



Vorlage Nr.: 66/066		14.12.2004	
Berichtsvorlage		öffentlich	
für den	Berichterstatter	Sitzung am	TOP
Kreistag	Dez. V	17.12.2004	32

Neubau der Kreisstraße K 6n zwischen dem Wittenberger Damm und der Lippramsdorfer Straße (K 55) in Dorsten, Ortsteil Barkenberg

Beschlussvorschlag: ./.

Erläuterungen zur Sach- und Rechtslage:

(Bei Maßnahmen mit Auswirkungen auf Umwelt, Gleichstellung oder Finanzen ist in den Erläuterungen darauf besonders einzugehen)

Allgemeines:

Der Neubau der K 6 n ergänzt zum einen das Kreisstraßennetz und trägt zum anderen dem im Gesamtaufbauplan zum „Neubau der Stadt Wulfen“ formulierte Ziel einer Verknüpfung mit dem nördlichen Siedlungsraum Rechnung.

Der Gesamtaufbauplan für die „Neue Stadt Wulfen“ ging von der Notwendigkeit einer verkehrlichen Anbindung an den nördlichen Siedlungsraum aus. In Anbetracht der damaligen Entwicklungsziele sah der Gesamtaufbauplan insgesamt 8 Fahrspuren vor. Unter Berücksichtigung der reduzierten Entwicklungsziele werden für die K 6 n 2 Fahrspuren als ausreichend angesehen.

Die K 6 n soll in der Verlängerung des Wittenberger Dammes nach Norden zur Kreisstraße K 55 (Lippramsdorfer Straße) verlaufen. Diese Planung ist Inhalt des vom Regierungspräsidenten genehmigten Flächennutzungsplanes der Stadt Dorsten. Die Trasse soll nahezu geländegleich verlaufen, kreuzende Straßen werden plangleich angebunden.

Ämter	Amtsleiter/in	Dezernent/in	Kreisdirektor	Landrat
66	gez. Brügge	gez. Gobrecht		gez. Welt

Beratungs- ergebnis	☐ gemäß Beschlussvorschlag		☐ abweichender Beschluss	
	☐ einstimmig	Ja:	Nein:	Enth.:

Verfahren

Der Rat der Stadt Dorsten beschloss in seiner Sitzung vom 19.12.1990, dass zur Sicherung der äußeren Erschließung des Siedlungsschwerpunktes Barkenberg die nördliche Weiterführung des Wittenberger Dammes als K 6 n erforderlich ist.

Der Kreisausschuss des Kreises Recklinghausen hat daraufhin unter dem 18.03.1991 die Vergabe von Ingenieurleistungen für die Erstellung einer Umweltverträglichkeitsstudie (UVS) beschlossen.

Die UVS kommt für den landschaftlichen Teil zu der Aussage, dass ein Verzicht auf die Trasse als günstigste Lösung anzusehen ist. Dies wird u. a. durch den Verbrauch an Landschaft begründet. Punktuell wird auf das Vorhandensein des Vogels Ortolan, einer Sandbrache und den Landschaftsraum hingewiesen. Spätere Untersuchungen ergaben jedoch, dass das Vorkommen des Ortolans im Planungsgebiet der K 6 n seit 1990 ohne erkennbaren Grund nach und nach erloschen ist und seit 1992 auch kein Bruterfolg mehr nachgewiesen werden konnte.

Im verkehrlichen Teil des Gutachtens wird die Notwendigkeit der Trasse begründet. Bei Verzicht auf die K 6 n im Gesamtnetzzusammenhang führt dies zu einer zusätzlichen Verkehrsbelastung des Wulfener Ortskerns.

Das erstellte Gutachten verweist auch auf eine weitere mögliche Entlastung des Wulfener Ortskerns durch den Neubau der B 58. Ferner wird auf die Zunahme des Verkehrs auf der K 55 und somit in der Ortsdurchfahrt Lembeck hingewiesen. Hier soll jedoch die geplante Verknüpfung der K 55 mit der L 608 zur Entlastung des Lembecker Ortskerns vom Durchgangsverkehr beitragen.

Die UVS wurde im Bauausschuss am 02.06.1993 und im Ausschuss für Landschaftsplanung und Umweltfragen am 04.06.1993 vorgestellt. Beide Ausschüsse sprachen sich dafür aus, die Variante 1 (V 1) dem weiteren Linienbestimmungsverfahren zugrunde zu legen.

Mit der V 1 wurde die Beteiligung der Bürger und die Anhörung der Träger öffentlicher Belange durchgeführt.

Über die vorgebrachten Bedenken und Anregungen hat der Rat der Stadt Dorsten am 22.06.1994 beraten und den Beschluss gefasst, dass aus ökologischen Gründen der V 1 unter Auflagen zugestimmt wird.

Im Rahmen der Beteiligung der Träger öffentlicher Belange haben der Regierungspräsident Münster, die LÖLF und die Untere Forstbehörde Bedenken gegen eine K 6 n mit der V 1 vorgetragen.

Da zwischen der Kreisverwaltung Recklinghausen und den vorbenannten Trägern öffentlicher Belange keine Einigung erzielt werden konnte, hat die Kreisverwaltung mit Schreiben vom 22.03.1996 beim Minister für Wirtschaft, Mittelstand, Technologie und Verkehr – MWMTV – des Landes NRW als Oberste Landesbehörde einen Antrag auf Entscheidung stellte.

Im Verfahrensgang beim MWMTV wurde in Abstimmung und unter Beteiligung des Ministeriums für Umwelt, Raumordnung und Landschaft – MURL – durch ein landschaftspflegerisches Gutachten die Behandlung der ökologisch wertvollen Sandfläche im südlichen Eingangsbereich der K 6n untersucht. Auf Empfehlung des Gutachters, dass dem MWMTV unter dem 15.05.1998 zugeleitet wurde, hat der Kreis bereits eine geeignete Fläche angekauft, die als Ersatzbiotop für die schutzwürdigen Bienen und deren Lebensgemeinschaft dienen soll und bereitet diese Fläche entsprechend auf.

Darüber hinaus wurde am 05.11.2001 ein Bestandsgutachten der Bienen, Wespen und Ameisen und am 03.07.2002 ein Gutachten zu Ausgleichsmaßnahmen für projektbedingte Eingriffe in Auftrag gegeben. Beide Gutachten wurden dem Minister mit Schreiben vom 06.06.2003 und erneut mit Schreiben vom 15.08.2003 übermittelt.

Die Kreisverwaltung hat dem Minister unter dem 04.12.2003 die gesamtplanerischen Abwägungen ergänzend erläutert und ausgeführt, dass es unter ökologischen Gesichtspunkten geboten sei, die mittel-östliche Trasse (Variante 1 a II) zu wählen. Diese Trasse gewährleiste den bestmöglichen Schutz aller wertvollen Biotope; den des alten Eichen-Birken-Waldes am Süden der Trasse genauso wie den des Sandbiotops.

Die Variante 1 a II bewegt sich im geringwertigen, weil beschatteten Teil der Sandfläche, schwenkt dann auf die Ackerfläche aus um auf der Waldholz / Nadelholzgrenze weiter nach Norden zu verlaufen. Im Nahbereich einer solchen Trasse müsse es gelingen, weitere potentielle Habitate für die schützenswerten Bienen und vergesellschafteter Tier- und Pflanzenarten im Zuge des Straßebaus zu schaffen und damit deren Bestand auf Dauer zu sichern.

Mit Schreiben vom 19.11.2004 hat das Ministerium für Verkehr, Energie und Landesplanung des Landes NRW mitgeteilt das hinsichtlich der Variante 1 a II das Einvernehmen mit dem Ministerium für Naturschutz, Landwirtschaft und Verbraucherschutz hergestellt worden ist, sofern die nachfolgenden Auflagen bei der weiteren Planung beachtet werden.

1. Das mit der LÖBF einvernehmlich abgestimmte und im Juli 2002 vom Planungsbüro Cochet Consult ausgearbeitete Ausgleichsflächenkonzept ist konsequent umzusetzen. Die Ausgleichsfläche ist ein Jahr vor Baubeginn anzulegen.
2. Die zu erwartenden Flächenverluste von ca. 1.200 m² sind durch eine geeignete Ausgleichsfläche mit einer Flächengröße von mindestens 1.800 m² zu kompensieren. Die Ausgleichsfläche sollte möglichst als zusammenhängende Fläche unmittelbar an die Sandkuhle angrenzen. Bezüglich der standörtlichen Anforderungen an die Ausgleichsfläche ist insbesondere auf die Eignung des Bodens (sandiger Untergrund, hohe Wasserdurchlässigkeit, kein Grundwassereinfluss) sowie die Exposition (südexponierte Lage, ganztägige Sonnenexposition, keine Verschattung) zu achten.
3. Sofern in der Nähe der Sandkuhle keine Ausgleichsfläche zur Verfügung steht, sollte eine geeignete Fläche ausgewählt werden, die wenige hundert Meter, aber maximal ein bis zwei Kilometer von der Sandkuhle entfernt gelegen ist. In diesem Fall sollte die Fläche an eine bereits bestehende, für Hautflügler taugliche Fläche im Umfeld des Plangebietes angrenzen. Auf eine Teilung der Ausgleichsfläche in zwei Teilflächen mit einer Mindestgröße von 1.000 m² sollte möglichst verzichtet werden.
4. Baubedingte Beeinträchtigungen der nicht für den Bau benötigten Bereiche der Sandkuhle sind durch die Anlage eines stabilen Bauzaunes zu minimieren. Der Bauzaun ist vom Baufeld aus zu errichten.
5. Betriebsbedingte Beeinträchtigungen der verbleibenden Bereiche der Sandkuhle sowie der Ausgleichsfläche (z. B. Individuenverluste durch Kollisionen mit Fahrzeugen) sind durch eine straßenbegleitende Heckenbepflanzung zu minimieren. Zusätzlich sollten durch Anpflanzungen geeignete Gehölze (v. a. Weiden) sowie durch Anlage blumenreicher Vegetationsbestände weitere Nahrungsquellen für Hautflügler westlich der Straße angeboten werden.

Damit ist die Linie Variante 1 a II abgestimmt und das Linienabstimmungsverfahren beendet.

Da gemäß § 38 Abs. 1 StrWG NRW Kreisstraßen nur gebaut werden dürfen, wenn der Plan vorher festgestellt worden ist, ist im nächsten Schritt ein Planfeststellungsverfahren durchzuführen. Daher soll der Kreistag im nächsten Sitzungsturnus über die Durchführung des Planfeststellungsverfahrens entscheiden und bejahendenfalls die Verwaltung beauftragen, die hierfür erforderlichen Planungsleistungen zu vergeben.

Die Dauer eines solchen Planfeststellungsverfahrens ist nicht absehbar und zumindest auf 5 Jahre zu kalkulieren.