



Bezirksregierung Münster Bezirksplanungsbehörde

Geschäftsstelle des Regionalrates

Tel.: 0251/411-1755 Fax.: 0251/411-1751 eMail: geschaeftsstelle@bezreg-muenster.nrw.de

Sitzungsvorlage 40/2013

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

**Anlagen: 1. Lageplan mit Darstellung der Vorzugstrasse (Bestimmungsplan)
2. Niederschrift über den Behördentermin am 27.06.2013**

Berichterstatter: Abteilungsdirektor Gerhard Hösel

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

Regierungsbauamtsrat Frank Langenhorst
Tel.: 0251 / 411 – 2352

Diese Vorlage ist Beratungsgrundlage zu

- TOP 2** der Sitzung der Verkehrskommission am 09.09.2013
- TOP der Sitzung der Strukturkommission am
- TOP 6** der Sitzung des Regionalrates am 23.09.2013

Beschlussvorschlag

für die Verkehrskommission:

- Zustimmung** Kenntnisnahme
(zu dem als Anlage 1 beigefügten aktualisierten Bestimmungsplan vom 08.08.2013)

für die Strukturkommission:

- Zustimmung Kenntnisnahme

für den Regionalrat:

- Zustimmung** Kenntnisnahme
(zu dem als Anlage 1 beigefügten aktualisierten Bestimmungsplan vom 08.08.2013)

Sachdarstellung:

Kurzerläuterung zum Verfahren

Die Ortsumgehung Sendenhorst 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 Herbst 2012 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** und des Regionalrates Münster nach § 37 Abs. 3 StrWG NRW obliegt der Bezirksregierung Münster. Der entsprechende **Behördentermin** wurde am 27.06.2013 in der Bezirksregierung vom Dezernat 25 durchgeführt.

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 Linieneinführung.

Darstellung des Vorhabens

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

Zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse und der Wohnsituation in Sendenhorst

plant der Landesbetrieb Straßenbau NRW für den Bereich Sendenhorst im Zuge der L 586 eine Ortsumgehung. Im Rahmen der Vorplanung wurden eine Umweltverträglichkeitsstudie (UVS), eine Verkehrsuntersuchung und eine Lärmtechnische Voruntersuchung durchgeführt.

Bereits für das Jahr 2020 wird eine durchschnittliche tägliche Verkehrsmenge (DTV) von bis zu 13.100 Kfz/Tag mit einem LKW-Anteil von rd. 11 % in der Ortsdurchfahrt Sendenhorst ohne den Bau der Ortsumgehung erwartet. Diese Belastung ist für den Ortskern mit den engen Kurvenradien, den geringen Fahrbahn- und Gehwegbreiten, dem nicht vorh. Radweg und der dicht an der Fahrbahn stehenden Bebauung nicht verträglich.

Aufgrund dieser prognostizierten Verkehrsbelastungen wird gemäß den einschlägigen Richtlinien ein 2-streifiger Querschnitt mit plangleichen Knotenpunkten (ggf. auch als Kreisverkehr möglich) zugrunde gelegt. Die Fahrbahnbreite wird aufgrund der hohen Schwerverkehrsbelastung und einer daraus resultierenden Randstreifenverbreiterung von jeweils 0,50 m mit 8,0 m angesetzt. Mit einer Bankette-Breite von jeweils 1,50 m ergibt sich somit ein Regelquerschnitt RQ 11 (gem. RAS-Q). Diese Abmessungen entsprechen auch dem zu verwendenden Querschnitt der inzwischen eingeführten Richtlinie für die Anlage von Landesstraßen (RAL, Ausgabe 2012)

Ergebnisse der Umweltverträglichkeitsstudie

Als Entscheidungsgrundlage für das Linienbestimmungsverfahren wurde eine Umweltverträglichkeitsstudie (UVS), bestehend aus einer **Raumanalyse** und einem **Variantenvergleich**, aufgestellt, um die Umweltauswirkungen und letztendlich die konfliktärmste Variante zu ermitteln.

Raumanalyse und -bewertung

Der Untersuchungsraum der UVS umfasst einen unterschiedlich breiten Korridor nördlich und südlich der Ortslage von Sendenhorst mit einer Tiefe von ca. 300 - 400 m und bezieht den Bereich der Hardtteiche einschließlich Umfeld aufgrund seiner hohen ökologischen Bedeutung mit ein. Die heutige Nutzungsstruktur im Untersu-

chungsgebiet ist stark geprägt von dem Gegensatz zwischen Siedlung und Landschaft. Während der Siedlungsbereich von Sendenhorst eine weitgehend geschlossene und kompakte Struktur bildet, ist der Außenbereich dagegen durch die typische Münsterländer Einzelhoflage gekennzeichnet. Der Landschaftsraum ist geprägt durch die relativ großen landwirtschaftlichen Parzellen mit geringen Grünlandanteilen.

Für das Schutzgut "Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt" sind neben den bedeutungsvollen Biotopkomplexen, bei denen es sich neben den Hardtteichen um den durch Naturschutzmaßnahmen aufgewerteten Bereich des ehemaligen Hofes Schmetkamp, die Angel-Niederung sowie um meist Gehölz-Grünland-Komplexe handelt, eine Reihe nach BNatSchG streng geschützter Tierarten erfasst worden. Dabei zeigen der Südosten des Untersuchungsgebietes mit den Hardtteichen und dessen Umfeld, aber auch Teilräume nordöstlich und westlich von Sendenhorst sowie an der nordwestlichen Untersuchungsgebietsgrenze eine hohe faunistische Bedeutung, da hier eine Vielzahl gefährdeter und schutzwürdiger Tierarten vorkommt.

Im Untersuchungsgebiet haben sich großflächig Staunässeböden (Pseudogleye) entwickelt, die in der Regel für die natürliche Ertragsfunktion keine, für die Speicher- und Reglerfunktion kleinteilig eine hohe Bedeutung aufweisen. Daneben sind seltene Böden wie Rendzinen, einige nasse bzw. staunasse sowie naturnahe Böden und kulturhistorisch entstandene Böden bedeutungsvoll.

Bis auf den Bereich des 'Uppenberger Geestrückens' (Münsterländer Kiessandzug) existieren keine ergiebigen Porengrundwasserleiter, so dass der Großteil des Untersuchungsgebietes aus hydrogeologischer Sicht keine besondere Bedeutung aufweist, gleichwohl die Grundwasserempfindlichkeit im Bereich des Kiessandzuges als besonders hoch einzustufen ist.

Das Fließgewässernetz ist geprägt durch überwiegend begradigte und ausgebaute Gräben und wenige, natürlich entstandene Fließgewässer. So sind neben den gesetzlich festgelegten Überschwemmungsgebieten von Angel und Helmbach nur wenige Fließgewässerabschnitte aufgrund ihrer Naturnähe bedeutungsvoll. Auch von den erfassten Stillgewässern ist nur ein Teil als hoch bedeutsam für das Schutzgut "Wasser" anzusehen.

Aus Sicht des Schutzgutes "Klima/Luft" zeigt insbesondere der südwestlich der Ortslage gelegene Freiraum aufgrund der besonderen Funktion als Ventilationsbahn eine hohe Bedeutung.

Das "Landschaftsbild" ist im Bereich der im Untersuchungsgebiet verstreut liegenden Waldflächen mit einer hohen Bedeutung eingestuft worden, so wie auch verschiedene strukturreiche Hofstellen und insbesondere die Umgebung der Hardtteiche einschließlich des Bereiches Schmetkamp. Fast zwei Drittel der Teilräume weisen dagegen eine nur nachrangige landschaftsästhetische Bedeutung auf, da die großen agrarisch genutzten Bereiche um Sendenhorst herum nur durch relativ wenige Gehölzstrukturen gegliedert sind.

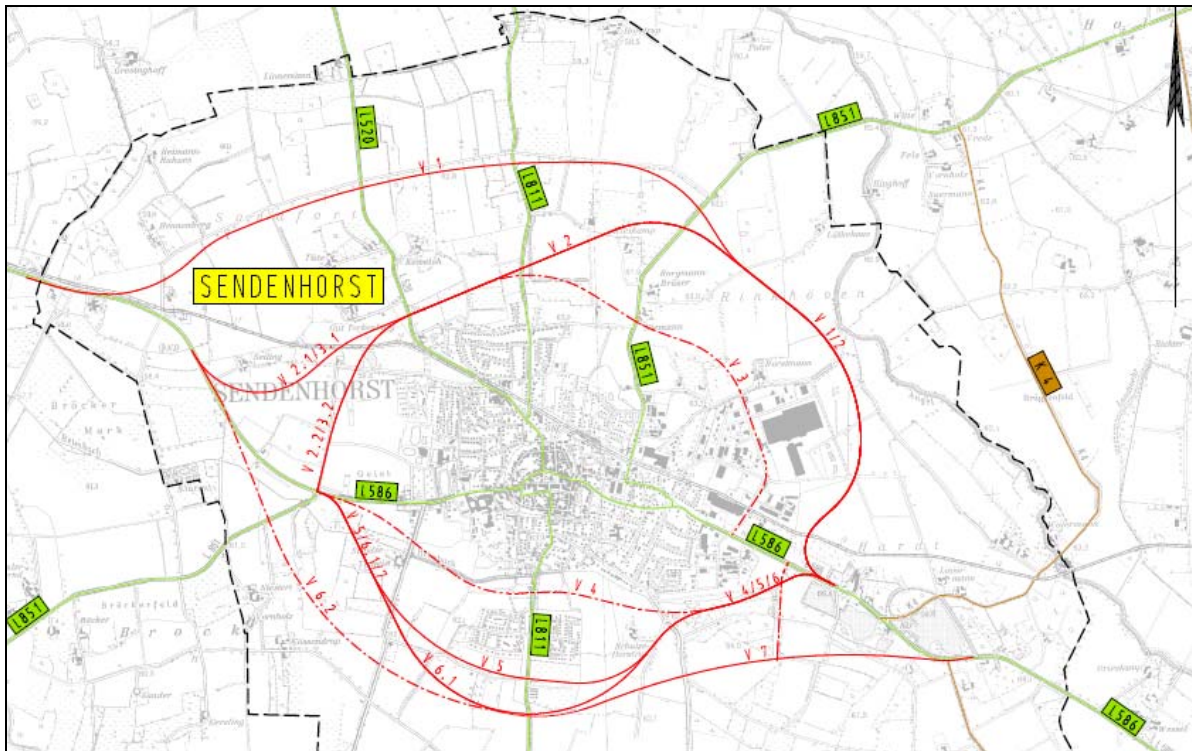
Die für das Schutzgut "Mensch" relevante Wohn- und Wohnumfeldfunktion wird im Außenbereich fast ausschließlich aus landwirtschaftlichen Gehöften gebildet, die eine meist hohe Bedeutung aufweisen. Die Erholungsfunktion im Außenbereich ist dann besonders relevant, wenn der Landschaftsraum neben einer hohen strukturellen Vielfalt gut erreichbar und durch infrastrukturelle Einrichtungen gut erschlossen ist, so wie dies im Umfeld der Hardtteiche, im Bereich Schmetkamp sowie im Bereich der regionalen Wander-/Radwanderwege der Fall ist.

Bereiche mit sehr hoher Bedeutung für die "Kulturgüter" sind die eingetragenen und potentiellen Bodendenkmäler sowie Hofstellen oder Einzelhäuser im Außenbereich bei entsprechender Ausprägung und die Bildstöcke als Baudenkmäler.

Hinsichtlich des sich durch den unterschiedlichen Bedeutungsgrad der einzelnen Schutzgüter ergebende Raumwiderstandes lässt sich festhalten, dass diesbezüglich unproblematische Flächen nur kleinflächig im Süden von Sendenhorst zu finden sind. Ein hohes Konfliktpotenzial zeichnet sich dagegen sowohl für eine nördliche als auch eine südliche Umgehung von Sendenhorst ab. Der Raumwiderstand ist dabei im Osten von Sendenhorst insgesamt am höchsten.

Variantenvergleich

Da die bestehende L 586 die Stadt Sendenhorst in Ost-West-Richtung quert, sind vom begleitenden Arbeitskreis sechs Varianten für eine mögliche Ortsumgehung sowohl südlich als auch nördlich des Stadtkörpers entwickelt worden. Auf Anregung der Stadt Sendenhorst wurde nachträglich die Variante 7 aufgenommen. Im Verlauf der Untersuchung wurden weitere Untervarianten mit einbezogen, so dass anfangs insgesamt 10 Varianten im Rahmen der UVS einem Variantenvergleich unterzogen werden sollten. Hinsichtlich ihrer Vor- und Nachteile sowie ihrer Umweltauswirkungen wurden abschließend 6 Varianten detailliert untersucht.



Die Variante 3 durchquert in östlicher Ortslage auf der Dieselstraße das Gewerbegebiet "Schörmel". Aufgrund der absehbaren Probleme - erforderlichen Trassenbreite / anbaufreie Führung - sind die Varianten 3.1 / 3.2 nur verbal abgehandelt worden.

Die Variante 4 wurde innerhalb erster Analysen im Rahmen der UVS noch mit berücksichtigt. Inzwischen ist die Variante nicht mehr realisierbar, weil der Korridor zwischen dem Südrand der Ortslage Sendenhorst und dem Wohngebiet „Auf dem Garath / Hagenholt“ für eine Bebauung freigegeben wurde.

Die Variante 6 teilt sich westlich der L 811 in die Varianten V 6.1 und V 6.2. Dabei ist V 6.2 ca. 1,3 km länger als V 6.1. Die damit verbundene wesentlich umfangreichere Flächenversiegelung führt zu erheblichen Beeinträchtigungen der Schutzgüter „Boden“, „Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt“, „Wasser“, „Klima/Luft“ und „Landschaftsbild“. Ferner ist für das Schutzgut „Menschen, Teilaspekt Wohnen“ bei dieser Variante eine etwas geringere Entlastung im Vergleich zu V 6.1 festzustellen. Aufgrund dieser offensichtlichen Nachteile gegenüber V 6.1 wurde auf eine detaillierte Untersuchung von V 6.2 im Rahmen der UVS verzichtet.

Bezüglich des Schutzgutes "Pflanzen/Biotope" treten die stärksten Beeinträchtigungen bei den südlich von Sendenhorst geführten Varianten auf. Zwar sind die Nord-

varianten deutlich länger als die südlichen Varianten, jedoch sind die Auswirkungen auf die Biotopstrukturen insbesondere im südöstlichen Bereich von Sendenhorst erheblich stärker. Ähnlich günstig wie die Nordvarianten ist die Variante 7, wobei hier zu berücksichtigen ist, dass durch diese Variante der südliche Teil der Hardtteiche stark verinselt wird. Die Varianten mit den geringsten Auswirkungen sind die Varianten 2.1 und 2.2. Die Varianten 1 und 7 liegen gemeinsam auf dem 3. Rangplatz gefolgt von den Varianten 5 und 6.1.

In Bezug auf das Schutzgut "Tiere/Habitate" sind insbesondere die Hardtteiche und der Bereich Schmetkamp südöstlich von Sendenhorst als hoch bedeutsam einzustufen. Aufgrund der Flächenbeanspruchungen und Zerschneidungswirkungen dieser landschaftsökologisch bedeutsamen Flächen werden die Südvarianten in der Gesamtbewertung der Fauna insgesamt schlechter beurteilt als die nördlich von Sendenhorst verlaufenden Varianten. So sind die Varianten 2.1 und 1 am günstigsten zu beurteilen. Auf dem Rangplatz 3 folgen die Varianten 2.2 und 5. Die aus faunistischer Sicht am ungünstigsten zu beurteilenden Linienführungen sind die Varianten 6.1 und 7.

Hinsichtlich des Schutzgutes "Boden" weist keine der Varianten besondere Konfliktschwerpunkte auf. Vor diesem Hintergrund ergibt sich die Rangfolgenbildung alleine über die in Anspruch genommenen und beeinträchtigten Flächen. Demzufolge sind die Südvarianten 5, 6.1 und 7 aufgrund ihrer geringeren Baulänge günstiger zu beurteilen als die nördlich von Sendenhorst geführten Varianten. Die größte Baulänge weist die ortsferne Variante 1 auf, die bezüglich des Schutzgutes Boden somit den letzten Rangplatz einnimmt.

Aufgrund der vergleichsweise geringen Beeinträchtigung des Grundwassers und einer ebenfalls mäßigen Beeinträchtigung von Oberflächengewässern stellt sich die Variante 7 als die Trasse mit den geringsten Auswirkungen auf das Schutzgut "Wasser" dar. Die drei Nordvarianten (2.1, 1 und 2.2) weisen zwar im Hinblick auf mögliche Beeinträchtigungen des Grundwassers und aufgrund ihrer negativen Auswirkungen auf das Überschwemmungsgebiet der Angel Konflikte auf, sind dagegen aber im Gesamtvergleich hinsichtlich des Schutzgutes Wasser günstiger als die südlich geführten Varianten 5 und 6.1 zu beurteilen.

Die günstigsten Varianten beim Schutzgut "Klima/Luft" sind die Nordvarianten (1, 2.1, 2.2), da sie die wichtigen Ventilationsbahnen der Stadt Sendenhorst in einem deutlich geringeren Ausmaß als die Südvarianten beeinträchtigen. Während die ortsferne Variante 1 den ersten Rang vor den Varianten 2.1 und 2.2 belegt, lassen sich bei den Südvarianten keine signifikanten Unterschiede feststellen, so dass sie gemeinsam den letzten Rangplatz einnehmen.

Beim Schutzgut "Landschaftsbild" sind die Südvarianten grundsätzlich kritisch zu beurteilen, da sie Räume mit hoher Landschaftsbildqualität im Bereich Schmetkamp und südlich der Hardtteiche queren. Aufgrund der höheren Flächenbeanspruchung schneiden die Nordvarianten in der Gesamtbetrachtung allerdings ausnahmslos schlechter als die Südvarianten ab. Während diese gemeinsam auf dem 1. Rangplatz liegen, hat die ortsferne Variante 1 bezüglich des Landschaftsbildes die stärksten negativen Auswirkungen zur Folge.

Die Betrachtung des Schutzgutes "Mensch" bezieht sich auf die unterschiedlichen Auswirkungen des Vorhabens auf die Teilaspekte Wohnen und Erholung. Die ortsfernen Varianten 1 und 7 haben beide relativ geringe Auswirkungen auf die Wohn- und Wohnumfeldfunktion. Da diese Varianten jedoch stärkere Beeinträchtigungen auf die Erholungsfunktion ausüben, werden sie bezüglich der Gesamtbetrachtung des Schutzgutes Mensch auf die Rangplätze 4 und 3 gesetzt. Auch die Varianten 2.1, 2.2 und 6.1 liegen bezüglich der Auswirkungen auf den Teilaspekt Wohnen relativ dicht zusammen. Die deutlich stärkere Beeinträchtigung hochwertiger Erholungsflächen durch die Variante 6.1 gibt allerdings den Ausschlag, diese Variante auf den Rangplatz 6 zu setzen, während die Varianten 2.1 und 2.2 die Plätze 1 und 2 einnehmen.

Bezüglich des Schutzgutes "Kultur- und Sachgüter" ist anzuführen, dass die geplanten Nordvarianten das mittelalterliche Hofareal 'Großer Hof' zwischen dem Gewerbegebiet Schörmel und der Angel durchschneiden. Da es sich hierbei um ein Kulturgut mit einer sehr hohen archäologischen Bedeutung handelt, sind die nördlich von Sendenhorst geführten Varianten schlechter als die Südvarianten zu bewerten.

Tabelle: Schutzgutübergreifender Gesamtvariantenvergleich

Schutzgut	V 1	V 2.1	V 2.2	V 5	V 6.1	V 7
Pflanzen/Biotope	3	1	1	5	5	3
Tiere/Habitat	2	1	3	3	5	6
Boden	6	4	4	1	1	1
Wasser	3	2	4	5	6	1
Klima/Luft	1	2	3	4	4	4
Landschaftsbild	6	4	4	1	1	1
Mensch (Wohnen/Erholen)	4	1	2	6	5	3
Kultur und sonstige Sachgüter	4	4	4	2	2	1
Summe der besonders bedeutsamen Schutzgüter	15	7	10	15	16	13
Summe aller Schutzgüter	29	19	25	27	29	20

Im Rahmen der Gesamtbeurteilung werden die Schutzgüter nicht gleichgewichtig nebeneinandergestellt, da sich die Art und Intensität der Auswirkungen der Varianten insgesamt auf die Ausprägung der einzelnen Schutzgüter unterschiedlich darstellen. Vor diesem Hintergrund erhalten die Schutzgüter Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt, Landschaftsbild und Mensch ein höheres Gewicht.

Unter Berücksichtigung der Ausgleichbarkeit der zu erwartenden Eingriffe, der schutzgutbezogenen Variantenbewertungen und einer Einstufung mit entsprechender Gewichtung einzelner Schutzgüter führt die Gesamtbewertung zu folgenden Ergebnissen.

Tabelle: Rangfolge der Varianten

Varianten	1	2.1	2.2	5	6.1	7
Rangfolge	4	1	2	5	6	3

Als Zwischenergebnis zum UVS-bezogenen Variantenvergleich bleibt damit festzuhalten, dass die Variante 2.1 aus Sicht der bedeutsamen Schutzgüter „Tiere/Habitate“, „Pflanzen/Biotop“, „Menschen“ und „Landschaftsbild“ auf dem ersten Rangplatz liegt und somit die günstigste Variante darstellt. Die Variante 2.2 liegt mit nur geringem Abstand auf Platz 2.

Systembedingt gibt die Gesamtübersicht der einzelnen Schutzgüter allerdings nur ein quantitatives Ranking wieder. Hieraus ist der qualitative Unterschied hinsichtlich der Bewertung der einzelnen Schutzgüter noch nicht hinreichend ersichtlich.

Damit korrespondiert, dass die Höhere Landschaftsbehörde im späteren Behördentermin (s.u.) zu der nach dem Ergebnis der UVS an sich zu präferierenden Variante 2.1 - qualitativ einschränkend - anmerkt, dass diese Variante einen wertvollen Offenland-Lebensraum durchquert und dementsprechend entwertet. Aus diesem Grund hält die Höhere Landschaftsbehörde die Variante 2.2 für letztlich umweltschonender.

Gesamtabwägung

In die Gesamtabwägung fließen neben den Ergebnissen der 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 04.03.2011 der Variante 2.2 zugestimmt. Ausschlaggebend war, dass die Variante 2.2 einen verkehrlich günstigeren direkten Anschluss an die L 851 (kurze und schnelle Verbindung zur A1, insbesondere für den LKW-Verkehr) besitzt. Aufgrund der kürzeren Baustrecke mit geringerem Flächenverbrauch fallen auch die Kosten geringer aus.

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 2.2.

Im Behördentermin (s. Niederschrift gem. **Anlage 2**) konnte mit allen Beteiligten, bis auf die Landwirtschaftskammer NRW (LWK) und den Westfälisch-Lippischen Landwirtschaftsverband, eine grundsätzliche Zustimmung zu der Vorzugstrasse 2.2 erzielt werden.

Die Vertreter der Landwirtschaft lehnen eine Zerschneidung von landwirtschaftlichen Flächen, die mit allen Varianten einhergeht, ab, wobei die LWK allerdings klarstellt, dass auch die anderen im Verfahren geprüften Varianten für die Landwirtschaft nicht vorteilhafter seien als die Vorzugsvariante 2.2 (vgl. Anlage 2, S. 13/14).

Das im Verfahren beteiligte Dezernat 33 (Flurbereinigungsbehörde) der Bezirksregierung Münster hat mit Schreiben vom 13.06.2013 auf die Möglichkeit eines begleitenden Bodenordnungsverfahrens hingewiesen. Hier könnten die Eingriffe für die ansässigen Landwirte schon im Vorfeld minimiert werden. Die letztendliche Abwägung öffentlicher und privater Belange bleibt der Planfeststellung vorbehalten.

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

1. Änderung des Trassenverlaufs westlich der Hofstelle Westhoff
2. Anbindung der L 811: Verknüpfung durch zusätzlichen Knotenpunkt bzw. Kreisverkehr
3. Tieferlegung der Trasse im Abschnitt zwischen der L 586 und der L 811
4. Trassenverschiebung nördlich der Kantstraße zwischen der L 520 und der L 811 nach Norden
5. Trassenverschiebung östlich der L 851

Festzuhalten bleibt, dass es sich bei allen fünf Anregungen bzw. Prüfaufträgen um Planungsmodifikationen innerhalb der Vorzugsvariante 2.2 handelt.

Dabei sind die Anregungen 3, 4 und 5 für das Stadium der Linienbestimmung noch nicht relevant. Hinzu kommt, dass hiergegen im Behördentermin von verschiedenen Trägern öffentlicher Belange gewichtige Bedenken vorgetragen wurden (vgl. dazu die Niederschrift gem. **Anlage 2**). Diese Anregungen bedürfen daher erst weiterer Prüfung; sie werden im Zuge der weiteren Entwurfsplanung für das anschließende Planfeststellungsverfahren vertiefend untersucht.

Wenngleich auch die Anregung 1 (Änderung des Trassenverlaufs westlich der Hofstelle Westhoff) nicht zwingend linienbestimmungsrelevant ist, so ergaben sich im Behördentermin hiergegen nicht nur keine Bedenken, sondern sie wurde darüber hinaus - nahezu einhellig - ausdrücklich befürwortet.

Aus Landessicht ist anzumerken, dass speziell diese Änderung des Trassenverlaufs mit einer neuen Führung westlich der Hofstelle Westhoff trotz eines damit um 60 m längeren Trassenverlaufs aufgrund des Entfalls des Brückenbauwerks über die Meerstraße Kostenvorteile hat.

Vor diesem Hintergrund erklärte sich das MBWSV in einer Besprechung am 07.08.2013 in Düsseldorf (mit dem Landesbetrieb und dem Dezernat 25) damit einverstanden, die Anregung 1 aus verfahrensökonomischen Gesichtspunkten bereits im Rahmen der Linienbestimmung umzusetzen.

Die Anregung 2, die L 586n mittels plangleichem Knotenpunkt bzw. Kreisverkehr auch mit der L 811 zu verknüpfen, wurde von den im Behördentermin am 27.06.2013 anwesenden, sich dazu ergänzend rückäußernden Trägern öffentlicher Belange als vorteilhaft unterstützt. Diese angeregte Planungsmodifikation ist eindeutig bereits im Rahmen der Linienbestimmung verfahrens- und damit entscheidungsrelevant.

Für die zusätzliche Anbindung der L 811 an die L 586n sprechen

- eine damit verbundene weitere verkehrliche Entlastung im Ort und die Erhöhung der Verkehrssicherheit,
- das dadurch ermöglichte Umstufungskonzept, wonach Teilabschnitte von Landesstraßen, dann auch der nördliche Ast der L 811 in der Ortslage, zu Gemeindestraßen abgestuft werden können sowie
- das damit erreichbare Entfallen des Überführungsbauwerks im Zuge der L 811 über die L 586n (geringere Eingriffe in das Landschaftsbild, geringere Kosten).

Das Land NRW als Baulastträger für Landesstraßen strebt mit dem Bau von Ortsumgehungen allerdings nicht nur die wünschenswerte verkehrliche Entlastung von Orts-

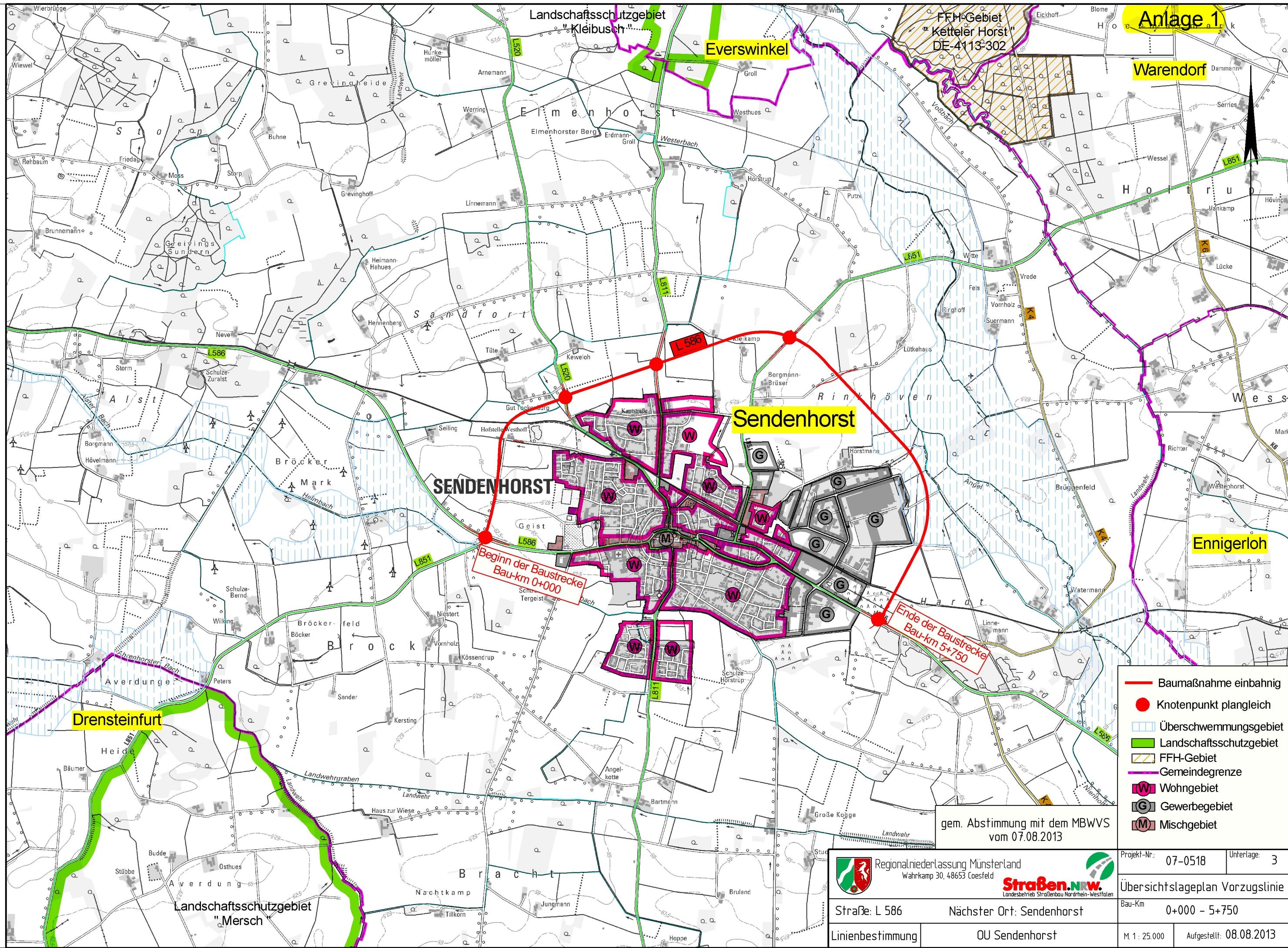
durchfahrten an. In erster Linie sollen Landesstraßen eine erhöhte Verkehrsqualität aufweisen und ihrer Verkehrsbedeutung gerecht werden. Auf der 5,75 km langen Ortsumgehung sind bereits vier Knotenpunkte, jeweils mit der Option als Kreisverkehr, geplant. Ein entsprechender zusätzlicher Knotenpunkt wird die Reisegeschwindigkeit weiter einschränken.

Um die hierfür notwendige Zustimmung des MBWSV zu erreichen, wurde vom Landesbetrieb Straßenbau NRW ein ergänzendes, erst seit Ende Juli 2013 vorliegendes Verkehrsgutachtens eingeholt. Dessen detaillierte Auswertung bzw. Bewertung dauert verwaltungsseitig noch an.

Dessen ungeachtet, **hat das MBWSV in der o.a. Besprechung am 07.08.2013 einer zusätzlichen Verknüpfung der geplanten L 586 n auch mit der L 811 mittels "plangleichem Knotenpunkt" grundsätzlich zugestimmt.**

Dies erfolgte unter der Maßgabe, dass sämtliche Knotenpunkte im Zuge der weiteren Entwurfsplanung zu optimieren sind. D.h., die genaue Ausgestaltung der "plangleich" zugestandenen Knotenpunkte bleibt dem weiteren Verfahren vorbehalten. Hierbei ist ein bestmögliches Nutzen-Kosten-Verhältnis zu gewährleisten.

Als Ergebnis der Besprechung vom 07.08. wurde unter dem 08.08.2013 sodann ein - die o. a. Anregungen zu 1 und 2 berücksichtigender - aktualisierter Lageplan mit Darstellung der Vorzugstrasse (Bestimmungsplan) gem. **Anlage 1** erstellt und zum Beschlussvorschlag für den Regionalrat Münster erhoben.



Beginn der Baustrecke
Bau-km 0+000

Ende der Baustrecke
Bau-km 5+750

- Baumaßnahme einbahnig
- Knotenpunkt plangleich
- Überschwemmungsgebiet
- Landschaftsschutzgebiet
- FFH-Gebiet
- Gemeindegrenze
- Wohngebiet
- Gewerbegebiet
- Mischgebiet

gem. Abstimmung mit dem MBWVS vom 07.08.2013

Regionalniederlassung Münsterland
 Wahrkamp 30, 48653 Coesfeld

 Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen

Projekt-Nr.: 07-0518	Unterlage: 3
----------------------	--------------

Straße: L 586	Nächster Ort: Sendenhorst	Bau-Km 0+000 - 5+750
Linienbestimmung	OU Sendenhorst	M 1 : 25.000
		Aufgestellt: 08.08.2013

Niederschrift

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

Mit Schreiben vom 14.05.2013 - 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 im Zuge der L 586 zu erörtern.

Der Termin fand am 27.06.2013 in der Bezirksregierung Münster, Domplatz 1-3, im Saal 1, statt.

Beginn: 09.10 Uhr

Ende: 12.35 Uhr

Teilnehmer: s. Anwesenheitsliste
der **Anlage**

Nach der Begrüßung durch den Verhandlungsleiter (VL), Herr Kleinpaß von der Bezirksregierung Münster, erläuterte Herr Ransmann vom Landesbetrieb Straßenbau NRW, 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 oder mündlich vorgetragenen Stellungnahmen wie folgt erörtert:

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

Es erschien Herr Bürgermeister Streffing, in Begleitung von Frau Usunov und Herrn Specht.

Herr Bürgermeister Streffing erläuterte das Ergebnis der im Sept./Okt. 2012 in Sendenhorst durchgeführten Bürgerbeteiligung, welches auch in den Beschluss des Rates der Stadt Sendenhorst vom 13.12.2012 eingeflossen sei.

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

- Änderung des Trassenverlaufs westlich der Hofstelle Westhoff
- Anbindung der L 811: Verknüpfung durch zusätzlichen Knotenpunkt bzw. Kreisverkehr
- Tieferlegung der Trasse im Abschnitt zwischen der L 586 und der L 811
- Trassenverschiebung nördlich der Kantstraße zwischen der L 520 und der L 811 nach Norden
- Trassenverschiebung östlich der L 851

Zur Begründung bezog sich die Stadt auf ihr Schreiben vom 04.01.2013 an den Landesbetrieb, 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 Landesbetriebes, **Herr Ransmann**, dass die Änderung des Trassenverlaufes mit einer neuen Führung westlich der Hofstelle Westhoff trotz eines um 60 m längeren Streckenabschnitts aufgrund des Entfalls des Brückenbauwerks über die Meerstraße Kostenvorteile habe und man sich deshalb seitens des Planungsträgers weiter mit dieser Anregung beschäftigen wolle.

Zu der weiteren, aus Sicht der Stadt Sendenhorst ganz wesentlichen Anregung einer Verknüpfung auch der L 811 mit der neuen L 586 - also einer Ausbildung als Knotenpunkt bzw. Kreisverkehr - wies Herr Ransmann darauf hin, dass diese, vom Landesbetrieb für möglich gehaltene Planänderung ganz wesentlich von dem Ergebnis des speziell hierzu eingeholten - zurzeit noch nicht vorliegenden - Verkehrsgutachtens abhängen.

Soweit es um die Tieferlegung der Trasse im Abschnitt zwischen der L 586 und der L 811 gehe, relativieren sich die hierzu angeführten Lärmentlastungsgesichtspunkte dahingehend, dass die Lärmbelastung auch bei an dieser Stelle unveränderter Vor-

zugsvariante 2.2 unterhalb der Grenzwerte bleibe, so dass weder aktiver noch passiver Lärmschutz erforderlich sei. Dessen ungeachtet könne weiter geprüft werden, wobei der Landesbetrieb es allerdings für sachgerecht halte, diesen Punkt erst im Zuge der weiteren Entwurfsplanung - als Grundlage der nachstehenden Planfeststellung - weiter zu vertiefen.

Auf weitere Nachfrage des **VL** zu der von der Stadt Sendenhorst thematisierten Trassenverschiebung nördlich der Kantstraße zwischen der L 520 und der L 811 nach Norden stellte **Herr Ransmann** zunächst klar, dass es hier höchstens um eine Nordverschiebung von ca. 20 m gehe. Hier sei letztlich abzuwägen zwischen eher geringfügigen Vorteilen durch den größeren Abstand zur Wohnbebauung im Süden und etwaigen Nachteilen durch das Heranrücken an nördlicher gelegenen Anwesen, was dort andere Betroffenheiten auslöse. Derartige Feinabstimmungen sollten deshalb eher im Zuge der Entwurfsplanung weiter geprüft und vertieft werden.

Soweit es noch um die Trassenverschiebung östlich der L 851 gehe, sei folgendes anzumerken: Eine derartige Planänderung werde vom Landesbetrieb eher kritisch gesehen, da man dafür Wald in Anspruch nehmen müsse und darüber hinaus auch den Überschwemmungsbereich der Angel stärker tangiere.

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 o.a. Modifikationen der Vorzugsvariante 2.2 bei Bedarf, d.h. im Lichte sich ggf. ändernder TöB-Betroffenheiten einzugehen.

Lfd. Nr. 2

Landrat des Kreises Warendorf

Es erschien Herr Müller, in Begleitung von Frau Vogel.

Herr Müller erklärte vorab, dass der Kreis Warendorf den Bau der L 586 / OU Sendenhorst ausdrücklich unterstützt und fördert. Hier seien insbesondere die ganz wesentlichen Gesichtspunkte der Ortsentlastung und auch der Verbesserung der Lärmentwicklung hervorzuheben.

"Aus Sicht des Kreises als Untere Wasserbehörde sowie als Untere Landschaftsbehörde wird im Anschluss an das schriftliche Vorbringen vom 19.06.2013 angeregt, bei der weiteren Planung die Kreuzungsbereiche mit diversen Gewässern zu berücksichtigen und für den verloren gegangenen Retentionsraum der Angel einen Ausgleich vorzusehen und entsprechend nachzuweisen.

Hierzu wird noch angeregt, für entsprechende Ausgleichsmaßnahmen den Bereich der Angelaue als Suchraum zu sehen, um so eine Verbindung von Ausgleichsmaß-

nahmen und notwendigen Maßnahme zur Schaffung von neuem Retentionsraum zu erreichen. Die anzustrebenden Ausgleichsmaßnahmen im Bereich der Angelaue führen zu Synergien bei der Umsetzung der Wasserrechtsrahmenrichtlinie." Zusammenfassend sei festzuhalten, dass gegen die Vorzugsvariante 2.2 keine Bedenken bestehen.

Darüber hinaus werde die Anregung der Stadt Sendenhorst, auch die L 811 mit einem Kreisverkehr an die neue L 586 anzuschließen, vom Kreis Warendorf ausdrücklich unterstützt. Diese Planänderung führe zu einer weiteren Entlastung des Ortskerns und damit auch zu einer Erhöhung der Verkehrssicherheit im Ortskern.

Auch gegen die angeregte Trassenverlegung nach Westen, hinter die Hofstelle Westhoff, habe man keine Bedenken und könne diese Modifikation mittragen.

Soweit es um eine mögliche Tieferlegung der Trasse im Abschnitt zwischen der L 586 und der L 811 gehe, seien zuvor die wasserwirtschaftlichen Belange zu prüfen. Hierfür sei das anschließende Planfeststellungsverfahren besser geeignet.

Auch hinsichtlich der erwogenen Trassenverschiebung nördlich der Kantstraße halte man, wegen der hierzu erforderlichen Abwägung der öffentlichen und privaten Belange, das anschließende Planfeststellungsverfahren für besser geeignet.

Hinsichtlich der als letztes erwogenen Trassenverschiebung östlich der L 851 habe man nach erster Einschätzung Bedenken wegen der Auswirkungen auf Wasserwirtschaft und Naturschutzbelange.

Lfd. Nr. 3

Bezirksregierung Münster

3.1 Dezernat 32

Es erschien niemand.

Mit Schreiben vom 06.06.2013 wurde mitgeteilt, dass die Planung mit den Zielen der Raumordnung vereinbar ist und keine Bedenken erhoben werden.

3.2 Dezernat 33

Es erschien niemand.

Mit Schreiben vom 13.06.2013 wurde mitgeteilt, dass zum Linienbestimmungsverfahren keine Bedenken vorgebracht werden. Als Flurbereinigungsbehörde werde auf die Möglichkeit eines begleitenden Bodenordnungsverfahren hingewiesen

3.3 Dezernat 35

Es erschien niemand.

Mit Schreiben vom 22.05.2013 wurde mitgeteilt, dass gegen die Linienführung keine Bedenken bestehen.

3.4 Dezernat 51

Es erschien Herr Voß.

Herr Voß wies darauf hin, dass die Umweltverträglichkeitsstudie als Grundlage der Vorzugsvariante 2.2 zwar weiterhin wesentliche Betroffenheiten von Natur und Landschaft erkennen lasse, und zwar infolge des großen Flächenverbrauchs und von Eingriffen in den Naturhaushalt.

Gleichwohl stimme man als Höhere Landschaftsbehörde der Vorzugsvariante unter Zurückstellung von Bedenken im Ergebnis zu. Dabei setze er voraus, dass die Eingriffe in Natur und Landschaft im Rahmen der landschaftspflegerischen Begleitplanung diskutiert und abgehandelt werden. In Bezug auf die nach dem Ergebnis der UVS an sich zu präferierende Variante 2.1 sei einschränkend anzumerken, dass diese Variante einen wertvollen Offenland-Lebensraum durchquert und dementsprechend entwertet. Aus diesem Grund halte die Höhere Landschaftsbehörde die Variante 2.2 für umweltschonender.

Zu der von der Stadt Sendenhorst angeregten Änderung des Trassenverlaufes westlich der Hofstelle Westhoff sei zu bemerken, dass sich hier ein wertvoller Offenland-Lebensraum für gefährdete Vogelarten befindet, der durch diese Variante stärker in Anspruch genommen würde. "Ich weise schon jetzt darauf hin, dass diese Beeinträchtigung im Rahmen der landschaftspflegerischen Begleitplanung zu kompensieren ist".

Soweit es um die zusätzliche Anbindung der L 811 mittels eines höhengleichen Knotenpunktes bzw. Kreisverkehrs gehe, werde dies von der Höheren Landschaftsbehörde begrüßt, weil dementsprechend auf eine Dammschüttung verzichtet werden könnte.

"Die erwogene Tieferlegung der Trasse im Abschnitt zwischen der L 586 und der L 811 wird für den Fall begrüßt, dass das Grundwasser nicht angeschnitten wird".

Hingegen stoße die zur Prüfung anstehende Trassenverschiebung nördlich der Kantstraße auf grundsätzliche Bedenken der Höheren Landschaftsbehörde, und zwar insbesondere wegen der weiteren Zerschneidung des freien Landschaftsraumes.

Auch eine Trassenverschiebung östlich der L 851 sei aus Sicht der Höheren Landschaftsbehörde abzulehnen, weil an dieser Stelle in eine Waldfläche eingegriffen werden müsste.

3.5 Dezernat 53

Es erschien niemand.

Mit Schreiben vom 21.05.2013 wurde mitgeteilt, 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 18.06.2013 wurde mitgeteilt, 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 27.05.2013 wurde mitgeteilt, dass die in der Zuständigkeit des Bau- und Liegenschaftsbetriebs NRW, Niederlassung Münster, wahrzunehmenden öffentlichen Belange von der Planung nicht berührt werden 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 **Herr Böker**.

Gegen die Planung, d.h. die Vorzugsvariante 2.2, bestehen aus seiner Sicht keine Bedenken.

Es werde angeregt, die im Zuge der L 586 geplanten Kreisverkehre mit der L 851 im westlichen bzw. im weiter östlichen gelegenen Bereich der neuen Ortsumgehung geländemäßig gegenüber dem jetzigen Niveau anzuheben. Damit könnten vorhandene Glasfaserleitungen unverändert in ihrer Trasse verbleiben. Aufwendige Verlegungen würden entfallen.

Lfd. Nr. 7

**Deutsche Telekom AG
Niederlassung Münster**

Es erschien niemand.

Eine schriftliche Stellungnahme lag bis zum Termin nicht vor.

Lfd. Nr. 8

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

Es erschien niemand.

Eine schriftliche Stellungnahme lag bis zum Termin nicht vor.

Lfd. Nr. 9

**Eisenbahn-Bundesamt
Hauptstelle**

Es erschien niemand.

Eine schriftliche Stellungnahme lag bis zum Termin nicht vor.

Lfd. Nr. 10

**Eisenbahn-Bundesamt
Außenstelle Essen**

Es erschien niemand.

Eine schriftliche Stellungnahme lag bis zum Termin nicht vor.

**Lfd. Nr. 11 und
Lfd. Nr. 27**

**Open Grid Europe GmbH
The Gas Wheel
(ehemals E.ON Gastransport GmbH)**

**PLEdoc GmbH
Gesellschaft für Dokumentationserstellung**

Es erschien niemand.

Mit Schreiben vom 23.05.2013 wurde mitgeteilt, dass die Linienführung keine Versorgungseinrichtungen, die im Zuständigkeitsbereich der PLEdoc GmbH ("Leitungsauskunft Fremdplanungsbearbeitung") liegen, berührt.

In diesem Sinne wurde mit ergänzendem Schreiben vom 28.05.2013 klargestellt, dass auch namens der Open Grid Europe geantwortet wurde.

Lfd. Nr. 12**Gelsenwasser AG
Hauptverwaltung**

Es erschien niemand.

Mit Schreiben vom 04.06.2013 wurde mitgeteilt, dass seitens der Gelsenwasser AG keine Bedenken bestehen.

Lfd. Nr. 13**Geologischer Dienst NRW
Landesbetrieb**

Es erschien niemand.

Mit Schreiben vom 04.06.2013, bestätigt durch E-Mail vom 26.06.2013, wurde mitgeteilt, dass gegen die geplante Linienführung grundsätzlich keine Bedenken bestehen. Schutzgut Boden: Laut Geologischer Dienst handelt sich bei den fruchtbaren Böden um abiotische Wert- und Funktionselemente von allgemeiner, bei den Böden mit Archivfunktion und bei denen mit einem hohen bis sehr hohen Biotopentwicklungspotential allerdings um Wert- und Funktionselemente von besonderer Bedeutung. Schutzgut Grundwasser: Wegen der besonderen hydrogeologischen Bedeutung des Münsterländer Kiessandzuges wäre - bei isolierter Betrachtung - hinsichtlich seiner Schutzwürdigkeit die Variante 7 zu bevorzugen, bei der kein Eingriff in diesen Grundwasserleiter erfolgt.

Es wird angeregt, dass bei den weiteren Planungen - im Hinblick auf Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen - die v.g Schutzgüter entsprechend gewürdigt werden.

Lfd. Nr. 14**Handwerkskammer Münster**

Es erschien niemand.

Eine schriftliche Stellungnahme lag bis zum Termin nicht vor.

Lfd. Nr. 15

**Industrie- und Handelskammer
Nordrhein-Westfalen**

Es erschien niemand.

Eine schriftliche Stellungnahme lag bis zum Termin nicht vor.

Lfd. Nr. 16

**Industrie- und Handelskammer
Nord Westfalen**

Es erschien niemand.

Mit Schreiben vom 26.06.2013 wurde mitgeteilt, dass gegen die Linienführung der Vorzugsvariante 2.2 keine grundsätzlichen Bedenken bestehen. Es wird angeregt, die Linienführung im Bereich Meerstraße westlich hinter die Hofstelle Westhoff zu verlagern. Hierdurch würde die Ortsumgehung weiträumiger um die Hofstelle gelegt werden können und das Brückenbauwerk über die Meerstraße würde entfallen.

Lfd. Nr. 17

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

Es erschien niemand.

Mit Schreiben vom 25.06.2013 wurde mitgeteilt, dass gegen die Vorzugsvariante 2.2 keine weiteren Anregungen und Bedenken vorgebracht werden. Es wird angeboten im Rahmen der weiteren Entwurfsplanung bei besonderen Problemstellungen, wie z.B. bei einer Betroffenheit streng geschützter und besonders geschützter Arten, als Fachdienststelle mitzuwirken.

Lfd. Nr. 18

**Landesbetrieb Wald und Holz NRW
Regionalforstamt Münsterland**

Es erschien **Herr Stemmer**.

Von Seiten des Regionalforstamtes Münsterland werde der Vorzugsvariante 2.2 zugestimmt.

Während man in Bezug auf die ersten vier von der Stadt Sendenhorst vorgetragene Planänderungen in seinen Belangen nicht anders betroffen sei, werde die fünfte und letzte erwogene Planänderung, d.h. eine Trassenverschiebung östliche der L 851, aus Gründen der damit einhergehenden zusätzlichen Waldbetroffenheit abgelehnt. Nach jetzigem Erkenntnisstand werde keine zwingende Notwendigkeit für eine Trassenverlegung an dieser Stelle gesehen.

Lfd. Nr. 19

**Landesbevollmächtigter für
Bahnaufsicht des Landes NRW**

Es erschien niemand.

Eine schriftliche Stellungnahme lag bis zum Termin nicht vor.

Lfd. Nr. 20

**Landeseisenbahnaufsicht NRW
beim Eisenbahnbundesamt**

Es erschien niemand.

Eine schriftliche Stellungnahme lag bis zum Termin nicht vor.

Lfd. Nr. 21**Landeseisenbahnverwaltung
des MBWSV NRW**

Es erschien niemand.

Mit Schreiben vom 14.06.2013 wurde mitgeteilt, dass aus eisenbahntechnischer Sicht grundsätzlich keine Bedenken bestehen. Es wird darauf aufmerksam gemacht, dass evtl. notwendige Änderungen an Betriebsanlagen der Bahn nur durchgeführt werden dürfen, wenn zuvor ein Verfahren nach §§ 18 ff. Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) durchgeführt worden ist.

Lfd. Nr. 22**LWL – Archäologie für Westfalen
– Außenstelle Münster**

Es erschien **Herr Grünewald**.

Mit Schreiben vom 13.06.2013, samt unter dem 24.06.2013 nachversandtem Kartenausschnitt, sei bereits mitgeteilt worden, dass gegen die Linienführung keine grundsätzlichen Bedenken bestehen. Dabei wurde noch darauf hingewiesen, dass neben dem berücksichtigten Bodendenkmal "Großer Hof" inzwischen eine weitere mittelalterliche Hofstelle "Howe" entdeckt wurde. Auch hierfür seien entsprechende Maßnahmen zur Vermeidung und Minimierung des Eingriffs zu entwickeln.

Es werde eine kontinuierliche archäologische Begleitung der Bauphase empfohlen.

Soweit es um die Anregungen der Stadt Sendenhorst zu Planungsmodifikationen gehe, werde auf folgendes hingewiesen:

"Die Verlegung im Bereich der Hofstelle Westhoff nach Westen wird begrüßt, weil dadurch der Flächenverbrauch verringert wird und gleichzeitig der Abstand zu zwei archäologischen Fundstellen vergrößert wird.

Im Bereich des Brückenbauwerks 4 wird gebeten zu prüfen, ob die Überführung des Wirtschaftsweges Richtung Hof Lütkehaus weiter nach Norden verschwenkt werden kann, entweder auf den Bereich nördlich des Wirtschaftsweges oder ob er im Bereich der Trasse verbleiben kann, um dadurch einen größeren Abstand von dem Bodendenkmal Howe zu erreichen."

Lfd. Nr. 23**LWL – Denkmalpflege,
Landschafts- und Baukultur**

Es erschien niemand.

Mit Schreiben vom 26.06.2013 wurde mitgeteilt, dass gegen die zu Grunde liegende Linienführung der Variante 2.2 nach derzeitigem Kenntnisstand keine grundsätzlichen Bedenken bestehen.

Sendenhorst ist ein kulturlandschaftlich bedeutsamer Stadt- und Ortskern, dessen Stadtbildsilhouette von den beiden denkmalgeschützten Kirchtürmen der Pfarrkirche St. Martin und St. Josefs Stift bestimmt wird. Die plangleiche Anbindung der L 520 und der L 851 wird begrüßt, da durch den Verzicht auf die Brückenbauwerke die Störung bedeutsamer Sichtbeziehungen auf die raumwirksamen Objekte und die nördliche Stadtbildsilhouette reduziert sowie Zerschneidungseffekte in der gewachsenen historischen Kulturlandschaft minimiert werden.

Es wird angeregt, im weiteren Planverfahren zu prüfen ob auf die Brückenbauwerke im Zuge der L 811 und des Gemeindeweges zum Hof Lütkehaus (Bauwerk 4) verzichtet werden kann.

Es wird gebeten, im Rahmen der Entwurfsaufstellung den "Kulturlandschaftlichen Fachbeitrag zum Regionalplan Münsterland" zu beachten.

Lfd. Nr. 24 und**Lfd. Nr. 26****Direktor der Landwirtschaftskammer
Nordrhein-Westfalen als Landesbeauftragter****Landwirtschaftskammer NRW
Bezirksstelle für Agrarstruktur Münsterland**

Es erschien **Herr Hessel** von der Bezirksstelle für Agrarstruktur Münsterland. Er vertrete in diesem Termin auch die Landwirtschaftskammer NRW.

Er überreichte eine schriftliche Stellungnahme vom 26.06.2013 und erläuterte hierzu die folgenden Aspekte:

Es werde auch bei der Vorzugsvariante 2.2 die Zerschneidung der landwirtschaftlichen Flächen bemängelt. Auch sei hinzuweisen auf die damit einhergehende erschwerte Erreichbarkeit landwirtschaftlichen Flächen. Klarzustellen sei dabei aller-

dings, dass auch die anderen, dem Erläuterungsbericht zu entnehmenden Varianten für die Landwirtschaft nicht vorteilhafter seien.

Sofern es bei dieser Planung bleibe, werde angeregt, die Landwirtschaft, d.h. insbesondere die betroffenen Landwirte frühzeitig an den weiteren Planungen zu beteiligen und dabei auch den über den trassenbedingten Flächenbedarf von 5,5 ha hinausgehenden Bedarf an Kompensationsflächen mit zu bedenken.

Lfd. Nr. 25

**Landwirtschaftskammer NRW
Kreisstelle Warendorf**

Es erschien niemand.

Eine schriftliche Stellungnahme lag bis zum Termin nicht vor.

Lfd. Nr. 28

**Regionalverkehr (RVM)
Münsterland GmbH**

Es erschien niemand.

Eine schriftliche Stellungnahme lag bis zum Termin nicht vor.

Lfd. Nr. 29

**RWE Westfalen-Weser-Ems
Netzservice GmbH**

Es erschien niemand.

Eine schriftliche Stellungnahme lag bis zum Termin nicht vor.

Lfd. Nr. 30

Stadtwerke Münster GmbH

Es erschien niemand.

Mit Schreiben vom 28.05.2013 wurde mitgeteilt, dass im Planungsraum keine vorhandenen Versorgungsleitungen der Stadtwerke Münster Netzgesellschaft mbH liegen und somit keine Bedenken gegen die Planung bestehen.

Lfd. Nr. 31

Stadtwerke ETO GmbH & Co.KG

Es erschien niemand.

Eine schriftliche Stellungnahme lag bis zum Termin nicht vor.

Lfd. Nr. 32

**Thyssengas GmbH
Erdgaslogistik**

Es erschien niemand.

Mit Schreiben vom 14.05.2013 wurde mitgeteilt, dass durch die Maßnahme keine von Thyssengas GmbH betreuten Gasfernleitungen betroffen sind und Neuverlegungen in diesem Bereich z.Zt. nicht vorgesehen sind. Gegen die Maßnahme bestehen keine Bedenken.

Lfd. Nr. 33

**Unitymedia
Services GmbH & Co. KG**

Es erschien niemand.

Mit Schreiben vom 13.06.2013 wurde mitgeteilt, dass durch die Maßnahme keine Versorgungsanlagen von Unitymedia NRW GmbH betroffen sind und eigene Arbeiten

und Mitverlegungen in diesem Bereich nicht geplant sind. Gegen die Maßnahme bestehen keine Bedenken.

Lfd. Nr. 34

Verkehrsgemeinschaft Münsterland

Es erschien niemand.

Die Verkehrsgemeinschaft Münsterland teilte am 06.06.2013 mit, dass sie im Bereich Planung keine Zuständigkeiten für die VGM-Unternehmen wahrnimmt und somit eine Stellungnahme nicht in Betracht kommt.

Lfd. Nr. 35

Wasser- und Bodenverband c/o Stadt Sendenhorst

Es erschienen der Vorstandsvorsteher, Herr Schulze Tergeist und Herr Janiczek, letzterer für das mit der Geschäftsführung beauftragte Ingenieurbüro.

Herr Janiczek schloss an sein Schreiben vom 19.06.2013 an und bestätigte zunächst, dass gegen die Planung der OU Sendenhorst auf der Grundlage der Vorzugsvariante 2.2 keine Bedenken bestehen. Hinzuweisen sei allerdings darauf, dass die insgesamt 11 Gewässerkreuzungen im Zuge der weiteren Planung weitere Abstimmungen mit dem Wasser- und Bodenverband und der unteren Wasserbehörde des Kreises Warendorf erfordern.

Da durch die von der Stadt Sendenhorst angeregte Änderung des Trassenverlaufs westlich der Hofstelle Westhoff eine dieser Gewässerkreuzungen entfalle, werde eine derartige Planänderung begrüßt.

Hingegen sei die angedachte Tieferlegung der Trasse im Bereich zwischen der L 586 und der L 811 aus Sicht des Wasser- und Bodenverbandes, so **Herr Schulze Tergeist**, negativ zu bewerten, weil dies aus topographischen und wasserwirtschaftlichen Gründen schlecht möglich sei.

Zu den übrigen drei avisierten Planungsmodifikationen seien Belange des Wasser- und Bodenverbandes nicht anders berührt als bei der Ausgangsvariante.

Lfd. Nr. 36

Wehrbereichsverwaltung West

Es erschien niemand.

Mit Schreiben vom 12.06.2013 wurde mitgeteilt, dass die Wehrbereichsverwaltung West am Erörterungstermin nicht teilnehmen wird, da keine Einwendungen bestehen.

Lfd. Nr. 37

Westfälische Landeseisenbahn

Es erschien niemand.

Mit Schreiben vom 31.05.2013 wurde mitgeteilt, dass gegen die Vorzugstrasse mit planfreien Überführungsbauwerken über die WLE-Eisenbahntrasse keine Bedenken bestehen.

Lfd. Nr. 38

**Westfälisch-Lippischer
Landwirtschaftsverband e. V.**

Es erschien niemand.

Mit Schreiben vom 20.06.2013 wurde mitgeteilt, dass vor dem Hintergrund einer fehlenden Notwendigkeit für die Ortsumgehung Sendenhorst und des massiven Flächenbedarfs die Umsetzung der Maßnahme abgelehnt wird. Abschließend werde festgestellt, dass die Untersuchung auf mittlerweile relativ altem Datenmaterial fuße und somit das Ergebnis kritisch zu hinterfragen sei. Sollte ungeachtet dessen das Verfahren fortgeführt werden, seien die Kriterien zur Linienbestimmung erneut zu prüfen und anders zu gewichten.

Lfd. Nr. 39

**Westfalen Bus GmbH
Geschäftsbereich
Bus Münsterland**

Es erschien niemand.

Eine schriftliche Stellungnahme lag bis zum Termin nicht vor.

Lfd. Nr. 40

**Westfalen Bus GmbH
Regiozenter Münsterland**

Es erschien niemand.

Eine schriftliche Stellungnahme lag bis zum Termin nicht vor.

Lfd. Nr. 41

**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 bis zum Termin schriftlich eingegangenen Stellungnahmen sowie unter Berücksichtigung der erstmals bzw. ergänzend im Termin zu Protokoll gegebenen Äußerungen von einer Zustimmung der TöB zu der Vorschlagstrasse, hier der Vorzugsvariante 2.2, auszugehen ist, wobei allerdings die folgenden Einschränkungen bzw. Ausnahmen zu machen seien:

- Die Landwirtschaftskammer habe einschränkend darauf hingewiesen, dass auch die Vorzugsvariante 2.2 mit der Zerschneidung landwirtschaftlicher Flächen einhergehe, ohne das allerdings der Umstieg auf eine andere Variante für die Landwirtschaft vorteilhafter sei.
- Beim Westfälisch-Lippischen Landwirtschaftsverband sei weiterhin davon auszugehen, dass die Notwendigkeit der OU Sendenhorst in Frage gestellt werde. Dabei sei allerdings nicht erkennbar, dass sich diese Bedenken bei etwaiger Wahl einer anderen Variante relativierten.

Zu den aufgrund der Anregungen der Stadt Sendenhorst in den Behördentermin einbezogenen Planungsmodifikationen innerhalb der Vorzugsvariante 2.2 sei, so der **VL**, als Zwischenergebnis folgendes festzuhalten:

Sowohl eine Änderung des Trassenverlaufs westlich der Hofstelle Westhoff als insbesondere auch die Verknüpfung der L 811 mit der L 586 n mittels Kreisverkehr begegneten nicht nur keinerlei Bedenken, sondern würden von den sich dazu ergänzend rückäußernden TöB als vorteilhaft unterstützt.

Differenzierter verhalte man sich bei der erwogenen Tieferlegung der Trasse zwischen der L 586 und der L 811, aber auch zur Trassenverschiebung nördlich der Kantstraße zwischen der L 520 und der L 811 nach Norden. Hier seien von einigen TöB Bedenken und / oder Klärungsbedarf angemeldet worden. Es bestehe breite Übereinstimmung, dass für die weitere Prüfung bzw. Abwägung der Belange das anschließende Planfeststellungsverfahren besser geeignet ist.

Die als letztes erwogene Trassenverschiebung östlich der L 851 stoße bei den sich hierzu rückäußernden TöB durchgängig auf erhebliche wasserwirtschaftliche und landschaftsrechtliche Bedenken.

Speziell zu der nach einhelliger Auffassung der TöB noch im Rahmen der Linienbestimmung weiter zu verfolgenden Verknüpfung der L 811 mit der L 586 n mittels Kreisverkehr wies der **VL** noch darauf hin, dass es hierzu entscheidend auf das noch ausstehende Ergebnis des Verkehrsgutachtens sowie die Haltung des MBWSV, mit dem er sich im Vorfeld der Regionalratsbeteiligung abstimmen wolle, ankommt.

Danach verwies der **VL** auf die nachfolgenden Verfahrensschritte gem. § 37 Abs. 3 StrWG NRW. So sei die Beteiligung des Regionalrats Münster mit Sitzungsvorlage für den 23.09.2013 vorgesehen. Anschließend sei die Zustimmung des MBWSV einzuholen.

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

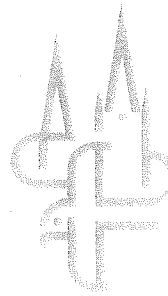
Der VL schloss die Sitzung um 12.35 Uhr.

gez. Brinkmann
(Protokollführerin)

Stadt Sendenhorst
Der Bürgermeister
Rathaus
Kirchstraße 1
48324 Sendenhorst
Telefon (0 25 26) 3 03-0
Telefax (0 25 26) 3 03-100
<http://www.sendenhorst.de>

Stadt Sendenhorst Postfach 1261 48319 Sendenhorst

Landesbetrieb Straßenbau NRW
Regionalniederlassung
Münsterland
Wahrkamp 30
48653 Coesfeld



Stadt
Sendenhorst
Stadt, Land
und alles Gute.

Dienstbereich/ 6
Sachgebiet 60.1
Verkehrsplanung
Auskunft erteilt Herr Specht
Zimmer 301
Durchwahl (02526) 303 - 131
Email specht@Sendenhorst.de

Ihr Zeichen
Ihr Schreiben vom

Mein Zeichen OU-Sendenhorst
Datum 04.01.2013

Ortsumgehung Sendenhorst (L 586);

hier: Beschlussfassung des Rates der Stadt Sendenhorst zur Fortführung der Planung auf der Basis der Trassenvariante 2.2

Sehr geehrte Damen und Herren,

nachdem im September/Oktober des Jahres 2012 die Bürgerbeteiligung im Rahmen des Linienbestimmungsverfahrens zur Ortsumgehungsplanung für den Ortsteil Sendenhorst durchgeführt worden ist, haben sich zunächst am 27.11.2012 der zuständige Fachausschuss und am 13.12.2012 der Rat der Stadt mit den Stellungnahmen der Bürgerinnen und Bürger befasst. Im Ergebnis hat der Rat der Stadt zunächst noch einmal nachdrücklich festgestellt, dass die Umgehung für den Ortsteil Sendenhorst im Zuge der L 586 zur Entlastung des Ortskerns dringend erforderlich ist. **Einstimmig** erfolgte dann die Beschlussfassung, die Planungen auf der Basis der Trassenvariante 2.2 fort zu führen.

Desweiteren hat der Rat der Stadt die Verwaltung beauftragt, dem Landesbetrieb Straßenbau NRW, Regionalniederlassung Münsterland, die folgenden Prüfaufträge vorzulegen:

1. Änderung des Trassenverlaufs westlich der Hofstelle Westhoff

Nach den bisherigen Planungen verläuft die Trassenvariante 2.2 nord-westlich der Ortslage Sendenhorst östlich der Hofstelle Westhoff. Durch eine Verlegung der Trasse auf die westliche Seite der Hofstelle Westhoff, welche nach einer ersten Einschätzung lediglich zu einer Mehrlänge von 60 Metern führen würde, könnte zunächst auf das Brückenbauwerk über die Meerstraße verzichtet werden. Die aktuell dargestellte Brückensituation (Querung der WLE-Strecke und der Meerstraße) in diesem Bereich könnte hierdurch deutlich reduziert werden, da bei der vorgeschlagenen Trassenführung nur noch ein Brückenbauwerk über die WLE-Strecke erforderlich sein würde. Der Verzicht auf ein Brückenbauwerk würde zudem zu einer Kostenreduzierung führen. Daneben könnte die in vielen Stellungnahmen genannte „Westhoffrunde“ in bisheriger Form über die Meerstraße erhalten werden und gleichzeitig würde sich der Mindestabstand zum Baugebiet „Westglindkamp“ auf über 400 m vergrößern,

Ordnungsbereit
montags - freitags 8.30 - 12.30 Uhr
mittwochs 14.30 - 16.00 Uhr
donnerstags 14.30 - 18.00 Uhr
oder nach Vereinbarung

Bankverbindungen
Sparkasse Münsterland Ost BLZ 400 501 50 Kto.-Nr. 70 002 803
Vereinigte Volksbank eG BLZ 412 626 21 Kto.-Nr. 970 000
Volksbank Münster eG BLZ 401 600 50 Kto.-Nr. 270 4000 200
Postgiroamt Dortmund BLZ 440 100 46 Kto.-Nr. 79 72 - 462

womit wiederum vielen Stellungnahmen aus dem genannten Baugebiet bezüglich eines größeren Zwischenraumes zwischen Baugebiet und Ortsumgehungstrasse entsprochen würde. Weitere Vorteile dieser Trassenführung sind darin zu sehen, dass sich auch der Abstand zu dem Regenrückhaltebecken an der Meerstraße vergrößern würde. Für das Wohnhaus der Hofstelle Westhoff ergäbe sich eine Reduzierung der Lärmbelastung, da sich dann das vorhandene Wirtschaftsgebäude zwischen Ortsumgehungstrasse und Wohnhaus befinden würde.

2. Anbindung der L 811 an die Ortsumgehung

Entgegen der aktuellen Planung sollte auch die L 811 über einen Knotenpunkt an die Ortsumgehungstrasse -wie in der ursprünglichen Planung vorgesehen- angebunden werden. In sehr vielen schriftlichen Stellungnahmen aber auch mündlichen Beiträgen wurde immer wieder deutlich zum Ausdruck gebracht, dass eine Anbindung der L 811, als eine der drei von Norden auf den Ortsteil Sendenhorst führenden Landesstraßen, an die Ortsumgehung aus verkehrlicher Sicht zwingend erforderlich ist. Hierbei wurde entgegen der bisherigen Annahme darauf verwiesen, dass insbesondere ein Großteil des inzwischen erheblichen Schwerlastverkehrs aus dem Ort in Richtung Norden (u. a. Richtung A 1) und umgekehrt in den Ort hinein diese Verbindung nutzt. Die mit einer Anbindung der L 811 an die Ortsumgehung verbundene Verbesserung der verkehrlichen Situation zur Entlastung des Ortskerns ist aus Sicht der Stadt höher zu bewerten als die dargestellten Einbußen bei der Verkehrsqualität. Grundsätzlich ist es sicherlich richtig, dass die Widerstände in Form von Knotenpunkten im Zuge einer Ortsumgehung zur Attraktivitätssteigerung so gering wie möglich zu halten sind. Im Falle der Ortsumgehungsplanung Sendenhorst ist es aber unumgänglich, die Verkehre, die über die drei nördlichen Landesstraßen derzeit in den Ortskern geführt werden, durch die geplante Ortsumgehung um den Ort herum zu führen.

Durch die geplante Ortsumgehung für den Ortsteil Sendenhorst erhalten die vorhandenen Landesstraßen, die das heutige Verkehrsaufkommen in und nördlich der Ortslage aufnehmen, eine Entlastung und damit auch eine andere Verkehrsbedeutung. Durch das vorliegende Klassifizierungskonzept hinsichtlich der Umgestaltung von Landesstraßen zu künftigen Gemeindestraßen hat die Stadt Sendenhorst dann die Möglichkeit, durch Umgestaltungsmaßnahmen zusätzlich auf die Restverkehrsströme in Richtung Ortskern in erforderlichem Umfang reagieren zu können. Den grundsätzlichen Beschluss zur Umstufung von Landesstraßenteilstücken zu Gemeindestraßen im Falle der Realisierung der Ortsumgehungsplanungen für den Ortsteil Sendenhorst hat der zuständige Fachausschuss des Rates der Stadt in seiner Sitzung am 11.05.2010 bereits gefasst (s. Schreiben vom 17.05.2010).

Mit der Anbindung der L 811 könnte zusätzlich auf ein weiteres Brückenbauwerk verzichtet werden, wodurch unabhängig von der verkehrlichen Situation gleichzeitig eine verträglichere Lösung zu Stellungnahmen von Anwohnerinnen und Anwohnern der Telgter Straße hinsichtlich der durch ein Brückenbauwerk verstärkten Lärmimissionen reagiert werden könnte.

3. Tieferlegung der Trasse zwischen L 586 und L 811

Vor dem Hintergrund einer Reduzierung der Lärmbelastigung wird der Landesbetrieb Straßenbau NRW um Prüfung gebeten, ob und in welchem Umfang die Ortsumgehungstrasse

zwischen den Knotenpunkten L 586/ L 851 im Westen und der L 811 im Norden tiefer gelegt werden kann. Entsprechend dem Beispiel in der Nachbarkommune Everswinkel haben die Bürgerinnen und Bürger in ihren Stellungnahmen mehrfach um Prüfung gebeten, ob eine solche Lösung nicht auch für die Sendenhorster Ortsumgehung zumindest in Teilbereichen möglich sei.

4. Trassenverschiebung nördlich der Kantstraße zwischen L 520 und L 811 nach Norden

Im Bereich zwischen der L 520 und der L 811 wird der Landesbetrieb Straßenbau NRW um Prüfung gebeten, ob der Trassenverlauf im Rahmen der Linienbestimmung weiter nach Norden verschoben werden kann. Hintergrund ist auch in diesem Fall der Hinweis von Anwohnerinnen und Anwohnern der Kantstraße, dass durch einen in Richtung Norden verschobenen Trassenverlauf die zu erwartenden Lärmbelästigung gemindert werden könnte.

5. Trassenverschiebung östlich der L 851

Wie in der Vorlage Nr. 0627/12 zu den Beratungen des Fachausschusses und des Rates ausgeführt, wurde von einem Grundeigentümer im Bereich östlich der L 851 eine Trassenverschiebung nach Nordosten vorgeschlagen. In der Begründung wurde u. a. ausgeführt, dass durch diese Veränderung auf das Brückenbauwerk im Bereich des dortigen städtischen Wirtschaftsweges verzichtet werden könnte.

Zwischenzeitlich haben weitere betroffene Grundeigentümer aus diesem Bereich zu diesem Vorschlag bei der Stadt vorgespochen, die sowohl die vorgeschlagene Trassenänderung aber auch den Verzicht auf das Brückenbauwerk und damit den Verlust der Durchgängigkeit der Wegeführung des Wirtschaftsweges deutlich in Frage gestellt haben.

Die Stadt Sendenhorst als Eigentümerin des in Rede stehenden Wirtschaftsweges wird sich in Kürze mit dieser Thematik in Verbindung mit den betroffenen Grundeigentümern in dem genannten Bereich auseinandersetzen und anschließend dem Landesbetrieb Straßenbau NRW eine abschließende Stellungnahme zukommen lassen. Bis dahin ist weiterhin vom bisherigen Planungsstand auszugehen.

Mit freundlichen Grüßen


Berthold Streffing

Anlage: Beglaubigter Auszug aus der Niederschrift zur Sitzung des Rates am 13.12.2012 sowie die Vorlage Nr. 0627/12 zur Sitzung