/2.2 auf dem letzten Rang ist jedoch die Tatsache, dass sich im Zuge der Variante 2.1/2.2 mittlerweile das Gebiet des rechtskräftigen Bebauungsplanes 13 'Gewerbegebiet Ost, Buschkamp-Nord' befindet und die Flächen bereits verkauft sind. Aber auch die weitere städtebauliche Entwicklung von Albersloh findet im Südosten der Ortslage statt und würde dort entsprechend beeinträchtigt werden. Insgesamt ist somit festzustellen, dass bei Berücksichtigung der hier genannten Aspekte und der dadurch zu erwartenden erheblichen städtebaulich negativen Effekte die Variante 2.1/2.2 eindeutig die ungünstigste Linienführung darstellt.

In Tabelle 3.12 ist die Rangfolge der Varianten aus städtebaulicher Sicht dargestellt.

**Tabelle 3.12: Rangfolge der Varianten aus Sicht des Städtebaus**

Varianten	1.1/1.2	2.1/2.2	3.1/3.2	3.3/3.2	4.1/4.2	4.3/4.2	5.1/5.2
Rangfolge	1	7	2	2	4	4	6



### 3.4 Gewählte Linie

Variante	1.1/1.2	2.1/2.2	3.1/3.2	3.3/3.2	4.1/4.2	4.3/4.2	5.1/5.2
<b>Baulänge [m]</b>	4.7	3.8	3.7	3.0	4.6	4.2	3.3
<b>Linienführung</b> R min [m]	450	500	250	250	350	350	250
<b>Verkehrsbelastung OU</b> [Kfz/24h]	12.000 - 12.600	12.000 - 12.600	12.600 - 15.800	12.600 - 15.800	12.200 - 13.700	12.200 - 13.700	12.000 - 12.600
<b>Entlastung OD</b> [Kfz/24h]	2.900	3.500	3.000	3.000	3.700	3.800	3.300
<b>Anzahl Bauwerke</b>	4	3	4	4	5	5	5
<b>Kosten (ca. Mio. €)</b>	10,9	8,9	9,2	8,0	11,5	10,9	8,5
<b>Flächenbedarf (ha)</b>	54,7	40,9	43,6	36,5	51,2	44,2	45,1

Unter reiner Berücksichtigung der Schutzgüter gemäß UVPG ist für die Ortsumgehung Sendenhorst/Albersloh im Zuge der L 586, wie in Tabelle 3.10 dargestellt, die Variante 2.1/2.2 grundsätzlich die verträglichste Alternative. Diese weist jedoch, durch ihre Nähe zu den bebauten Gebieten, gravierende raumstrukturelle Konflikte auf, sodass sie letztendlich, insbesondere durch den rechtskräftigen Bebauungsplan A 13 'Gewerbegebiet Ost, Buschkamp-Nord' der Gemeinde, als nicht mehr realisierungsfähig eingestuft werden muss. Die Variante führt durch das Gebiet des rechtskräftigen Bebauungsplans. Aber auch bei der heute schon vorhandenen Nutzung und der daraus resultierenden Mitbenutzung vorhandener Erschließungsstraßen, würde die Variante 2.1/2.2 nicht den Ansprüchen einer Umgehungsstraße gerecht werden und ihren Zweck somit nicht erfüllen. Somit kann sie nicht weiter berücksichtigt werden.

Berücksichtigt man die städtebaulichen Belange kann festgehalten werden, dass die Variante 1.1/1.2 als die verträglichste Variante zu bewerten ist. Es folgen bei der Gesamtbetrachtung mit einem gewissen Abstand die Varianten 3.3/3.2 und 3.1/3.2 auf dem zweiten und dritten Platz. Erst im Anschluss folgt unter Berücksichtigung der städtebaulichen Belange die nicht mehr umzusetzende Variante 2.1/2.2. Mit Abstand folgen dann die weiteren Varianten 4.3/4.2, 5.1/5.2 sowie 4.1/4.2 auf den hinteren Rängen, da hier die Nachteile aus Sicht der Schutzgüter gem. UVPG und aus städtebaulicher Sicht überwiegen.

Daher wird seitens der Regionalniederlassung die Variante 1.1/1.2 bevorzugt.

Obwohl die Variante 1.1 den größten Flächenverbrauch hat, stellt sie aufgrund der in Anspruch genommenen Gebiete die verträglichste Variante da. Diese zeichnet sich besonders durch geringe Beeinträchtigungen von Biotopen sowie Tierhabitaten aus und stellt auch im Hinblick auf das Schutzgut „Mensch“, durch ihre weit vom Wohnraum abgerückte Linienführung, eine sehr gute Lösung dar. Auch hinsichtlich des Städtebaus ist die Variante 1.1/1.2 die zu favorisierende.

## Niederschrift

### über den Behördentermin zur Abstimmung der Linienführung für den Neubau der Ortsumgehung Sendenhorst/Albersloh im Zuge der L 586 im Rahmen des Linienbestimmungsverfahrens gem. § 37 StrWG NRW

Mit Schreiben vom 09.07.2015 - Az.: 25.11.02.06 - hat die Bezirksregierung Münster die Behörden und die weiteren Träger öffentlicher Belange (TöB) zu einem Behördentermin eingeladen, um die Planung für den Neubau der Ortsumgehung Sendenhorst/Albersloh im Zuge der L 586 zu erörtern.

Der Termin fand am 27.08.2015 in der Bezirksregierung Münster, Domplatz 1-3, im Saal 1, statt.

Beginn: 09.00 Uhr

Ende: 11.20 Uhr

Teilnehmer: s. Anwesenheitsliste  
der Anlage

Nach der Begrüßung durch den Verhandlungsleiter (VL), Herrn Kleinpaß von der Bezirksregierung Münster, erläuterte Herr Ransmann vom Landesbetrieb Straßenbau NRW (LB), Regionalniederlassung Münsterland, mit Unterstützung der Herren Achterkamp und Groß-Heidfeld aus seinem Hause, eingehend die Entwicklung der geplanten Linienführung und den bisherigen Planungsverlauf.

Anschließend wurde die Linienführung mit den anwesenden Vertretern der beteiligten Behörden und der weiteren Träger öffentlicher Belange auf der Grundlage ihrer schriftlichen und / oder mündlich vorgetragenen Stellungnahmen wie folgt erörtert:

**Lfd. Nr. 1****Bürgermeister  
der Stadt Sendenhorst**

Es erschien Herr Bürgermeister Streffing.

**Herr Bürgermeister Streffing** erläuterte das Ergebnis der im Febr./März. 2015 in Sendenhorst/Albersloh durchgeführten Bürgerbeteiligung zur Ortsumgehung Albersloh, welches auch in den Beschluss des Rates der Stadt Sendenhorst vom 18.06.2015 eingeflossen sei.

Danach gehe es um Anregungen, ggf. auch um Prüfaufträge für das weitere Verfahren, und zwar in folgenden Bereichen

1. Verschiebung des Knotenpunktes an der K 33 unter Anbindung der Wirtschaftswege "Tiergartenheide", "Storp" und "West II"
2. Durchlässigkeit der Backhausstraße in Richtung "Tiergartenheide" für den Fuß- und Radverkehr
3. Ausgestaltung des Knotenpunktes an der L 586 süd-östlich von Albersloh in Form eines Kreisverkehrsplatzes entsprechend dem Vorschlag in der UVS zur Erhaltung einer Option zur Verbindung mit der L 585 in Richtung Drensteinfurt

Zur Begründung bezog sich die Stadt auf ihr Schreiben vom 25.06.2015 an den LB, mit welchem die Anregungen bzw. Prüfaufträge begründet werden.

Dieses in den - der Bezirksregierung vorliegenden - Verfahrensunterlagen enthaltene Schreiben wird der **VL** dem Protokoll beifügen.

Auf Nachfrage des **VL** bestätigte der Vertreter des LB, **Herr Ransmann**, dass die vorgebrachten Anregungen und Prüfaufträge der Stadt seines Erachtens für die hiesige Linienbestimmung noch nicht relevant seien, weil etwaige künftige Änderungen im Sinne der städtischen Intensionen nicht der Darstellung des Abstimmungsplans widersprechen. Es wurde eine Prüfung der o.a. Punkte im Zuge der weiteren Entwurfsplanung zugesagt.

Der Wunsch, die Verknüpfung mit der K 33 weiter nach Süden zu verschieben (Punkt 1) und die plangleichen Knotenpunkte (Punkt 1 u. 3) demzufolge als Kreisverkehr auszubilden, bedürfe weiterer eingehender Untersuchungen im Rahmen der anstehenden Entwurfsplanung für die bei der Bezirksregierung Münster später zu beantragende Planfeststellung. Hier sei zu prüfen ob sich durch die Verlegungen der Straßen weitere bzw. anderen Betroffenheiten ergäben. Eine Ausbildung der plangleichen Punkte als Kreisverkehr werde zu einer Einschränkung der Reisegeschwindigkeit führen. Dies werde mit dem Landesverkehrsministerium abzustimmen sein.

Der Aufrechterhaltung der Wegeverbindung Backhausstraße in Richtung "Tiergartenheide" (Punkt 2) durch eine Brücke als Überführungsbauwerk stehe unter den Aspekten "sichere Schulwegverbindung", "Durchlässigkeit des landwirtschaftlichen Verkehrs" sowie "positiver Lärmschutzwirkung" für das Wohngebiet an der Backhausstraße an sich nichts entgegen. Dies müsse aber auch im Kontext zu Punkt 1 untersucht werden.

Der **VL** bat nun die weiteren anwesenden Vertreter der beteiligten Behörden und der weiteren Träger öffentlicher Belange (im Folgenden insgesamt als "TöB" bezeichnet),

im Anschluss an ihre jeweiligen Stellungnahmen zur Ausgangsplanung auch auf die von der Stadt angeregten Planungsänderungen im Rahmen der Vorzugsvariante 1.1/1.2 bei Bedarf, d.h. im Lichte sich ggf. ändernder TöB-Betroffenheiten einzugehen.

#### Anmerkung des VL:

Sofern im Folgenden schriftliche Stellungnahmen nicht im Termin erschienener TöB's in geraffter Form dargestellt sind, erfolgt dies zur Information der übrigen Verfahrensbeteiligten.

### **Lfd. Nr. 2**

#### **Landrat des Kreises Warendorf**

Es erschien Herr Müller, in Begleitung von Frau Loquay.

Im Anschluss an die schriftliche Stellungnahme vom 24.08.2015 wird von **Herrn Müller** hervorgehoben, dass die vorgesehene Planung mit der Linienführung gem. Vorzugsvariante 1.1/1.2 nicht nur die Zustimmung aller Fachstellen des Kreises findet, sondern dieser die Planung nachdrücklich unterstütze. Die Maßnahme sei verkehrlich von überregionaler Bedeutung und für die notwendige Entlastung der Anwohner von Lärm und Abgasen zwingend erforderlich. Darüber hinaus stelle die enge und verwinkelte innerörtliche Straßenführung ein erhebliches Gefährdungspotential für alle Verkehrsteilnehmer dar.

Soweit es um die wesentlichen TöB-Belange der Unteren Wasserbehörde und der Unteren Landschaftsbehörde gehe, habe man Hinweise, insbesondere zum Ausgleich des verlorenen Retentionsraums im Überschwemmungsgebiet der Werse und zur Planung künftiger Ausgleichsmaßnahmen im Bereich der Werseae, gegeben. Hier werde erwartet, dass man diesen Hinweisen im weiteren Verfahren, insbesondere im Planfeststellungsverfahren, nachgehe.

Soweit der **VL** darum bitte, auch auf die von der Stadt Sendenhorst als Ergebnis der Bürgerbeteiligung vorgeschlagenen Planungsänderungen einzugehen, bestünden hiergegen nach gegenwärtigem Erkenntnisstand seitens des Kreises Warendorf keine grundsätzlichen Bedenken.

### **Lfd. Nr. 3**

#### **Bezirksregierung Münster**

##### **3.1 Dezernat 32**

Es erschien Herr Leißing.

Im Anschluss an sein ausführliches Schreiben vom 24.08.2015 bestätigte **Herr Leißing**, dass er die geplante Linienführung im Sinne des Abstimmungsplans aus

verkehrsstruktureller Sicht befürworte und auch aus den regionalplanerischen Belangen heraus keine grundsätzlichen Bedenken bestünden.

Zusammenfassend werde festgestellt, dass es zwar einen Konflikt mit den Zielen der Raumordnung im Bereich der Wersequerung gäbe, dieser aber unabweisbar und damit aus raumordnerischer Sicht vertretbar sei. Die östlich von Albersloh geführte Vorzugvariante 1.1/1.2 minimiere diesen unvermeidbaren Konflikt und werde daher als mit den Zielen der Raumordnung vereinbar angesehen.

Im Übrigen werde davon ausgegangen, dass die im o.a Schreiben genannten Grundsätze der Raumordnung bei der weiteren Planung Berücksichtigung fänden.

Zu den von der Stadt Sendenhorst gewünschten Planungsänderungen sei festzuhalten, dass diese im Wesentlichen keine regionalplanerische Relevanz hätten. Soweit es speziell um Pkt. 3 der erwogenen Änderungen gehe, müsse im weiteren Verlauf der Planung allerdings darauf geachtet werden, dass man aus dem Überschwemmungsbereich des Alsterbaches herausbleibe.

### **3.2 Dezernat 33**

Es erschien niemand.

Mit Schreiben vom 22.07.2015 war zuvor mitgeteilt worden, dass zum Linienbestimmungsverfahren keine Bedenken vorgebracht werden.

### **3.3 Dezernat 35**

Es erschien niemand.

Mit E-Mail vom 21.07.2015 war zuvor, mit Verweis auf die Planungshoheit der Gemeinde, mitgeteilt worden, dass eine Teilnahme des Dezernats 35 entbehrlich sei.

### **3.4 Dezernat 51**

Es erschien niemand.

Mit Schreiben vom 25.08.2015 war zuvor mitgeteilt worden, dass gegen die geplante Linienführung keine Bedenken bestünden, da durch diese Variante die geringsten Eingriffe in Natur und Landschaft verursacht würden. Es wird angeregt, bei der weiteren Planung im südöstlichen Abschnitt die Kreisverkehrslösung der Variante 5.1 zu Grunde zu legen. Hierdurch könne der Flächenverbrauch minimiert werden.



### **3.5 Dezernat 53**

Es erschien niemand.

Mit Schreiben vom 23.07.2015 war zuvor mitgeteilt worden, dass die in der Zuständigkeit des Dezernates 53 liegenden Belange des Immissionsschutzes von der Planung nicht berührt sind und somit keine Bedenken bestehen.

### **3.6 Dezernat 54**

Es erschien niemand.

Mit Schreiben vom 29.07.2015 war zuvor mitgeteilt worden, dass die vom Dezernat 54 zu vertretenden Belange von der Planung nicht berührt sind.

## **Lfd. Nr. 4**

### **Bau- und Liegenschaftsbetrieb NRW**

Es erschien niemand.

Mit Schreiben vom 03.08.2015 war zuvor mitgeteilt worden, dass die in der Zuständigkeit des Bau- und Liegenschaftsbetriebs NRW, Niederlassung Münster, wahrzunehmenden öffentlichen Belange von der Planung nicht berührt sind und somit keine Bedenken bestehen.

## **Lfd. Nr. 5**

### **Deutsche Post AG Direktion Marketing Center**

Es erschien niemand.

Eine schriftliche Stellungnahme lag bis zum Termin nicht vor.

**Lfd. Nr. 6**

**Deutsche Telekom AG  
Technik GmbH**

Es erschien niemand.

Mit E-Mail vom 27.08.2015 war zuvor mitgeteilt worden, dass die Deutsche Telekom AG Technik GmbH die Telekom in allen Planverfahren Dritter vertritt. Zur Information wurden Bestandspläne der Telekommunikationslinien im Planbereich übersandt. Eine Beteiligung im Planfeststellungsverfahren wird erbeten.

**Lfd. Nr. 7**

**Deutsche Telekom AG  
Niederlassung Münster**

Vertreten durch lfd. Nr. 6 (s.o.)

**Lfd. Nr. 8**

**Deutsche Telekom AG  
T-Com – Niederlassung West**

Vertreten durch lfd. Nr. 6 (s.o.)

**Lfd. Nr. 9**

**Eisenbahn-Bundesamt  
Außenstelle Essen**

Es erschien niemand.

Eine schriftliche Stellungnahme lag bis zum Termin nicht vor.

**Lfd. Nr. 10**

**Gelsenwasser AG  
Hauptverwaltung**

Es erschien niemand.

Eine schriftliche Stellungnahme lag bis zum Termin nicht vor.

**Lfd. Nr. 11****Geologischer Dienst NRW  
Landesbetrieb**

Es erschien niemand.

Eine schriftliche Stellungnahme lag bis zum Termin nicht vor.

**Lfd. Nr. 12****Handwerkskammer Münster**

Es erschien niemand.

Eine schriftliche Stellungnahme lag bis zum Termin nicht vor.

**Lfd. Nr. 13****Industrie- und Handelskammer  
Nordrhein-Westfalen**

Es erschien niemand.

Eine schriftliche Stellungnahme lag bis zum Termin nicht vor.

**Lfd. Nr. 14****Industrie- und Handelskammer  
Nord Westfalen**

Es erschien niemand.

Mit Schreiben vom 26.08.2015 war zuvor mitgeteilt worden, dass nach Durchsicht und Prüfung der sieben Trassenvarianten die Variante 1.1/1.2 als Vorzugsvariante für die weitere Planung herangezogen werden soll. Es wird angeregt, zusätzlich südlich von Albersloh die L 585 mit der L 586 durch eine Querspange zu verbinden, um weitere Entlastungen für den Ortskern zu erreichen.

**Lfd. Nr. 15**

**Landesamt für Natur,  
Umwelt und Verbraucherschutz NRW  
LANUV NRW**

Es erschien niemand.

Mit Schreiben vom 26.08.2015 war zuvor mitgeteilt worden, dass der Vorzugsvariante grundsätzlich zugestimmt wird. Es wird auf die erforderliche Artenschutzprüfung (ASP) im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens hingewiesen.

**Lfd. Nr. 16**

**Landesbetrieb Wald und Holz NRW  
Regionalforstamt Münsterland**

Es erschien **Herr Stemmer**.

Er hatte bislang noch nicht schriftlich Stellung genommen und wies im Termin auf folgendes hin:

"Sowie die Vorzugsvariante derzeit projiziert wird, sind Waldflächen nur im geringen Umfang betroffen. Es werden linienhaft Elemente durchschnitten (Wallhecken) und im östlichen Bereich evtl. 2 Waldflächen geringfügig betroffen sein." Angesichts der sehr geringen Betroffenheit stimme man der Vorzugsvariante zu und halte Anregungen nicht für erforderlich.

Hinsichtlich der auf Wunsch der Stadt Sendenhorst erwogenen Planungsänderungen sei nach dem aktuellen Stand der Erkenntnisse keine höhere Betroffenheit der von Wald und Holz vertretenen Belange zu erkennen.

**Lfd. Nr. 17**

**Landesbevollmächtigter für  
Bahnaufsicht des Landes NRW**

Es erschien niemand.

Eine schriftliche Stellungnahme lag bis zum Termin nicht vor.

**Lfd. Nr. 18**

**Landeseisenbahnaufsicht NRW  
beim Eisenbahnbundesamt**

Es erschien niemand.

Eine schriftliche Stellungnahme lag bis zum Termin nicht vor.

**Lfd. Nr. 19**

**Landeseisenbahnverwaltung  
des MBWSV NRW**

Es erschien niemand.

Mit Schreiben vom 05.08.2015 war zuvor mitgeteilt worden, dass aus eisenbahntechnischer Sicht grundsätzlich keine Bedenken bestehen. Es wird darauf aufmerksam gemacht, dass evtl. notwendige Änderungen an Betriebsanlagen der Bahn nur erfolgen dürfen, wenn zuvor ein Verfahren nach §§ 18 ff. Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) durchgeführt worden ist.

**Lfd. Nr. 20**

**LWL – Archäologie für Westfalen  
– Außenstelle Münster**

Es erschien niemand.

Mit Schreiben vom 17.08.2015 war zuvor mitgeteilt worden, dass gegen die Linienführung keine Bedenken bestünden, wenn durch Auflagen spätestens im Planfeststellungsbeschluss sichergestellt werde, dass die vier im Trassenverlauf vermuteten Bodendenkmäler vor der Baumaßnahme archäologisch untersucht werden. Näheres zum konkreten Vorgehen soll in einer schriftlichen Vereinbarung zwischen dem Bau- lastträger und der LWL-Archäologie festgelegt werden.

**Lfd. Nr. 21**

**LWL – Denkmalpflege,  
Landschafts- und Baukultur**

Es erschien Herr Höhn.

Mit E-Mail vom 20.08.2015 war von ihm zuvor mitgeteilt worden, dass er aus den übersandten Unterlagen zur Linienbestimmung schließe, dass der von der LWL-



Denkmalpflege erstellte "kulturlandschaftlicher Fachbeitrag zur Regionalplanung" nicht ausgewertet worden sei.

Mit E-Mail vom 24.08.2015 hatte er nachgetragen, dass nach überschlägiger Auswertung der vom Landesbetrieb Straßenbau nachversandten Unterlagen eine richtige Bewertung erfolgt sei.

Im Termin fügte **Herr Höhn** hinzu, dass man sich durch weitere Abstimmung mit dem Landesbetrieb nunmehr auf den aktuellsten Stand gebracht habe und bestätigen könne, dass die Bewertung im Grundsatz richtig vorgenommen worden sei.

Soweit es um die von der Stadt Sendenhorst vorgeschlagenen Planungsänderungen gehe, könne man sich mangels vorliegender Erkenntnisse gegenwärtig noch nicht festlegen. Grundsätzliche Bedenken seien hierzu nicht erkennbar.

Es werde erwartet, dass im weiteren Verfahren, insbesondere in der Planfeststellung, die übliche Beteiligung, ggf. auch zu den Planungsänderungen, erfolge.

#### **Lfd. Nr. 22**

**Direktor der Landwirtschaftskammer  
Nordrhein-Westfalen als Landesbeauftragter**

s.u. lfd. Nr. 24

#### **Lfd. Nr. 23**

**Landwirtschaftskammer NRW  
Kreisstelle Warendorf**

s.u. lfd. Nr. 24

#### **Lfd. Nr. 24**

**Landwirtschaftskammer NRW  
Bezirksstelle für Agrarstruktur Münsterland**

Es erschien **Herr Hessel**, der eingangs klarstellte, dass er auch die unter lfd. Nr. 22 und 23 genannten TöB's mit vertrete.

Im Anschluss an sein Schreiben vom 24.08.2015 sei festzustellen, dass die Vorzugsvariante 1.1/1.2 nicht grundsätzlich abgelehnt und keine andere Variante gefordert werde. Es gebe aber Kritik an der bisherigen Art der Variantenprüfung, welche im Ergebnis dazu geführt habe, dass die Variante mit dem für die Landwirtschaft höchsten Flächenverlust favorisiert werde.

Zum einen gehe es um die Durchschneidung der Flächen im Zuge der Trassierung. Hier werde erwartet, dass man im Zuge der weiteren Planung, insbesondere auch im Planfeststellungsverfahren, nach Lösungen suche, um diese Wirkungen zu vermeiden bzw. abzumildern.

Zum anderen gehe es um noch nicht konkret absehbare Auswirkungen, der zur Kompensation benötigte Ausgleichsflächen. Auch hier sei nach für die Landwirtschaft verträglichen Lösungen zu suchen.

"Wir würden anbieten, eine Raumwiderstandskarte aus agrarstruktureller Sicht anzufertigen und erwarten für künftige Verfahren, dass sich der Vorhabenträger mit uns diesbezüglich frühzeitig in Verbindung setzt".

Seitens des LB hielt auch **Herr Ransmann** eine derartige künftige Vorgehensweise für zielführend.

Soweit es um die von der Stadt Sendenhorst vorgeschlagenen Planungsänderungen gehe, sei hier - so **Herr Hessel** - wie folgt zu differenzieren:

Insbesondere zum Pkt. 3 gehe man nach bisherigem Erkenntnisstand davon aus, dass die Kreisverkehrskonzeption aus Sicht der Landwirtschaft zu befürworten sei. In der Tendenz verhalte sich dies entsprechend zum Punkt 1, wenn es zu der Modifikation komme, wonach der komplette Wirtschaftsweg im Bereich der Backhausstraße mittels Brückenbauwerk überführt wird.

Hinsichtlich des Pkt. 1, nämlich der erwogenen Verschiebung des Knotenpunktes mit der K 33, befürchte man zusätzliche Betroffenheiten für die Landwirtschaft und müsse dies daher zum jetzigen Zeitpunkt eher kritisch betrachten.

Auf den späteren Einwurf des Vertreters der LWK, wonach der WLV unzutreffende Flächenangaben moniert habe, merkte **Herr Ransmann** (LB) an, dass die Stellungnahme des WLV auf einer zu hohen Flächeninanspruchnahme basiere. Hier sei dem WLV wohl ein Umrechnungsfehler von qm in ha unterlaufen. Es bleibe festzuhalten, dass für die Vorzugsvariante nicht ca. 55 ha versiegelt werden sondern ca. 5,5 ha.

## **Lfd. Nr. 25**

### **PLEdoc GmbH Gesellschaft für Dokumentationserstellung**

Es erschien niemand.

Mit Schreiben vom 03.08.2015 war zuvor mitgeteilt worden, dass die Linienführung Ferngasleitungen der Open Grid Europe GmbH, die im Zuständigkeitsbereich der PLEdoc GmbH ("Leitungsauskunft Fremdplanungsbearbeitung") liegen, berührt. Die PLEdoc GmbH wird bei der weiteren Planung beteiligt. Gegen die Maßnahme bestehen keine Bedenken.

**Lfd. Nr. 26**

**Regionalverkehr (RVM)  
Münsterland GmbH**

Es erschien niemand.

Mit Schreiben vom 13.08.2015 war zuvor mitgeteilt worden, dass (in Abstimmung mit den Stadtwerken Münster GmbH, Bereich Nahverkehrsmanagement) gegen die Linieneinführung keine Bedenken bestehen.

**Lfd. Nr. 27**

**Stadtwerke Münster GmbH**

Es erschien niemand.

Mit E-Mail vom 10.08.2015 war zuvor mitgeteilt worden, dass aus **Sicht des Nahverkehrsmanagements der Stadtwerke** im Hinblick auf das Stadtbussystem Münster keine Bedenken gegen die Planung bestehen.

Bereits mit Schreiben vom 03.08.2015 war mitgeteilt worden, dass auch seitens der **münsterNetz GmbH der Stadtwerke** keine Bedenken bestehen, da sich im geplanten Bereich keine Versorgungskabel und -leitungen befinden.

**Lfd. Nr. 28**

**Thyssengas GmbH  
Erdgaslogistik**

Es erschien niemand.

Mit Schreiben vom 20.07.2015 war zuvor mitgeteilt worden, dass durch die Maßnahme eine von Thyssengas GmbH betreute Gasfernleitung "L07313" betroffen ist. Thyssengas GmbH wird bei der weiteren Planung beteiligt. Gegen die Maßnahme bestehen keine Bedenken.

**Lfd. Nr. 29**

**Unitymedia  
Services GmbH & Co. KG**

Es erschien niemand.

Mit Schreiben vom 03.08.2015 war zuvor mitgeteilt worden, dass durch die Maßnahme keine Versorgungsanlagen von Unitymedia NRW GmbH betroffen sind. Gegen die Maßnahme bestehen keine Bedenken.

**Lfd. Nr. 30**

**Wasser- und Bodenverband  
c/o Stadt Sendenhorst**

Es erschien niemand.

Mit E-Mail vom 18.08.2015 war zuvor mitgeteilt worden, dass gegen die Linienführung grundsätzlich keine Bedenken bestehen. Es wird um weitere Beteiligung im Rahmen der Entwurfsplanung gebeten, da neben der Welse weitere Gewässer gekreuzt werden.

**Lfd. Nr. 31**

**Bundesamt für Infrastruktur, Umweltschutz und Dienstleistungen der Bundeswehr**

Es erschien niemand.

Mit Schreiben vom 22.07.2015 war zuvor mitgeteilt worden, dass seitens der Bundeswehr keine Einwände oder Bedenken bestehen. Da in der Nähe die Funksendestelle Albersloh der Bundeswehr liegt, wird gebeten, den Beginn und das Ende der Baumaßnahme unter folgender Anschrift anzuzeigen:

Landeskommando Hessen  
Fachbereich Verkehrsinfrastruktur  
Moltkering 9  
65189 Wiesbaden

**Lfd. Nr. 32****Westnetz GmbH**

Es erschien niemand.

Mit E-Mail vom 02.09.2015 ist nachträglich mitgeteilt worden, dass gegen die Planung keine Bedenken bestehen. Detaillierte Abstimmungen bezüglich im Planungsraum liegenden Leitungen werden im weiteren Planverfahren mit dem Straßenbaulastträger abgestimmt.

**Lfd. Nr. 33****Westfälische Landeseisenbahn**

Es erschien niemand.

Eine schriftliche Stellungnahme lag bis zum Termin nicht vor.

**Lfd. Nr. 34****Westfälisch-Lippischer  
Landwirtschaftsverband e. V.**

Es erschien niemand.

Mit Schreiben vom 24.08.2015 war zuvor mitgeteilt worden, dass gegen die gewählte Linienführung keine grundsätzlichen Bedenken bestehen, wohl aber einige, nicht unerhebliche Kritikpunkte an der Vorgehensweise des Vorhabenträgers anzubringen seien.

Aus Sicht der Landwirtschaft sei zwar nachvollziehbar, dass aufgrund der bisherigen Verkehrsführung durch den Ortsteil Albersloh jetzt eine Ortsumgehung geplant werde. Dass die Variante mit dem größten Flächenverbrauch für die weitere Planung zu Grunde gelegt werden soll, werde aus Sicht der Landwirtschaft äußerst kritisch gesehen. Es wird angeregt, bei der weiteren Planung alle planungstechnischen Möglichkeiten auszunutzen, um den Eingriff in landwirtschaftliche Nutzflächen (Flächenverbrauch und -zerschneidung) zu minimieren. Hier seien insbesondere die Trassenführung und die Anbindungen an die L 585 und die L 586 näher zu untersuchen.

Zum Erläuterungsbericht wird angemerkt, dass der pauschale Vorwurf, wonach eine intensive landwirtschaftliche Nutzung per se qualitative Belastungen des Grundwassers mit sich bringe, nicht gerechtfertigt sei. Die besondere Betrachtung der Schutzgüter Pflanzen, Tiere, Landschaft und Mensch werde geteilt. Diese besondere Betrachtung müsse sich aber auch auf den Faktor Boden erstrecken. Hier sei eine Änderung anzustreben. Da die Ausdehnung des Ortsteils Albersloh in der Vergangenheit schon zu erheblichen landwirtschaftlichen Flächenverlusten geführt habe, könne - so der WLV - die Aussage im Erläuterungsbericht, dass ausreichend große Flächen



für biotopverbessernde Maßnahmen zur Verfügung stünden, in Anbetracht der intensiven landwirtschaftlichen Nutzung nicht geteilt werden. Somit sollten die erforderlichen Ausgleichsmaßnahmen über produktionsintegrierte Projekte umgesetzt werden.

**Lfd. Nr. 35**

**Westfalen Bus GmbH  
Geschäftsbereich  
Bus Münsterland**

Es erschien niemand.

Eine schriftliche Stellungnahme lag bis zum Termin nicht vor.

**Lfd. Nr. 36**

**Westfalen Bus GmbH  
Regiozenter Münsterland**

Es erschien niemand.

Eine schriftliche Stellungnahme lag bis zum Termin nicht vor.

**Lfd. Nr. 37**

**Zweckverband SPNV  
Münsterland (ZVM)**

Es erschien niemand.

Eine schriftliche Stellungnahme lag bis zum Termin nicht vor.

Abschließend stellte der **VL** zunächst fest, dass nach Auswertung der schriftlich eingegangenen Stellungnahmen sowie unter Berücksichtigung der erstmals bzw. ergänzend im Termin zu Protokoll gegebenen Äußerungen von einer weitest gehenden Zustimmung der TöB's zu der Vorschlagstrasse, hier der Vorzugsvariante 1.1/1.2, auszugehen ist und hiergegen auch von der Landwirtschaftskammer und dem Westfälisch-Lippischen Landwirtschaftsverband keine grundsätzlichen Bedenken vorgebracht wurden. Vom Vorhabenträger im Vorfeld bzw. im weiteren Verlauf des Planfeststellungsverfahrens nachzuhalten seien allerdings die unter Lfd. Nr. 24 und 34 im Termin bzw. in den schriftlichen Stellungnahmen vorgetragenen Kritikpunkte. Diese mündeten ein in die Feststellung jener TöB's, dass die planungstechnischen Mög-

lichkeiten zur Eingriffsminimierung in landwirtschaftliche Nutzflächen noch nicht ausgeschöpft und entsprechende Bemühungen zu forcieren seien.

Im Übrigen, so der **VL**, teile er die im Termin geäußerte Einschätzung des Landesbetriebs Straßenbau NRW, wonach die von der Stadt Sendenhorst vorgebrachten Anregungen und Prüfaufträge nicht den Darstellungen des Abstimmungsplans im Sinne der Vorzugsvariante 1.1/1.2 widersprechen. Die Bezirksregierung Münster werde im späteren Planfeststellungsverfahren in ihrer Eigenschaft als Anhörungs- und Planfeststellungsbehörde darauf zu achten haben, ob die vom Vorhabenträger im Zuge der weiteren Entwurfsplanung zugesagte Überprüfung in angemessenem Umfang erfolgt sei.

Jedenfalls seien die im laufenden Linienbestimmungsverfahren hierzu von einigen TöB's erfolgten vorläufigen Einschätzungen für das weitere Verfahren hilfreich.

Danach verwies der **VL** noch auf die nachfolgenden Verfahrensschritte gem. § 37 Abs. 3 StrWG NRW. So sei die Beteiligung des Regionalrats Münster für den 14.12.2015 vorgesehen. Anschließend sei die Zustimmung des MBWSV einzuholen.

Über das Ergebnis des mit der Linienbestimmung endenden Abstimmungsverfahrens werde die Bezirksregierung Münster die Beteiligten unterrichten.

Der VL schloss die Sitzung um 11.20 Uhr.

gez. Kleinpaß  
Verhandlungsleiter

gez. Brinkmann  
Protokollführerin