

Nichttechnische Zusammenfassung der UVS zur L 486 Ortsumgehung Kevelaer/Winnekendonk

(Gliederung gemäß RdVfg-Entwurf vom 14.02.1995 zur "Aufbereitung der nach § 6 UVPG erforderlichen entscheidungserheblichen Unterlagen zur Straßenplanung")

2. BESCHREIBUNG DER UMWELT UND IHRER BESTANDTEILE

2.1 Abgrenzung des Untersuchungsraumes

Die Raumempfindlichkeitsuntersuchung zur Fortschreibung des Landesstraßenbedarfsplans hat den Planungsraum als sehr hoch bis hoch empfindlich gegenüber dem geplanten Vorhaben ausgewiesen. Dies hat zur Konsequenz, daß sich die Möglichkeiten zur Ausweisung konfliktarmer Korridore, in denen die Ortsumgehung trassiert werden könnten, auf drei beschränken, die die aufgrund ihrer Zielausrichtung räumlich sehr weit auseinander liegenden: eine südliche Umgehung Winnekendonks und des Waldbereich des Alt Wettenschen Busch, eine nördliche Umgehung Winnekendonks und eine Nordumgehung des Ortes mit Ausbau der K49 und Bau einer neuen Autobahnschlußstelle.

Die Abgrenzung des Untersuchungsraumes ist so vorgenommen, daß die naturräumlichen Besonderheiten der Kevelaerer Donkenlandschaft bzw. der Gewässerauen der Niers und der Issumer Fleuth in ihren räumlichen und funktionalen Beziehungen ebenso Berücksichtigung finden wie die räumlich funktionalen Beziehungen zwischen den vorhandenen Ortslagen und die Bedeutung als Erholungsraum. Darüber hinaus finden bei der Definition des Untersuchungsraumes die Aspekte potentieller Auswirkungen auf das raumübergreifende Biotopverbundsystem Beachtung. Zudem ermöglicht die Abgrenzung Überlegungen zu möglichen geeigneten Kompensationsmaßnahmen.

2.2 Beschreibung der Umwelt im Untersuchungsraum

Der Untersuchungsraum stellt sich als typische niederrheinische Landschaft dar. Einen Siedlungsschwerpunkt bildet die Stadt Kevelaer am östlichen Rand des Untersuchungsgebietes. Darüber hinaus liegt relativ zentral im Untersuchungsgebiet der Ort Winnekendonk und am südlichen Randbereich der kleine Ort Wetten, die als ehemals selbständige Gemeinden ihren überwiegend ländlichen Charakter erhalten haben. Eingegründete Höfe liegen verstreut in der Landschaft. Landschaftsprägend sind vor allem die Niederungen der Niers und der Issumer Fleuth.

Morphologisch gesehen ist der Untersuchungsraum relativ eben, da er zur flachwelligen Niederterrasse des Rheins gehört. Die Oberfläche der Niederterrasse ist mit weitgehend 2 bis 3 m mächtigen Ablagerungen von Hochflutlehmen bedeckt. Im Bereich der Schravelenschen Heide überlagern feinsandige Dünen das umgebende Gelände. In der Donkenlandschaft, die den Untersuchungsraum prägt, herrscht infolge der starken Gliederung durch Senken und Rinnen ein ausgeprägtes Bodenmosaik aus Gleyen (Pseudogleyen, Anmoorgleyen), Braunerden und Parabraunerden. Charakteristisch ist der Gewässerreichtum und die grundwasserbedingte Bodenfeuchte. Die Oberflächengewässer weisen nur geringes Gefälle auf und liegen überwiegend im Bereich des Grundwasserspiegels. Der im gesamten Niederterrassebereich teilweise sehr geringe Grundwasserflurabstand hat zur Folge, daß an einigen tiefen Stellen der Rinnen und Niederungen Grund- und Oberflächenwasser zusammenfallen. Das Klima kann als ausgeglichen bezeichnet werden. Milde Winter und mäßig warme Sommer kennzeichnen maritime Klimaverhältnisse.

Der große Teil des Untersuchungsraumes ist ackerbaulich intensiv genutzt und durch Flurbereinigung weitgehend ausgeräumt und somit ohne besondere Biotopfunktion. Drei große Waldflächen und die typischen Vegetationsstrukturen der Kulturlandschaft (kleinere Waldflächen, lineare Gehölzstrukturen,

Grünländer im Bereich der Fließgewässer) stellen wichtige Biotopstrukturen dar. Der südöstlich von Winnekendonk gelegene, große zusammenhängende Bereich des Altwettenschen Busches in Verbindung mit den feuchten Niederungen der Issumer Fleuth und der Niers bis hin zu den Waldbereichen östlich von Wetten bildet aufgrund seiner Unzerschnittenheit und seiner vielfältigen Biotopausstattung den wertvollsten und schutzwürdigsten Biotopkomplex des Untersuchungsraumes. Überdurchschnittlich hohe Artenzahlen an Vögeln und Libellen kennzeichnen die Bedeutung. Neben diesem großen zusammenhängenden Komplex gibt es noch kleinere, isolierte Bereiche mit hohem Biotopwert wie die Altholzbestände südlich der L 486, Teile des Waldbereiches der Schravelenschen Heide und einige kleinere Fließgewässer.

Das Untersuchungsgebiet ist durch einen hohen Erholungswert gekennzeichnet. Vor allem die Freiraumbereiche entlang der regional und überregional ausgewiesenen Rad-Wanderwege besitzen hohe Bedeutung für die extensive, landschaftsbezogene Erholung. Neben dem Alt-Wettenschen Busch und der Schravelenschen Heide, die bedeutende Erholungswälder darstellen, und der Ferienhaussiedlung im Nordwesten, bildet Kevelaer als bekannter Wallfahrtsort einen weiteren Erholungsschwerpunkt. Die gut erschlossenen Ortsrandbereiche werden für die wohnumfeldbezogene Kurzzeiterholung intensiv genutzt. Die abseits gelegenen und gering erschlossenen, großen ackerbaulich genutzten Bereiche besitzen allgemein einen geringen Erlebniswert.

Im Bereich des Untersuchungsgebietes sind viele Häuser in den historischen Ortskernen und einzelne Gebäude von Gehöften und Windmühlen als Baudenkmäler ausgewiesen. Charakteristische Besiedlungsformen an den Geländekanten der Donken, die sich durch ihre typische Lage und Nutzflächenverteilung kennzeichnen, prägen die kulturhistorische Eigenart dieses Landschaftsraumes. Hinzu kommt noch die vor- und frühgeschichtliche Bedeutung des Gebietes, die zum einen durch eine hohe Dichte archäologischer Funde als auch durch Landwehren, ehemaligen Standorten von Motten, Feste Häuser usw. gekennzeichnet wird. Aus naturhistorischer Sicht prägen die gliedernden geomorphologischen Strukturen der Kevelaerer Donkenlandschaft das Untersuchungsgebiet. Hier sind die Donkenplatten mit gut ausgeprägten Geländekanten und umlaufenden kleinen Fließgewässern und die streckenweise gut ausgereiften Mäander der Fleuth und der Niers von hoher Bedeutung.

3. ÜBERSICHT DER VORHABENALTERNATIVEN

3.1 Beschreibung der Trassenvarianten

Die geplante L 486n soll den im Planfeststellungsverfahren befindlichen Abschnitt der L 486, der derzeit südlich der Ortslage Kevelaer an der B 9 endet, mit der A 57 AS Sonsbeck verknüpfen. Dafür sind grundsätzlich 2 Trassierungsmöglichkeiten denkbar, die vorrangig den übergeordneten regionalen Verkehren dienende, kürzere direkte Verbindung: die Südvariante und die eher als direkte Ortsumgehung von Winnekendonk zu sehende, längere Nordumgehung, bei der sich in Abhängigkeit ihrer Lage zum Ortsrand 3 unterschiedliche Trassenführungen ergeben. Die 3 Nordvarianten queren die Niers östlich des Spanshofes, um im großen Bogen die Siedlungsbereiche von Winnekendonk in ortsnaher Lage (Nordvariante A) bzw. ortsferner Lage (Nordvariante C, Nordvariante B liegt dazwischen) zu umgehen. Die Variante A kann dabei auf einer Streckenlänge von ca. 550 m die vorhandene Trasse der K 49 nutzen. Im Kreuzungsbereich der L 362 / L 491 schleifen die drei Nordvarianten in gleicher Linie auf die derzeitige Trasse der L 491 in Richtung AS Sonsbeck ein. Bis zur L 362 (Kervenheimer Straße) verlaufen die Nordvarianten in Hochlage, danach liegen sie geländegleich. Die Streckenlängen der Nordvarianten liegen bei 9,73 km (A), 10,16 km (B) und 10,81 km (C). Die Südvariante verläuft als wesentlich kürzere (Länge: 7,08 km) direktere Streckenverbindung in großer Entfernung zu den Siedlungsbereichen von Winnekendonk durch die Freiraumbereiche südlich des Alt-Wettenschen Busches in überwiegend geländegleicher Gradientenlage, um etwas weiter als die Nordvarianten auf die vorhandene Trasse der L 491 einzuschwenken. Der geplante Straßenquerschnitt ist im Hinblick auf das prognostizierte Verkehrsaufkommen in einer Breite von 12 m zu bauen, der einen einseitigen Radweg von 2,25 m Breite einschließt. Eine Entwurfsgeschwindigkeit von 80 km/h wird zugrundegelegt.

3.2 Beurteilung der Varianten

3.2.1 Raumordnung, Städtebau und Verkehrsverhältnisse

Im gültigen Landesstraßenbedarfsplan ist die L 486n als "übrige Maßnahme der Stufe 1" enthalten. Gemäß Landesentwicklungsplan (LEP) werden regionale Entwicklungsachsen im Gebietsentwicklungsplan dargestellt. Hier ist die geplante Ortsumgehung Kevelaer und Winnekendonk im Zuge der L 486 als Teil einer überregional/regionalen Verbindungsstraße dargestellt, die durch die Aneinanderreihung mehrerer geplanter Ortsumgehungen in Ost-West-Richtung den deutsch-niederländischen Grenzraum mit dem südlichen Münsterland verbindet. Die Südvariante als direkte Verbindung der beiden Anknüpfungspunkte B9 und AS A 57 dient dieser raumordnerischen Zielsetzung, die Nordvarianten hingegen müssen aufgrund ihrer ungünstigen, wesentlich längeren Streckenführung hinsichtlich dieser Zielerfüllung als von geringer Bedeutung eingeschätzt werden.

Ziel der innerörtlichen Verkehrsentwicklung Kevelaers ist es, den von dem derzeit am östlichen Ortsrand von Kevelaer angebotenen Verkehrsstrom von und nach Winnekendonk / Sonsbeck / A 57 zukünftig an den südlichen Ortsrand umzuorientieren, um die Kevelaerer Innenstadt zu entlasten und durch den südlichen Anknüpfungspunkt der Ortsumgehung an die B9 auch ausreichende Entlastungseffekte für die Ortsdurchfahrt Winnekendonk zu erwirken. Die derzeitige Verkehrssituation der Ortsdurchfahrt Winnekendonk Richtung Kevelaer (L 486) ist mit einem durchschnittlichen täglichen Verkehr (DTV) von 10.132 Kfz/24h belastet. Dagegen wurden in Richtung Autobahnanschluß Sonsbeck (L 362) 3.546 Kfz/24h gezählt.

Die Verkehrsprognose sagt für diesen Straßenzug der L 486 / L 362 (Kevelaer - Autobahnanschlußstelle) bezogen auf das Jahr 2010 eine relativ starke Verkehrszunahme von insgesamt ca. 30 % voraus. Für die Nordvarianten gilt, daß wesentliche Verkehrsanteile weiterhin die Ortsdurchfahrt Winnekendonk benutzen werden, da die Nordvarianten bei einer Anbindung im Süden von Kevelaer aufgrund der ungünstigen Linienführung und der längeren Fahrstrecke einen erheblichen Umweg bedeuten würden, und die Verkehrsteilnehmer weiterhin die vorhandene Straße durch den Ort benutzen werden. Folglich sind auch nur geringe Entlastungswirkung von 41 % Richtung Kevelaer auf der L 486 bzw. von lediglich 16 % in Richtung A 57 (L 362). Für die Südvariante hingegen gilt, daß nur noch Ziel- und Quellverkehr von und nach Winnekendonk die Ortsdurchfahrt benutzt, so daß es sowohl auf dem Abschnitt westlich Winnekendonk auf der L 486 mit 66 % als auch besonders östlich des Ortes mit 72 % zu einer spürbaren Entlastung des Ortes kommen wird. Zusammenfassend läßt sich mit den Nordvarianten eine verkehrliche Entlastung von Winnekendonk nur unzureichend erzielen, während die Südvariante die Durchgangsverkehre sinnvoll ableitet und zu den gewünschten Entlastungseffekten führen wird.

3.2.2 Umweltauswirkungen

Bei den Auswirkungen der Trassenvarianten lassen sich bau-, anlage- und betriebsbedingte Auswirkungen unterscheiden:

Auswirkungen auf Boden / Wasserdargebot

Die Flächenversiegelung bzw. die -inanspruchnahme stellt die wesentliche Beeinträchtigung dar. In bezug auf das Schutzgut Boden verlaufen alle Varianten vorwiegend durch hoch empfindliche Bereiche, hinsichtlich des Wasserdargebots sind zumeist Flächen mittlerer Empfindlichkeit betroffen. Da von allen Varianten gleichwertige Flächen in Anspruch genommen werden, sind die erheblich voneinander abweichenden Streckenlängen ausschlaggebend: die Südvariante stellt sich aufgrund ihrer kürzeren Trassenführung als die Variante mit den geringeren Beeinträchtigungen dar.

Auswirkungen auf Bioklima

Aufgrund der zu erwartenden geringen Verkehrsemissionen entstehen nur unerhebliche Schadstoffbelastungen der Luft. Bei der Nordvariante A kommt es durch die Dammlage an der Ortsrandzone zur einer Abriegelung der Frischluftzufuhr, die aber durch das klimatische Regenerationspotential der Umgebung ausgeglichen werden kann. Insgesamt sind alle Varianten als verträglich einzustufen.

Auswirkungen auf Biotoptypen / Fauna

Neben der direkten Zerstörung von Lebensräumen durch die geplante Trassenführung der Südvariante ist hier die Zerschneidung und Isolierung von Lebensräumen und Populationen als entscheidender Konflikt herauszustellen. Betroffen sind hier wertvolle große, relativ ungestörte Biotopkomplexe aus Gewässerauen, Grünländern und Waldbeständen. Die Auswirkungen sind aus Sicht des Biotop- und Artenschutzes so stark, daß die geplanten Eingriffe als nicht ausgleichbar einzuschätzen sind. Bei den Trassenführungen der Nordvarianten kommt es neben der direkten Zerstörung und Beeinträchtigung ebenfalls zu Zerschneidungen von Biotopkomplexen mit Unterbrechung von Wanderwegen und Isolation von Lebensräumen und Populationen. Im Unterschied zur Südvariante handelt es sich im Norden vorwiegend um einzelne naturnahe Waldbereiche, die betroffen sind. Auch hier ist ein Ausgleich der Eingriffe aus der Sicht des Biotop- und Artenschutzes nicht möglich. Festzuhalten ist, daß bei keiner der vier untersuchten Trassenführungen ein Ausgleich hinsichtlich des Biotopotentials möglich ist, und somit alle Varianten als nicht verträglich eingestuft werden müssen.

Auswirkungen auf Erholungseignung / Wohnumfeldqualität

Durch die Trassenführungen sind zwei unterschiedlich erholungsgerechte Landschaftsraumtypen von Verlärmung, Zerschneidung und Minderung der Erlebnisqualität betroffen: Die Südumgehung verläuft durch einen bisher relativ unzerschnittenen, durch Naturnähe und landschaftliche Ruhe geprägten Freiraum; die Nordvarianten durchziehen einen erholungsmäßig stark frequentierten, siedlungsnahen Freiraum, der besondere Bedeutung für die Kurzzeiterholung besitzt. Die Nordvariante A besitzt aufgrund ihrer Ortsrandlage die geringeren Freiraumzerschneidungseffekte. Bei der Südvariante stellen sich die Zerschneidungs- und Verlärmungseffekte (prognostiziertes hohes Verkehrsaufkommen) am gravierendsten dar.

Auswirkungen auf Natur- und kulturhistorische Eigenart

Die Nordvarianten verursachen durch die Dammlage nördlich der Niers eine Zerschneidung der Blickbeziehung zwischen Winnekendonk und Kevelaer und eine optische Beeinträchtigung der Höfereihe Niersstraße, die zwar nicht reversibel sind, aber als nicht ausschlaggebend einzuschätzen sind. Insgesamt sind erhebliche Beeinträchtigungen von kulturhistorisch bedeutsamen Gütern bei keiner der Varianten zu erwarten. Naturhistorisch wertvolle Bereiche werden ebenfalls nicht in Anspruch genommen. Somit sind alle vier Varianten als verträglich einzuschätzen.

Beurteilung der Nullvariante

Die prognostizierte Verkehrszunahme auf dem vorhandenen Straßennetz führt zu einer Verschärfung der Verkehrsverhältnisse und der Lärm- und Schadstoffbelastungen in Winnekendonk und Kevelaer. Die vorhandene Konfliktsituation im Bereich der Ortsdurchfahrten entsteht durch Verkehrsengpässe, Immissionsbelastung der Wohnnutzung und schlechte Nutzbarkeit bzw. Aufenthaltsqualität des Straßenraums für Fußgänger und Radfahrer. Die im relativ gering wirksamen Umfang durchführbaren Optimierungsmöglichkeiten beschränken sich auf Rückbaumaßnahmen, die jedoch aufgrund der geringen Fahrbahnbreite nur bedingt realisierbar sind. Auch außerhalb der Siedlungslagen führt die Verkehrszunahme zu einer Erhöhung der Umweltbelastungen vor allem im Hinblick auf die Erholungs- und Biotopfunktion der Landschaft.

Beurteilung der Umweltverträglichkeit und Variantenempfehlung

Entsprechend des gesetzlichen Auftrages sind Linie und Gradienten der Varianten hinsichtlich Vermeidungs- und Minderungsmaßnahmen schon bei der Erstellung des straßenbaulichen Grobvorentwurfs optimiert worden. Im Hinblick auf eine Beurteilung der Varianten stellen sich die verbleibenden Auswirkungen wie folgt dar:

Bei den Schutzgütern Erholungseignung und Biotoptypen/Fauna verursachen alle vier Varianten erhebliche und/oder nachhaltige Beeinträchtigungen, wobei die von der Nordvariante A ausgehenden Belastungen als die geringeren eingeschätzt werden müssen; von der Südvariante gehen diesbezüglich die schwerwiegendsten Auswirkungen aus. Hingegen bewirkt die Südvariante bezüglich der Schutzgüter Boden, Wasserdargebot und Wohnwert die geringeren Beeinträchtigungen. Die bioklimatischen Auswirkungen aller vier Varianten sind als unerheblich zu beurteilen. Auch die natur- und kulturhistorische Eigenart des Untersuchungsraumes ist durch keine schwerwiegenden und ausschlaggebenden Beeinträchtigungen betroffen.

Insgesamt sind die durch alle vier Varianten verursachten Auswirkungen auf die Schutzgüter Boden, Wasserdargebot, Erholungseignung/Wohnumfeldqualität und Biotoptypen/Fauna unter Berücksichtigung von Vermeidung und Verminderung als erheblich und/oder nachhaltig einzuschätzen und somit insgesamt in der Definition des Landschaftsgesetzes Nordrhein-Westfalen LG NW § 4 (4) als nicht ausgleichbar zu bewerten. In diesem Sinne sind alle vier Varianten in bezug auf die untersuchten Aspekte insgesamt als nicht verträglich zu bewerten.

Bei einer Gewichtung der Schutzgüter entsprechend ihrer Bedeutung für den Untersuchungsraum bzw. die Region sind die Erholungseignung der Landschaft und die Biotoptypen/Fauna aus folgenden Gründen höher zu werten:

- Aufgrund regional und überregional bedeutsamer Erholungsschwerpunkte (z. B. Wallfahrtsort, Ferienpark, Kur- und Erholungszentrum) in Verbindung mit einem relativ dichten ausgewiesenen (Fern-)Rad-Wanderwegenetz besitzt die Landschaft um Kevelaer und Winnekendonk sehr hohe Bedeutung für die Erholung;
- des Weiteren weist der Untersuchungsraum insgesamt eine hohe Diversität an naturnahen Lebensraumtypen auf. Vor allem der Landschaftsraum um die Auenbereiche der Niers, der Fleuth und der Waterforth, die durch Strukturvielfalt und Störungsarmut gekennzeichnet sind, besitzen aufgrund spezieller Tierartenvorkommen überregionale Bedeutung.

Unter Berücksichtigung der hohen Bedeutung der Erholungseignung und der Biotopfunktion für den Untersuchungsraum sollte der Nordvariante A trotz des größeren Beeinträchtigungsumfanges für Boden, Wasserdargebot und Bioklima im Vergleich zu den anderen untersuchten Varianten eher der Vorzug zur Realisierung gegeben werden, nicht zuletzt auch weil ein Großteil der Beeinträchtigungen dieser Schutzgüter vermieden, vermindert oder ausgeglichen werden können. In die Abwägungsentscheidung für eine Realisierung der Trassenführung der Nordvariante A sind die geringen verkehrlichen Entlastungseffekte dieser Variante für die Ortsdurchfahrt einzubeziehen.

6. UMWELTVERTRÄGLICHKEIT UND VARIANTENEMPFEHLUNG

• Umweltverträglichkeit

Die Umweltverträglichkeitsstudie dient der Feststellung der Verträglichkeit von Trassenvarianten. Es ist zu überprüfen, ob eine der Varianten mit den Umweltzielen und den bestehenden Nutzungsansprüchen bestmöglich vereinbar gemacht werden kann, und ob zu erwarten ist, daß erhebliche oder nachhaltige Beeinträchtigungen nicht vermieden und nicht ausgeglichen werden können. Alle Vor- und Nachteile, Risiken und Folgen jeder Trassenvariante sind aufzuzeigen, um den Entscheidungsprozeß im Linienbestimmungsverfahren vorzubereiten (Forschungsbericht Straßenbau und Straßenverkehrstechnik Heft 454/1985).

Der Untersuchungsraum ist insgesamt durch eine hohe Raumempfindlichkeit gekennzeichnet. Die durch die vier Varianten verursachten Auswirkungen sind für die Landschaftspotentiale Boden, Erholungseignung/Wohnumfeldqualität und Biotoptypen/Fauna unter Berücksichtigung von Vermeidung und Verminderung als erheblich und/oder nachhaltig einzuschätzen und somit insgesamt in der Definition des Landschaftsgesetzes Nordrhein-Westfalen LG NW § 4 (4) als nicht ausgleichbar zu bewerten. Gleiches gilt für die Auswirkungen der Nordvariante C auf das Wasserdargebot. In diesem Sinne sind alle vier Varianten in bezug auf die oben genannten Aspekte insgesamt als nicht verträglich zu bewerten.

• Rangfolge der Varianten

Teilaspekte	Südvariante	Variante Nord A	Variante Nord B	Variante Nord C
Boden	1	2	3	4
Wasserdargebot	1	3	3	4
Bioklima	1	2	3	4
Biotoptypen / Fauna	4	1	2	3
Erholungseignung / Wohnumfeldqualität	4	1	2	3
Natur- und kulturhistorische Eigenart	-	-	-	-

1 = Variante mit den geringsten Beeinträchtigungen

2 =

3 =

4 = Variante mit den höchsten Beeinträchtigungen

- = keine Rangfolgenunterschiede

Tab. 27: Rangfolge der Varianten bezüglich der untersuchten Teilaspekte

Die Tabelle zeigt auf, daß für die abiotischen Faktoren wie Boden, Wasserdargebot und Bioklima die Südvariante die mit den geringeren Auswirkungen ist. Hierbei ist zu berücksichtigen, daß die Auswirkungen auf das Bioklima nicht erheblich sind, und die Beeinträchtigungen des Wasserdargebots durch entsprechende Maßnahmen weitgehend vermieden oder vermindert werden können (Ausnahme: Variante C). Die Auswirkungen auf den