

Linienabstimmungsverfahren für den Neubau einer südwestlichen Entlastungsstraße K 8n für Olfen und Seppenrade

Beteiligung der Naturschutzverbände

Nr.	Name	Stellungnahme Naturschutzverbände
1	BUND - Kreisgruppe Coesfeld	<p>Alle vorgestellten Varianten bedeuten massive Einschnitte besonders in die Fauna und in das Landschaftsbild. Diese Einschnitte sind in den Planunterlagen dokumentiert, der BUND kann sie nicht mittragen. Die K 8n ist eine Variante der B 474n, die aus dem Verkehrswegeplan genommen wurde und schon vor vielen Jahren vom BUND und einer Bürgerinitiative in Olfen abgelehnt wurde. Grundlage der Planung der K 8n ist eine Verkehrsaufkommenprognose, die noch nicht realisierte Projekte (NewPark, Ausbau AK DO-NW, Ausbau der B 474n im Raum Datteln-Waltrop, B 67n Meerfelder Bruch und Ausbau Flughafen MS-Osnabrück) voraussetzt. Durch den Bau der geplanten Kreisstraße wird massiv gegen die Grundsätze der Landesregierung und der Regionalplanung verstoßen, den „Flächenfraß“ zu stoppen. Das verzweifelte Suchen nach Kompensationsflächen ist ein weiterer Hinweis, dass die Versiegelung der Landwirtschaft ausgereizt ist.</p>
2	Bündnis 90 – Die Grünen, Haltern	<p>Die Variante 3 lässt sehr negative Auswirkungen auf die Erholungs- und Freizeitfunktion des Raumes und auf das Landschaftsbild erwarten:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Die geplante Trasse verläuft durch ein Naherholungsgebiet von großer Bedeutung u.a. für die Hullerner und Olfener Bevölkerung. Der Alte Postweg wird viel genutzt von Wanderern, Radfahrern und Joggern, zur Erholung in einer von Straßen weiträumig noch unbelasteten Landschaft. • Die neue Straße würde ein Gebiet von landschaftlicher Eigenart und Schönheit (Landschaftsschutzgebiet im Naturpark Hohe Mark) neu zerschneiden, das heute noch intakte Landschaftsbild würde empfindlich gestört. • Die zu erwartenden Verkehrsemissionen (Lärm, Abgase, optische Effekte, u.a. durch Schwerlastverkehr) würden von der 4,5 km langen Neubaustrecke in die Fläche hinein wirken und sie für eine zukünftige Erholungsnutzung völlig entwerten. <p>Mit erheblichen negativen Wirkungen auf die natürliche Umwelt ist zu rechnen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Durch den Zerschneidungseffekt der Straße auf großer Länge würden bislang zusammenhängende Populationen bodenlebender Kleintiere durchtrennt und Wanderwege z.B. für Amphibien unterbrochen (bedeutender Laichplatz im Umfeld). • Der geplante Verlauf der Trasse mit der starken Inanspruchnahme von Waldsäumen und Offenlebensräumen lässt negative Wirkungen auf zahlreiche Tierarten erwarten, darunter die dort lebenden besonders geschützten Vogelarten (u.a. Baumpieper, Gartenrotschwanz, Heide-lerche).

Nr.	Name	Stellungnahme Naturschutzverbände
		<p>Die im Rahmen des Verfahrens erstellte Umweltverträglichkeitsstudie (vom Juli 2013) bescheinigt der Planungsvariante 3 ferner folgende Negativwirkungen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Variante 3 hat die größten Auswirkungen auf die Erholungs- und Freizeitnutzung, die Trasse verläuft auf größter Länge durch Wald und ausgewiesene Naturparkflächen • Biotoptypen und Vegetation sind durch Variante 3 aufgrund der Trassenlänge und der Walddurchfahrung am erheblichsten betroffen, 86.000 qm Biotopfläche würden beansprucht • Variante 3 beeinträchtigt in größerem Umfang Arten der Wald- und Heidelebensräume • Variante 3 verläuft von allen Varianten auf größter Länge durch ein Landschaftsschutzgebiet • Aufgrund der Trassenlänge hat Variante 3 die größten Auswirkungen auf das Schutzgut Boden • Variante 3 verursacht Konflikte mit der Grundwassernutzung, sie durchfährt Wasserschutzzone III und tangiert Schutzzone II • Die Beanspruchung von Wald mit lufthygienischer Ausgleichsfunktion ist bei Variante 3 am größten • Bei der Variante 3 ist die große Trassenlänge und die Beanspruchung landschaftsprägender Vegetationselemente negativ zu bewerten <p>Es ist nicht vertretbar, dass in der heutigen Zeit ein noch weiträumig vom Straßenverkehr unbelasteter Landschaftsraum durch den völligen Neubau einer Straßentrasse auf 4,5 km Länge zerschnitten werden soll - mit allen absehbaren Schäden für Natur und Landschaft sowie den erkennbar desaströsen Wirkungen auf Erholungsfunkton und Freizeitnutzung. Wir erheben Widerspruch gegen die Planungsvariante 3 in der Überzeugung, dass bei einer angemessenen Würdigung der Gesamtumstände eine Realisierung nicht zu verantworten ist.</p>
3	Natur- u. Vogel-schutzverein, Haltern	<p>Die Planungen zum Bau einer Ortsumgehung Olfen werden in Gänze abgelehnt. Es ist nicht vertretbar, dass in der heutigen Zeit ein noch weiträumig vom Straßenverkehr unbelasteter Landschaftsraum durch den kompletten Neubau einer Straßentrasse zerschnitten werden soll – mit allen absehbaren Schäden für Natur und Landschaft sowie den erkennbar desaströsen Wirkungen auf Erholungsfunktionen und Freizeitnutzung. Auch läuft die Planung allen politischen Bestrebungen und planerischen Vorgaben neue Flächeninanspruchnahmen einzuschränken deutlich zuwider. Zudem muss der Bedarf einer solchen Ortsumgehung in höchstem Maße angezweifelt werden. Die Ortsumgehung sollte ursprünglich als Bundesstraße (B474n) errichtet werden. Bund und Land haben diese Planungen bereits verworfen. Dem Industriepark „new park“ in Datteln/Waltrop sind keine Realisierungschancen mehr beizumessen, was dem Bau einer Ortsumgehung Olfen eine weitere Argumentationsgrundlage für die Bedarfsfeststellung entzieht. Insbesondere lehnen wir die Variante 3 ab, da im Vergleich mit den übrigen Varianten mit den erheblichsten negativen Auswirkungen auf Natur und Landschaft zu rechnen ist. Im Einzelnen:</p>

Nr.	Name	Stellungnahme Naturschutzverbände
		<ul style="list-style-type: none"> • Biototypen und Vegetation sind durch Variante 3 aufgrund der Trassenlänge und der Walddurchfahrung am erheblichsten betroffen, 86.000 qm Biotopfläche würden beansprucht. • Das Ausgleichserfordernis im Rahmen der naturschutzrechtlichen Eingriffsregelung ist am höchsten. Die in Anspruch genommenen Waldflächen sind üblicherweise im Verhältnis von mindestens 1:1,5 auszugleichen, d.h. für jeden Quadratmeter Wald, der gerodet werden muss, sind mindestens 1,5 Quadratmeter Wald als Ersatz neu aufzuforsten. • Die Inanspruchnahme von landwirtschaftlichen Flächen ist entgegen der Darstellung in der UVS für die Variante 3 demnach am höchsten. Für die erforderlichen Ersatzaufforstungen (s.o.) werden landwirtschaftliche Flächen in Anspruch genommen werden müssen, die anschließend nicht mehr für die Nahrungsmittelproduktion zur Verfügung stehen. Gleichzeitig werden Kauf- und Pachtpreise für landwirtschaftliche Flächen aufgrund der Flächenverknappung weiter in die Höhe getrieben, verbunden mit einer zunehmenden Existenzgefährdung landwirtschaftlicher Betriebe. • Die durch den Flächenverbrauch resultierenden Kostensteigerungen für die Allgemeinheit bleiben in der Planung unberücksichtigt. Dargestellt werden nur die Baukosten für den Vorhabenträger • Variante 3 beeinträchtigt in großem Umfang Artvorkommen der Wald- und Heidelebensräume. Durch den Zerschneidungseffekt der Straße auf großer Länge würden bislang zusammenhängende Biotopflächen durchtrennt und Wanderwege z.B. für Amphibien unterbrochen (bedeutender Laichplatz im Umfeld). Der geplante Verlauf der Trasse mit der starken Inanspruchnahme von Waldflächen, Waldsäumen und Offenlebensräumen lässt negative Wirkungen auf zahlreiche an diese Lebensräume gebundene Tierarten erwarten. Aufgrund der Vielzahl der betroffenen Arten kann nicht von einem geringen Gefährdungspotenzial ausgegangen werden. Es wird nicht quantifiziert, wie hoch Störungs- und Tötungspotenzial sowie Funktionsverluste von Lebensstätten sind. Die Aussagen sind allgemeiner Natur und lassen die notwendige Konkretisierung vermissen. Aufgrund des Ausmaßes des Projektes, seiner Zerschneidungswirkung, Flächeninanspruchnahme und Störwirkungen (Lärm, Licht, optische Reize, Bewegung, Erschütterungen) muss davon ausgegangen werden, dass gegen die gleich mehrere artenschutzrechtliche Zugriffsverbote verstoßen wird. Auch die Legalausnahme gem. § 44 (5) BNatSchG wird kaum Anwendung finden können, da für mehrere europäisch geschützte Arten aufgrund der Kollisionsgefahr infolge des Verkehrs ein signifikant erhöhtes Tötungsrisiko anzunehmen ist (z.B. Fledermäuse) sowie infolge der Flächeninanspruchnahme, Zerschneidungs- und Störwirkung mit einem vollständigen Funktionsverlust vorhandener Fortpflanzungs- und Ruhestätten zu rechnen ist (z.B. Vögel, Amphibien). Erforderliche Artenschutzmaßnahmen sind voraussichtlich mit weiteren Flächeninanspruchnahmen und den hieraus resultierenden Folgen verbunden (s.o.). Gleichzeitig sei darauf hingewiesen, dass Artenschutzrechtliche Belange nicht der Abwägung unterliegen.

Nr.	Name	Stellungnahme Naturschutzverbände
		<ul style="list-style-type: none"> • Aufgrund der Trassenlänge hat Variante 3 die größten negativen Auswirkungen auf das Schutzgut Boden. Die natürlichen Bodenfunktionen gehen hier in größtem Umfang und unwiederbringlich verloren. • Variante 3 verläuft von allen Varianten auf größter Länge durch ein Landschaftsschutzgebiet und ist im Hinblick auf die Beanspruchung landschaftsprägender Vegetationselemente am negativsten zu bewerten. • Die Trasse der Variante 3 verläuft auf größter Länge durch Wald und ausgewiesene Naturparkflächen. Die Landschaft übernimmt hier nicht nur wertvolle Funktionen für die Naherholung mit großer Bedeutung u.a. für die Hullerner und Olfener Bevölkerung, sondern ist auch Anziehungspunkt für Erholungssuchende aus dem angrenzenden Ruhrgebiet und der weiteren Region. Der von der Trassenführung betroffene Alte Postweg wird viel genutzt von Wanderern, Radfahrern und Joggern. Die neue Straße würde ein Gebiet von landschaftlicher Eigenart und Schönheit (Landschaftsschutzgebiet im Naturpark Hohe Mark) in einer von Straßen weiträumig noch unbelasteten Landschaft neu zerschneiden; das heute noch intakte Landschaftsbild würde empfindlich gestört. Die zu erwartenden Verkehrsemissionen (Lärm, Abgase, optische Effekte, u.a. durch Schwerlastverkehr) würden von der 4,5 km langen Neubaustrecke in die Fläche hinein wirken und sie für eine zukünftige Erholungsnutzung völlig entwerten. Variante 3 lässt hier demnach nicht nur die größten negativen Auswirkungen auf die Erholungs- und Freizeitfunktion des Raumes und das Landschaftsbild erwarten, sondern läuft zudem den Bestrebungen des Projektes „2Stromland“, eben jenen Landschaftsraum ökologisch nachhaltig und für die Menschen erlebbar zu gestalten in höchstem Maße zuwider. • Im Hinblick auf den Klimaschutz ist nicht nur die Verbesserung der Luftqualität im Stadtzentrum Olfen in die Waagschale zu legen, sondern auf der anderen Seite auch der mit Variante 3 einhergehende höchste Verlust lufthygienischer Ausgleichsfunktionen sowie der höchste neue Versiegelungsanteil mit den hiermit verbundenen negativen Auswirkungen auf das Klima. • Variante 3 verursacht Konflikte mit der Grundwassernutzung, sie durchfährt Wasserschutzzone III und tangiert Schutzzone II. <p>Zusammenfassend erheben wir Widerspruch gegen die gesamte Planung zur Ortsumgehung Olfen und insbesondere zur Planungsvariante 3 in der Überzeugung, dass bei einer angemessenen Würdigung der Gesamtumstände eine Realisierung nicht zu verantworten ist.</p>

Nr.	Name	Stellungnahme Naturschutzverbände
4	<p>BUND</p> <p>Stellungnahme im Namen und mit Vollmacht des BUND-Landesverbandes NRW</p>	<p>1. Planung/Landschaftsplan</p> <p>Die Brisanz dieser Baumaßnahme kann man schon daran erkennen, welche Schutzgebiete tangiert werden: FFH Gebiet Stever, Naturschutzgebiet Steveraue, Landschaftsschutzgebiet Steveraue, Landschaftsschutzgebiet Röhagener Heide und Naturpark Hohe Mark. Die Planungen zur K 8n stehen konträr zur Zielsetzung des bestehenden Landschaftsplans „Olfen / Seppenrade“.</p> <p>2. Besonderheiten des Gebietes</p> <p>Dem gesamten Bereich der Steveraue kommt eine außerordentlich hohe ökologische „Brückenfunktion“ als Verbindung zwischen dem neuen Steverauenkonzept, den noch vorhandenen natürlichen Restbeständen der Steveraue, den Waldgebieten der „Röhagener Heide“ und dem Hullerner- und Halterner Stausee zu. Gerade dieser Vernetzungsaspekt verbietet grundsätzlich eine zusätzliche Steverquerung!</p> <ul style="list-style-type: none"> - Im Bereich der Stever zwischen der Füchtelner Mühle und dem Hof Vinnemann gibt es eine kleine, aber seit Jahren stabile Population des Eisvogels, der in den natürlichen Abbruchkanten ideale Brutmöglichkeiten findet. Im Bereich östlich der Füchtelner Mühle werden zur Zeit künstliche Nisthilfen geschaffen - Auf dem Gelände des ehem. Munitionsdepots brütet seit Jahren ein Uhupaar. - Im nördlichen Untersuchungsgebiet gibt es wiederkehrende Sichtungen der Wiesenweihe sowie der Rohrweihe (belegt durch Jäger und Falkner) - Außerdem sind im betroffenen Bereich der Stever speziell auf Zwergtaucher, Waldohreule, Schleiereule, Kauz und Baumfalken hinzuweisen - Der Bereich der gesamten Stever dient der äußerst seltenen Rohrdommel als Habitat. <p><u>Fledermäuse</u></p> <p>Erste Detektoruntersuchungen haben ergeben, dass im überplanten Gebiet eine ansehnliche Fledermauspopulation existiert. Dies insbesondere am süd-östlichen Rand des Untersuchungsgebiets und im Verlauf der Einschleifung auf die Eversumerstraße im Bereich des kleinen Wäldchens südöstlich der Hofstelle Schlüter. Auch sind starke Vorkommen im Bereich des Alleewegs zu beobachten. Sehr große Vorkommen gibt es im Einzugsbereich der gesamten Stever. Beobachtet wurden (zum Teil mit Quartiernachweisen am Hof Ellertmann) folgende Fledermausarten: Braunes Langohr, Breitflügelfledermaus, Großer Abendsegler, Kleiner Abendsegler, Fransenfledermaus, Zwergfledermäuse, Mückenfledermaus, Rauhautfledermaus u.a. Bestätigungen finden diese Beobachtungen im Gutachte der Fa. Echlot.</p>

Nr.	Name	Stellungnahme Naturschutzverbände
		<p>Die Steverwiesen südlich des Hofes Ellertmann (Überschwemmungsgebiet der Stever) werden regelmäßig von Nilgänsen, Kanadagänsen und Graugänsen als Pausenorte genutzt. Westlich des Hofes Vinnemann sind seit 2005 Brutorte des Uhu bestätigt und dokumentiert. (Ornitologe M. Jöbges, Brutvogelatlas des LANUV NRW) In NRW gab es 1975 nur noch 2 Brutpaare und im Jahr 2004 immerhin schon 140 Brutpaare. Diese Zahlen sollen verdeutlichen, wie wichtig es ist, das Habitat dieser in unserer Region fast ausgestorbene Raubvögel zu schützen. Varianten 3 und 3a liegen in unmittelbarer Nähe dieser Brutplätze. (Genaue Brutplätze der Löbfi und später dem LANUV gemeldet)</p> <p>3. Beurteilung des BUND der einzelnen Trassenvarianten:</p> <p>Bei Betrachtung der einzelnen Trassenvarianten ist festzustellen, dass insbesondere die Trassenführungen 1, 2, 3 ein dermaßen hohes Konfliktpotenzial beinhaltet, das nicht ausgleichbar ist. Die untersuchten Landschaftspotenziale und das Landschaftsbild würden unweigerlich zerstört. Im Wesentlichen von der K8n ausgehenden entscheidungsrelevanten Projektwirkungen sind:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Zusätzliche Beeinträchtigung der Steveraue durch ein zweites Brückenbauwerk im Zuge der Varianten 1 und 2. - Die im Zuge der Varianten 1 und 2 notwendigen Brückenbauwerke müssten dem Hochwasserschutz angepasst und entsprechend groß sein, so dass sie massiv das Landschaftsbild der Steveraue zerstören würde. - Störung des Landschaftsbildes und der Erholungsfunktion durch den Straßenkörper durch Inanspruchnahme und Zerschneidung des Landschaftsraumes (Zerschneidung der landschaftstypischen Münsterländer Parklandschaft und der Steveraue) - Verlust erholungswirksamer, gliedernder und belebender Gehölzbestände, Verlärmung ortsnaher Erholungsräume und Erschwerung deren Erreichbarkeit - Zerschneidung und Verinselung von strukturreichen Kiefernaltholzbeständen und neu aufgeforsteten Laubbaumbeständen bei Verwirklichung von Variante 3 / 3a - Keine Berücksichtigung der angestrebten Landschaftsplanung der Landschaftsplanes „Olfen / Seppenrade“ <p>4. <u>Variante 1</u></p> <p>Die Steverquerung im Überschwemmungsbereich des Naturschutzgebiets ist nur durch Inkaufnahme der Zerstörung dieses wertvollen Abschnitts möglich. Große Einschnitte in das Landschaftsbild</p>

Nr.	Name	Stellungnahme Naturschutzverbände
		<p>(die Planungen zur B474n sahen an dieser Stelle wegen des Hochwassers eine 250m lange Brücke vor) wäre die Folge. Insbesondere zwischen der so genannten „Kuhbrücke“ südlich des Hofes Ellertmann und der Schafsbrücke kann der BUND seit Jahrzehnten eine kleine, aber stabile Eisvogelpopulation beobachten. Dies auch auf dem Hintergrund, dass es gerade auf der rechten Flussseite noch natürliche, kleine Abbruchkanten gibt. Insbesondere im geplanten Brückenbereich der Trassenvarianten 1 und 2 ist noch deutlich die natürliche Auenlandschaft erkennbar, die durch die Brückenbauwerke sowohl optisch als auch ökologisch zerstört würde. Außerdem handelt es sich hier um ein natürliches Überschwemmungsgebiet. Eine Flussquerung an dieser Stelle ist aus Sicht des Naturschutzes komplett abzulehnen! Aus Sicht des BUND erscheint es als Unding, dass östlich der K 8 im Rahmen des Steverauekonzeptes künstliche Nisthilfen für den Eisvogel geschaffen werden, gleichzeitig aber die natürlichen Brut- und Lebensräume überplant werden.</p> <p>Aus Sicht des BUND verbieten sich die Trassenvorschläge 1 und 2 auch deshalb, weil ein Naturschutz- und ökologisches Entwicklungsprojekt auf nahezu identischer Trasse (Trasse1) geplant ist: Das Naturprojekt „Neue Stever“, das Lippe und Stever genau in diesem Korridor verbinden soll. (vgl. Anlage 4) Für das Naturprojekt „Neue Stever“ gibt es aus wasserhydraulischen Gründen nur 2 Varianten (vgl. Anlage 4), wobei die östliche auf Grund von vorhandenen Bodendenkmälern wohl nicht weiterverfolgt wird, so dass nur noch die Gerinnevariante 1 in Betracht kommt. Diese ist mit der geplanten Variante 1 der K 8n auf dem Teilstück im Bereich Hof Schlüter weitgehend identisch. Inzwischen haben 25 Fachbehörden diese Maßnahme begrüßt, der Landwirtschaftsminister zeigt sich von diesem Projekt begeistert und Fördergelder sind bereits zugesagt! Aus Sicht des BUND erscheint es als Unding, dass einerseits begrüßenswerte und weitreichende sowie für die Region hoch wirksame Naturschutzprojekte wie die „Neue Stever“ geplant werden, andererseits auf identischer Trasse (Variante 1) bzw. in unmittelbarer Umgebung (Variante 2) durch Straßenbaumaßnahmen diese Projekte ad absurdum geführt werden.</p> <p>Von daher ist dieser Trassenvorschlag komplett abzulehnen.</p> <p><u>Variante 2</u> Die oben genannten Ausführungen treffen im Wesentlichen auch für diese Linienführung zu. Zusätzlich wird mit allen Implikationen noch unnötigerweise der Wald durchschnitten. Von daher ist dieser Trassenvorschlag ebenfalls komplett abzulehnen.</p>

Nr.	Name	Stellungnahme Naturschutzverbände
		<p><u>Variante 3</u></p> <p>Dem „Vorteil“ der nicht notwendigen zusätzlichen Steverquerung stehen bei dieser Trassenführung die Nachteile entgegen, dass einerseits ein noch größeres Waldgebiet zerschnitten wird, dass das Wasserschutzgebiet der Kategorie II und III beeinträchtigt wird und dass andererseits das Uhu-Brutgebiet unmittelbar tangiert und gefährdet wird. Um die Widersprüchlichkeit dieser Trassenführung zum Landschaftsplan Olfen/Seppenrade zu verdeutlichen, hier ein Auszug aus dem Landschaftsplan Olfen Seppenrade: 1.1.01 Raum "Kökelsumer Heide, Eversumer Heide, Röhagener Heide" Besondere Ziele der Landschaftsentwicklung</p> <ul style="list-style-type: none"> - Erhaltung der Waldflächen und ökologisch orientierte Bewirtschaftung des Waldes - Aufbau von mehrschichtigen, ungleichaltrigen Mischbeständen - Vermehrung der Laubwaldflächen unter Verwendung bewährter Herkunft bodenständiger Baumarten zu - Lasten des Nadelholzanteils - Begünstigung der Naturverjüngung bei den Laubholzarten <p>Nach dem Sturm Kyrill wurde unter Einsatz von Steuergeldern genau das oben Zitierte, u.a. im jetzt überplanten Bereich des ehemaligen Munitionsdepots, verwirklicht.</p> <p>Zum anderen handelt es sich bei dem Waldgebiet um ein stark frequentiertes Naherholungsgebiet. Der Alte Postweg ist z.B. ein stark frequentierter Radweg Richtung Hullern.</p> <p>Die Varianten 2 und 3 stehen im kompletten Widerspruch zu den Zielen des gültigen Landschaftsplanes Olfen / Seppenrade und des Naturparks Hohe Mark und sind daher auch komplett abzulehnen</p> <p><u>Null-Variante</u></p> <p>Eine Ertüchtigung der bestehenden K 8 ist nach Meinung des BUND die umweltverträglichste Variante.</p> <p>Allerdings bildet die Steverquerung durchaus Konfliktpotential, insbesondere die Querung des Altarmes, da dort eine Brückenerweiterung auf Grund der Einspurigkeit notwendig wäre. Auf Grund der für landwirtschaftlichen Verkehr nicht ausreichenden Gewichtsbelastung und des Zustandes des Straßenkörpers steht vermutlich in absehbarem Zeitraum eine Ertüchtigung an, die man bei der anstehenden Entscheidung zu berücksichtigen hat. Das ist auch bei der Betrachtung des ökonomischen Vergleichs der verschiedenen Trassen zu berücksichtigen. Trotz dieser zusätzlichen Baumaßnahmen am Randgebiet des besonders schützenswerten Altarmes scheint solch ein Eingriff in die Natur vertretbar, da sich der Raumwiderstand nicht erhöht, da diese Stelle auch bisher als Straße genutzt wird.</p>

Nr.	Name	Stellungnahme Naturschutzverbände
		<p><u>Modifizierte Ausbauvariante</u> Die o.g. Punkte gelten auch für diese Variante. Die zusätzliche Bodenversiegelung durch den Neubau einer Umgehungsstraße ist aus Sicht des Naturschutzes (mit Hinblick auf das Schutzgut Mensch => Entlastung Innenstadt) tolerierbar, da die beanspruchten Flächen (intensiv genutzte landwirtschaftliche Fläche) ökologisch gesehen nicht sehr wertvoll sind. Zum anderen ist zu berücksichtigen, dass diese Umgehungsstraße bei der Verwirklichung des geplanten Baugebietes Ächterheide eine stark entlastende Aufgabe übernehmen wird. Die Planungen eines Campingplatzes nördl. des Naturbades werden zurzeit nicht mehr verfolgt und haben somit bei den Planungen der K8n keine Relevanz mehr.</p> <p><u>Anmerkung zur Matrix</u> Erstaunlich ist, dass zwei der Trassen, die in diesem Linienbestimmungsverfahren vorgestellt werden (Null/-ausbau, mod. Null/-Ausbauvariante) schon in der Matrix als nicht weiterzuverfolgen gekennzeichnet werden und somit für das Verfahren keine Rolle spielen sollen. Es ist aus unserer Sicht nicht nachvollziehbar, dass schon im Vorfeld Wertungen vorgenommen werden.</p> <p>5. Verkehrsprognosen Die bisherigen Planungen gingen von einem Planfeststellungsbeschluss zum so genannten „New Park“ im Bereich Datteln/Waltrop aus, der – so die Prognosen – zusätzlichen Verkehr für den relevanten Planungsbereich nach sich ziehen würde. Seit dem 11.9.2013 sind auf Beschluss der Landesregierung keine weiteren Fördermittel mehr zugesagt. Insofern können die Planungen zum New Park als Begründung für erhöhtes Verkehrsaufkommen im Bereich der K 8 bzw. K 8n nicht mehr heran gezogen werden. Bzgl. der B 474n handelt es sich um eine ähnliche Phantomdiskussion wie beim New Park. Bereits seit Ende der 1960er Jahre bestehen die Planungen die A 45 im Bereich Waltrop/Datteln über Olfen bis zur A 43 zu verlängern. Diese Planungen sagen in regelmäßigen Dekaden-Abständen Baubeginne vorher, die im nächsten Jahrzehnt wieder verschoben werden. Durch den Wegfall der Förderungen zum New Park werden auch angesichts begrenzter Bundesmittel im Rahmen des BVWP die Realisierungschancen der B 474n im genannten Bereich erneut weiter sinken. Somit ist auch dieses Argument für einen K 8n – Neubau in Form der vorgeschlagenen Trassenvarianten nicht mehr vollumfänglich in den Abwägungsprozess einzubeziehen.</p>

Nr.	Name	Stellungnahme Naturschutzverbände
		<p>Es besteht kein entsprechend verkehrlicher Bedarf, der die oben skizzierten enormen finanziellen Mittel (Brückenbauwerke bzw. Straßenslänge) unter Einbeziehung der genannten Nachteile (Ökologie, Vernichtung landwirtschaftlicher Produktionsflächen, Beeinträchtigung des Freizeit- und Erholungswertes der Landschaft) rechtfertigen würde: Die bestehende B 474 zwischen Olfen und Seppenrade gehört mit nur ca. 3.500 Fahrzeug pro Tag nicht nur zu den am geringsten befahrensten Bundesstraßen im ganzen Kreis Coesfeld, sondern sogar in ganz NRW. Der Neubau einer K8n würde laut Verkehrsgutachten Lüdinghausen und Seppenrade lediglich minimal um wenige hundert Fahrzeuge entlasten. Nicht unwesentliche Teile sind nicht einmal dem Durchgangs-, sondern dem Ziel- und Quellverkehr zu zuschreiben. Nördlich der Füchtelner Mühle liegt die Verkehrsbelastung seit Jahren konstant bei ca. lediglich 3500 Fahrzeugen. Die in vorhergehenden Gutachten prognostizierte Verkehrserhöhung wurden bisher nie erreicht. Südlich der Füchtelner Mühle bescheinigt auch das vorgelegte Verkehrsgutachten hauptsächlich Ziel- und Quellverkehr.</p> <p><u>Entlastung B 474 Lüdinghausen Seppenrade</u></p> <p>Es ist dem Steuerzahler nicht zu vermitteln, warum eine bestehende und nur äußerst gering genutzte Bundesstraße, die zudem noch auf dem betroffenen Teilstück Olfen – Seppenrade ertüchtigt wurde, durch den Neubau einer Kreisstraße entlastet werden soll. Selbst als im August 2007 die B 474 „alt“ in der Ortslage Seppenrade für mehrere Woche weiträumig ab Abzweig B 235 nördlich von Olfen gesperrt wurde, war keine nennenswerte Verkehrserhöhung im Stadtgebiet Olfen zu verzeichnen. Auch die begutachtete Entlastungswirkung der K8n von wenigen hundert Fahrzeugen in diesem Bereich spricht gegen deren Planungen. Der Fernverkehr in Nord-Süd-Richtung, insbesondere der Schwerlastverkehr, wird auch weiterhin die gut ausgebaute BAB 43 Recklinghausen – Dülmen – Münster nutzen. Die Herstellung von „LKW-Maut Umgehungsstrecken“ und Entlastung von Autobahnteilstücken durch Erstellung untergeordneter Straßenverbindungen macht verkehrspolitisch keinen Sinn.</p> <p>6. Fazit</p> <p>Betrachtet man die gesamten Planungen im Kreis Coesfeld, ist angesichts der oben skizzierten hohen Raumwiderstände in den entsprechenden Korridoren aus Naturschutzsicht lediglich die Ausbau-, beziehungsweise modifizierte Ausbauvariante</p>

Nr.	Name	Stellungnahme Naturschutzverbände
5	Bündnis 90 - Die Grünen Kreisverband Coesfeld	<ul style="list-style-type: none"> • Ein verkehrlicher Bedarf für die K 8n kann nicht konstruiert werden. Bei der K 8 handelt es sich mit bis zu 6.800 Fahrzeugen pro Tag um eine gering belastete Kreisstraße. Der Neubau brächte in den Varianten 1 und 3 eine Entlastung von 1.900 oder 1.700 Fahrzeugen im Olfener Stadtzentrum. Das wäre in beiden Fällen eine Entlastung unter einem Drittel der jetzigen Belastung. Zur Verdeutlichung, die Entlastung betrüge rechnerisch weniger als 1,5 Fahrzeuge pro Minute. Diese ist evtl. noch wahrnehmbar. Dem Industriepark „NewPark“ sind keine Realisierungschancen mehr beizumessen. Straßen sind nicht auf Verdacht zu bauen. Die Ortsumgehung sollte ursprünglich als B 474n errichtet werden. Bund und Land haben diese Planungen bereits aus guten Gründen verworfen. • Das heute noch intakte Landschaftsbild würde empfindlich gestört. Die Trassen 1 und 3 durchschneiden ökologisch hochgradig sensible Naturbereiche der Münsterländer Parklandschaft mit erheblichen Auswirkungen auf die vorh. Flora und Fauna sowie auf den Erholungsraum der Menschen. • Die Kosten sind unvollständig und führen zu einer falschen Abwägung. Es ist zu berücksichtigen, dass die bestehende Trasse bei den Planvarianten mit mind. 4.900 Fahrzeugen pro Tag belastet bleibt. Der Ausbaustand der bestehenden Trasse entspricht nicht dieser prognostizierten Belastung. Die bestehende Straße und die Steverbrücken bleiben zu sanieren und zu erhalten. Die Kosten sind bei den Neubauvarianten nicht berücksichtigt. Zur künftigen Straßenunterhaltung fehlt jede Aussage. <p>Es ist nur die Null-Ausbauvariante weiter zu verfolgen.</p>
6	Arbeitsgemeinschaft der Naturschutzverbände im Kreis RE	<p>Die Arbeitsgemeinschaft der Naturschutzverbände im Kreis Recklinghausen lehnt die Planung zum Bau einer Ortsumgehung Olfen ab, gleich in welcher Linienvariante. Es ist nicht vertretbar, dass in der heutigen Zeit ein noch weiträumig vom Straßenverkehr unbelasteter Landschaftsraum durch den kompletten Neubau einer Straßentrasse zerschnitten werden soll – mit allen absehbaren Schäden für Natur und Landschaft sowie den erkennbar desaströsen Wirkungen auf Erholungsfunktionen und Freizeitnutzung. Auch läuft die Planung allen politischen Bestrebungen und planerischen Vorgaben, neue Flächeninanspruchnahmen einzuschränken, deutlich zuwider. Zudem muss der Bedarf einer solchen Ortsumgehung in höchstem Maße angezweifelt werden. Die Ortsumgehung sollte ursprünglich als Bundesstraße (B474n) errichtet werden. Bund und Land haben diese Planungen bereits verworfen. Der herbeigesehnten Fata Morgana eines Industriegebietes „new park“ in Datteln/Waltrop sind keine glaubhaften Realisierungschancen mehr beizumessen, was dem Bau einer Ortsumgehung Olfen als sogenannte „Entlastungsstraße“ eine weitere Argumentationsgrundlage für die Bedarfsfeststellung entzieht, nachdem die ursprüngliche „Begründung“</p>

Nr.	Name	Stellungnahme Naturschutzverbände
		<p>einer notwendig werdenden Erschließung des Kohleabbaufeldes „Kökelsum“ durch den Stopp der Nordwanderung des Bergbaues zu den Akten gelegt werden musste. Zu den Planungsinhalten im Einzelnen werden folgende Einwände entgegengebracht:</p> <p><u>Flächeninanspruchnahme</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Eine Flächeninanspruchnahme erfolgt mit der Planung nicht nur für die Trasse selbst, sondern auch durch das landschafts- und forstrechtliche Ausgleichserfordernis. Für erforderliche Ersatzaufforstungen (Ausgleich im Verhältnis von mind. 1:1,5) werden zusätzlich zur Flächeninanspruchnahme durch die Trassenführung landwirtschaftliche Flächen in Anspruch genommen werden müssen, die anschließend nicht mehr für die Nahrungsmittelproduktion zur Verfügung stehen. <p><u>Artenschutz</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Hinsichtlich der Betroffenheit der Arten Heidelerche und Baumpieper bei Variante 3 wird angeführt, dass aufgrund erfolgter Aufforstungen nur ein temporärer Konflikt anzunehmen ist und die Arten mit zunehmendem Bestandsalter des Waldes die aktuellen Bruthabitate aufgeben werden. Diese Argumentation ist nicht statthaft. Von den artenschutzrechtlichen Zugriffsverboten ist die Forstwirtschaft zwar grundsätzlich ausgenommen, wenn sie nach der guten fachlichen Praxis betrieben wird. Die Zugriffsverbote kommen jedoch immer dann zur Anwendung, wenn sich durch forstwirtschaftliche Bewirtschaftungsweisen – selbst bei Einhaltung der guten fachlichen Praxis – bei planungsrelevanten Arten der Erhaltungszustand der lokalen Population verschlechtert. Dies ist hier der Fall. Entsprechend sind nunmehr in Kenntnis der Betroffenheit der genannten Arten entsprechende Artenschutzmaßnahmen einzuleiten. • Zu den Ergebnissen der Fledermausuntersuchung heißt es, dass bei den Langohr- und Bartfledermäusen ohne Netzfang nur die Gattung bestimmt werden kann, so dass beim Erhaltungszustand die häufigere Art zugrunde gelegt wurde. Diese Vorgehensweise ist nicht statthaft. Ohne gesicherte Erkenntnis auf Artenebene ist eine Worst-Case-Betrachtung vorzunehmen. • Es wird darauf hingewiesen, dass artenschutzrechtliche Belange nicht der Abwägung unterliegen. <p><u>Schutzgut Luft / Klima</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Im Hinblick auf den Klimaschutz ist nicht nur die Verbesserung der Luftqualität im Stadtzentrum Olfen in die Waagschale zu legen, sondern auf der anderen Seite auch der mit den einzelnen Varianten einhergehende Verlust lufthygienischer Ausgleichsfunktionen sowie der hohe neue Versiegelungsanteil mit den hiermit verbundenen negativen Auswirkungen auf das Klima. Hier fehlt es an einer quantitativen Gegenüberstellung der Entlastung lufthygienisch belasteter Bereiche der Olfener Innenstadt zu der zu erwartenden Neubelastung durch die einzelnen Varianten.

Nr.	Name	Stellungnahme Naturschutzverbände
		<p><u>Schutzgüter Mensch / Tiere und Pflanzen / Landschaftsbild</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Lichtimmissionen und Lichtverschmutzung durch Verkehr und Beleuchtung mit ihren negativen und weiträumig wirkenden Effekten auf Mensch, Natur und Landschaft werden nicht im Ansatz betrachtet. Somit sind Fehleinschätzungen in der Auswirkungsprognose nicht auszuschließen. • Die Trasse der Variante 3 verläuft auf größter Länge durch Wald und ausgewiesene Naturparkflächen. Die Landschaft übernimmt hier nicht nur wertvolle Funktionen für die Naherholung mit großer Bedeutung u.a. für die Hullerner und Olfener Bevölkerung, sondern ist auch Anziehungspunkt für Erholungssuchende aus dem angrenzenden Ruhrgebiet und der weiteren Region. Der von der Trassenführung betroffene Alte Postweg wird viel genutzt von Wanderern, Radfahrern und Joggern. Die neue Straße würde ein Gebiet von landschaftlicher Eigenart und Schönheit (Landschaftsschutzgebiet im Naturpark Hohe Mark) in einer von Straßen weiträumig noch unbelasteten Landschaft neu zerschneiden; das heute noch intakte Landschaftsbild würde empfindlich gestört. Die zu erwartenden Verkehrsemissionen (Lärm, Abgase, optische Effekte, u.a. durch Schwerlastverkehr) würden von der 4,5 km langen Neubaustrecke in die Fläche hinein wirken und sie für eine zukünftige Erholungsnutzung völlig entwerten. • Zudem läuft Variante 3 den vorgeblichen Bestrebungen des Projektes „2Stromland“, eben jenen betroffenen Landschaftsraum ökologisch nachhaltig und für die Menschen erlebbar zu gestalten, in höchstem Maße zuwider und ist für uns ein Beleg letztlich für beide unglaubwürdigen Planungen in der Zusammenschau! <p><u>Schutzgut Boden</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Aufgrund der Trassenlänge hat Variante 3 die größten negativen Auswirkungen auf das Schutzgut Boden. Die natürlichen Bodenfunktionen gehen hier in größtem Umfang und unwiederbringlich verloren. • Ferner werden Auswirkungen auf geschützte Böden mit Archivfunktion oder Biotopentwicklungspotenzial in der Auswirkungsprognose nicht berücksichtigt und somit der Abwägung entzogen.

Nr.	Name	Stellungnahme Naturschutzverbände
		<p><u>Kosten</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Kosten für Artenschutzmaßnahmen sind nicht beziffert. Aufgrund der Betroffenheit einer Vielzahl planungsrelevanter Arten werden in großem Umfang artspezifische, kostspielige sowie flächenintensive Artenschutzmaßnahmen (z.B. Anlage von Queerungshilfen, Anlage von Ersatzhabitaten mit artspezifischen Habitatelementen etc.) erforderlich. Weder deren Herstellungs- und laufende Pflegekosten (Ewigkeitskosten) werden beziffert, noch Grunderwerb und Flächeninanspruchnahme dargestellt. • Da nicht wenige Artenschutzmaßnahmen als vorgezogene Maßnahmen (CEF-Maßnahmen) umzusetzen sein werden, deren Wirksamkeit vor dem Eingriff gewährleistet sein muss, fehlt ferner eine Darstellung des Zeithorizontes für die Umsetzung der Planung unter Berücksichtigung artenschutzrechtlicher Vorgaben und der durch die Komponente „Zeit“ verursachten Kostensteigerungen. • Infolge der erforderlichen Flächeninanspruchnahmen (s.o.) werden Kauf- und Pachtpreise für landwirtschaftliche Flächen aufgrund der allgemeinen Flächenverknappung weiter in die Höhe getrieben, verbunden mit einer zunehmenden Existenzgefährdung landwirtschaftlicher Betriebe. Diese Aspekte sowie die durch den Flächenverbrauch resultierenden Kostensteigerungen für die Allgemeinheit bleiben in der Planung unberücksichtigt. Dargestellt werden nur die Baukosten für den Vorhabenträger. In der Variantenuntersuchung wird als entscheidendes Kriterium die Prüfung der Wirtschaftlichkeit der Varianten genannt. Der Darstellung, Variante 3 sei die demnach zu favorisierende, weil kostengünstigste Variante, mangelt es an Glaubwürdigkeit und rechtlicher Grundlage.