

Erläuterungsbericht zur 45. Änderung des Flächennutzungsplans der Stadt Rheda-Wiedenbrück ¹

1. Anlass

1.1 Historische Entwicklung

Die bauliche Entwicklung der Stadt Wiedenbrück war vor dem ersten Weltkrieg geprägt durch eine Neugliederung der überwiegend landwirtschaftlichen Nutzflächen und die in diesem Zuge eingemessenen Wegeflächen, insbesondere durch die Ringwege (Ostring, Südring, Westring und Nordring), die seinerzeit in einer Regelbreite von 12,0 m eingemessen und überwiegend auch als Erschließungs- und Verkehrsstraße ausgebaut wurden.

Erst nach dem 2. Weltkrieg setzte die Städteplanung im heutigen Sinne ein, die erforderlich wurde durch den Bevölkerungszuwachs und durch strukturelle Umwandlungen. Niederschlag dieser Entwicklung ist der Wirtschaftsplan (heute: FNP) der Stadt Wiedenbrück aus dem Jahre 1955, der den bestehenden Südring als geschlossenes Ringwegesystem enthält, wobei im Bereich Südring die bauliche Entwicklung erst am Anfang stand.

Im Jahr 1957 vereinbarten die Städte Rheda und Wiedenbrück ihre Städteplanung aufeinander abzustimmen. Zur Koordinierung der städtebaulichen Entwicklungsplanung wurde von den Städten ein Planungsbüro mit der Aufstellung eines Flächennutzungsplanes beauftragt. Der Wirtschaftsplan/Flächennutzungsplan der Stadt Wiedenbrück wurde 1959 vom Rat der Stadt verabschiedet und im Jahre 1960 durch den Regierungspräsidenten genehmigt.

Im Zusammenhang mit dieser Neuaufstellung des Flächennutzungsplanes wurde durch die Stadt Wiedenbrück ein Verkehrsgutachten (Ing. Richard / Mayr) in Auftrag gegeben, welches im Flächennutzungsplan ausgewertet wurde. Das Verkehrsgutachten zielte darauf ab, die Stadt, insbesondere den Stadtkern von Wiedenbrück vom Durchgangsverkehr zu entlasten. Die Entlastung sollte über das Ringstraßensystem erfolgen, und somit wurde das vorhandene Ringsystem als Hauptverkehrsstraße dargestellt, wobei der Abschnitt Südring, zwischen Lippstädter Straße und Ostring als geplante Hauptstraße dargestellt wurde.

Aus dem Jahre 1969 liegt ein Flächennutzungsplanentwurf für die Stadt Wiedenbrück vor, der das innerstädtische Straßennetz differenzierter betrachtete und die Straßen entsprechend ihrer Klassifizierung darstellt. Hier wird das Ringsystem als geplante Landstraße dargestellt, allerdings sollte nach diesem Planentwurf die geplante Landstraße im Süden von Wiedenbrück neu geführt werden. Angedacht war eine großzügige Ortsumgehung von der Kreuzung Ostring /Rietbergerstraße bis zur Schnittstelle Nordring/Westring (90 grad Kurve).

Für die Stadt Rheda-Wiedenbrück wurde im Jahr 1971 eine Entwicklungsplanung von der Freien Planungsgruppe Berlin (FPB) aufgestellt, die auch zu den Verkehrswegen eine Aussage getroffen hat. Hier heißt es u.a. „In den alten Stadtkernen treten wegen der engen Straßen Funktionsüberlagerungen auf, die zur Einrichtung von einigen Fußgängerstraßen führen sollten. Die gegenseitige Behinderung von Durchgangs-, Ziel-/Quell- und Binnenverkehr kann nur mit Maßnahmen außerhalb der Kerne behoben werden, wobei die Naturräume so weit wie möglich geschützt werden sollten da es bislang keine leistungsfähigen Ring- und Tangentensysteme für die Kerne gibt, die eine Flächenverteilung des Verkehrs bewirken können“.

Die FPB kommt im Ergebnis zu Vorschlägen zur Netzverbesserung, die auch den Ausbau und die Vervollständigung des Stadtringes beinhalten.

Die von der FPB aufgestellte Entwicklungsplanung sieht grundsätzlich die Notwendigkeit für den Ausbau und die Schließung des Ringstraßensystems unter Berücksichtigung der Naturräume vor. Nur wegen des seinerzeit erforderlichen hohen Investitionsaufwands (Bau von zwei Brücken über Ems u. Bahn) konnte die Konzeption des Stadtentwicklungsgutachtens nicht konsequent zu Ende geführt werden.

Im Jahre 1973 wurde für Rheda-Wiedenbrück ein Generalverkehrsplan aufgestellt, der für den Netzschluss Südring folgende Aussage getroffen hat: Der Ausbau eines geschlossenen Straßenringes um den Kernbereich Wiedenbrück herum im Zuge des Südringes ist aus verkehrstechnischer Sicht nicht erforderlich, denn der von Süden her nach Norden gerichtete Durchgangsverkehr wird das Stadtgebiet auf der B 61 umgehen, und der Ziel- und Quellverkehr des Verkehrsbereiches Burgweg von Osten her ist nicht so groß, als dass die für eine Ems-/Bahnbrücke erforderlichen Investitionsmittel zu rechtfertigen sind.

Auch im Generalverkehrsplan wird bei einer Schließung des Ringstraßensystems auf die hohe Investition für den Brückenbau verwiesen, aber darüber hinaus auch auf den geringen Anteil des Binnenverkehrs, der diese Straße nutzen würde.

Im Jahre 1987 ist die Stadt Rheda-Wiedenbrück mit dem Stadtkern von Wiedenbrück der Arbeitsgemeinschaft Historische Stadtkerne beigetreten. Zum Schutz und zur Pflege der Historischen Stadtkerne hat die Arbeitsgemeinschaft umfassende Erneuerungsprogramme erarbeitet. Zu diesen Programmen gehört u. a. auch der Maßnahmenswerpunkt „Entlastung vom Durchgangsverkehr“.

Für den Historischen Stadtkern wurde auf der Grundlage der formulierten Ziele der Arbeitsgemeinschaft eine Untersuchung zum Verkehrskonzept Wiedenbrück beauftragt, die durch das Büro Dr.-Ing. Baier aus Aachen erarbeitet wurde. Das Büro kam in der Untersuchung zu dem Ergebnis, dass der Durchgangsverkehr bezogen auf das Gesamtverkehrsaufkommen einen Anteil von 25 % hat, wobei die Wasserstraße einen deutlich höheren Anteil an Durchgangsverkehr aufgewiesen hat.

Die Ergebnisse dieser Untersuchung wurden bei der Neuaufstellung des Verkehrsrahmenplanes berücksichtigt.

Seit 1990 liegt nun der Verkehrsrahmenplan der Stadt Rheda-Wiedenbrück vor, der den Netzschluß Südring als wichtige Netzergänzung zur Entlastung des Historischen Stadtkernes Wiedenbrück einstuft. Nach dem Verkehrsrahmenplan wird der Netzschluß in die Prioritätsstufe 1 eingestuft.

Der Verlauf der geplanten Straße wurde wesentlich durch die Streckenstilllegungen der Deutschen Bundesbahn beeinflusst. Die parallel zur Lippstädter Straße verlaufende Bahnstrecke und die hiervon in Richtung Osten abzweigende Strecke nach Rietberg wurden Anfang der 1990er. Jahre von der Bahn AG aufgegeben und teilweise von der Stadt erworben. Durch den Erwerb der Bahntrasse bestand für die Stadt die Möglichkeit, das Ringstraßensystem zu schließen, ohne dass der Trassenverlauf Wohngebiete zerschneiden würde.

In dem geplanten Trassenverlauf wurde die Chance erkannt, das Straßenprojekt ohne eine zusätzliche Durchtrennung innerstädtischer Verflechtungen zu realisieren. Bereits durch die Bahnlinie waren die Wegebeziehungen im Süden Wiedenbrücks auf

die vorhandenen Querungsstellen der Bahn ausgerichtet worden und diese können nun in das Konzept für eine Hauptverkehrsstraße integriert werden, ohne zu einer grundlegenden Neuorientierung zu führen.

Alle Baugebiete, die in der Folgezeit im Süden von Wiedenbrück im Bereich der Straßenneubauplanung entwickelt wurden, haben in ihrem Erschließungskonzept den geplanten Netzschiuß „Südring“ berücksichtigt. Ein erklärtes Ziel der Erschließungskonzeption dieser Baugebiete ist die „kurze Anbindung“ der Wohngebiete an das Vorbehaltsnetz.

1.2 Netzstruktur

Nach dem Verkehrsrahmenplan der Stadt Rheda-Wiedenbrück, der durch das Büro Dorsch Consult im Jahre 1990 aufgestellt wurde, wird das Stadtgebiet gegliedert in das so genannte Vorbehaltsnetz (innerstädtische Hauptverkehrsstraßen) und die Tempo 30 Zonen. Zu diesen Tempo 30 Zonen gehören die Innenstädte von Rheda und Wiedenbrück und z. B. zusammenhängende Wohnquartiere, die in den Randbereichen vom Vorbehaltsnetz begrenzt werden.

Bereits in dieser Untersuchung wurde festgestellt, dass durch die enorme Verkehrszunahme der Jahre vor 1990 und trotz der fertig gestellten Umgehungsstraße die innerstädtischen Hauptverkehrsstraßen Verkehrsbelastungen zwischen 10.000 und 12.000 KFZ/16 Std. aufweisen. Bedingt durch diese Belastung haben die Hauptverkehrsstraßen in den teilweise dicht bebauten Bereichen der Innenstädte eine sehr hohe Trennwirkung.

Diese Trennwirkung wurde besonders kritisch im Stadtkern von Wiedenbrück gesehen, da hier stark belastete Straßen (z. B. Wasserstraße) durch den Kernbereich hindurchführen.

Nach dieser Untersuchung ist der geplante Netzschiuß Südring eine sehr wichtige Netzergänzung und wurde entsprechend der Bedeutung für das Straßennetz von Wiedenbrück als Maßnahme in die Prioritätsstufe 1 eingestuft.

1.3 Bedeutung der Straße für das innerstädtische Vorbehaltsnetz

Die wesentliche Bedeutung für den neuen Südring besteht darin, dass er ein allgemeines Verkehrsinteresse befriedigt. Auf Grund der vorgegebenen Netzstruktur für das Vorbehaltsnetz im Stadtteil Wiedenbrück wird diese wichtige Netzverbindung den innerstädtischen Straßenring schließen und hierdurch die Verteilung des innerstädtischen Binnenverkehrs und den Ziel-/Quellverkehr aus den angrenzenden Wohnbereichen verbessern.

In der Folge werden durch den Netzschiuß Bereiche, die heute eine deutlich höhere Verkehrsbelastung aufweisen, entlastet und andere Straßen werden durch den Netzschiuß stärker belastet werden. In der Gesamtbetrachtung erfolgt aber eine gleichmäßigere Verteilung der Verkehrsbelastung.

Der Historische Stadtkern Wiedenbrück wird durch die Straßenneubaustrasse vom „Durchgangsverkehr“ bezogen auf den Innenstadtbereich entlastet. Diese Entlastung entspricht den Zielvorgaben der Arbeitsgemeinschaft „Historische Stadtkerne“.

Auf Grund der Verkehrsbedeutung dieser Straße für den regionalen Ziel-/Quellverkehr soll die Straße klassifiziert und als Kreisstraße gebaut werden. Die regionale Verkehrsbedeutung wurde durch die Verkehrszählung aus dem Jahre

2002 nachgewiesen und explizit für die Verkehrsanteile durch das Büro Dorsch Consult im Jahr 2005 analysiert.

Nach den Ergebnissen der Verkehrsuntersuchung Südring ergibt sich für den Abschnitt östlich der Von Willen Straße Richtung Rietberger Straße ein Verkehrsanteil von rd. 52 % mit überörtlicher Bedeutung, wobei hierin der Anteil des reinen Durchgangsverkehr lediglich 14 % beträgt. Der Verkehrsanteil mit überörtlicher Bedeutung liegt somit geringfügig über dem innerörtlichen Verkehr (Binnenverkehr) mit rd. 48 %.

Verkehr mit überörtlicher Bedeutung heißt in diesem Zusammenhang:

- Quellverkehr = Verkehr aus Wiedenbrück/St.Vit ins Umland
- Zielverkehr = Verkehr aus dem Umland mit Ziel Wiedenbrück
- Durchgangsverkehr = Verkehr aus dem Umland ins Umland.

Durch die regionale Vernetzung des neuen Südringes mit klassifizierten Straßen und den direkten Verbindungen übernimmt diese Straßenneubautrasse die Funktion einer klassifizierten Straße für das innerstädtische Verkehrsnetz.

1.4 Wesentliche Ziele dieser Verkehrsplanung

- Verkehrsentflechtung auf dem bestehenden Ringstraßensystem im Stadtteil Wiedenbrück
- Entlastung des Historischen Stadtkern Wiedenbrück vom Durchgangsverkehr
- Verkehrsentflechtung auf den Erschließungsstraßen der angrenzenden Baugebiete
- Direkte Anbindung der angrenzenden Wohngebiete an das Vorbehaltsnetz
- Vermeidung von Umweg-/Schleichverkehren
- Berücksichtigung aller Verkehrsteilnehmer bei der Gestaltung des Straßenraumes

1.5 Alternative Trassenführungen

- Nullvariante
Durch die Nullvariante können die o.g. Ziele der Verkehrsplanung nicht erreicht werden; gerade unter dem Gesichtspunkt der Verkehrsentwicklung wird eine Verkehrsentflechtung erforderlich, um auch zukünftig ein leistungsfähiges innerstädtisches Verkehrsnetz vorzuhalten.
- Große Lösung (Weiträumig um die Innenstadt von WD)
Mit dem Netzschluß „Südring“ soll keine Umgehungsstraße für den Durchgangsverkehr gebaut werden, weil hierdurch nicht die o.g. Zielvorgaben erfüllt werden können.

Umgehungsstraßen werden im Wesentlichen nur dann erforderlich, wenn auf innerstädtischen Stadtstraßen ein hoher Anteil an Durchgangsverkehr existiert und dieser durch eine weiträumige Umfahrung der Innenstadt die Stadtstraßen entlastet. Somit kann eine Umgehungsstraße nicht die Anforderungen erfüllen, die an diese Straßenneubautrasse gestellt werden, weil der Anteil des reinen Durchgangsverkehr nur 14 % der Gesamtbelastung beträgt. Der Ziel- und Quellverkehr, aber auch der Binnenverkehr würde weiterhin das innerstädtische Straßennetz belasten.

Auch bestünde durch diese Variante nicht die Möglichkeit, die neuen Baugebiete im Süden von Wiedenbrück auf kurzem Wege an das Vorbehaltsnetz und an die A 2 anzubinden.

- Weiterführung der Trasse im Bestand
Die Weiterführung der Trasse im Bestand scheidet aus, weil die Nutzungsansprüche an die Straßenneubautrasse nicht sichergestellt werden können. Im Bestand kann keine ausreichende Fahrbahnbreite in Verbindung mit der Anlage von beidseitig geführten Geh-/Radwegen realisiert werden, weil die Flächenverfügbarkeit nicht gewährleistet ist. Außerdem wären aktive Maßnahmen zum Schutz der angrenzenden Bebauung nicht möglich.

Des Weiteren könnten im Bestand die Verkehrssicherungsmaßnahmen zum Schutz der schwächeren Verkehrsteilnehmer nicht umgesetzt werden.

- Trassenführung auf der Bahntrasse
Mit der Führung der Straßenneubautrasse auf der alten Bahntrasse können die o.g. Ziele der Verkehrsplanung zum Ringschluß erreicht werden. Diese Variante wird durch die Führung im Innenbereich die Ziel-/Quellverkehre mit regionaler Verkehrsbedeutung aufnehmen und auf direktem Weg führen.

Durch die Lage der Trasse wird die Straße den Historischen Stadtkern vom Durchgangsverkehr entlasten. Mit dieser Verkehrsmenge ist nur der Durchgangsverkehr gemeint, der den historischen Stadtkern durchfährt, aber dennoch zum innerstädtischen Ziel-/Quellverkehr zählen kann. Die Binnenverkehre werden sich neu verteilen und zu einer Verkehrsentflechtung beitragen.

Da es sich bei dieser Maßnahme um eine Planung im Hauptstraßennetz der Stadt handelt, wird die Änderung des Flächennutzungsplans erforderlich.

2. Ziele der Planung

Ziel der Stadt Rheda-Wiedenbrück ist u.a. die Schaffung eines leistungsfähigen Straßennetzes zur Erhaltung und Stärkung der Attraktivität der Stadt. Das Gesamtverkehrsaufkommen, d.h. die Kommunikation zwischen den einzelnen Lebensbereichen Wohnen, Arbeiten, Produzieren, Versorgen und Erholen, wird auch zukünftig überwiegend auf der Straße abgewickelt werden. Für diese Funktionsfähigkeit des Gesamtverkehrsnetzes kommt daher dem Straßennetz eine wesentliche Bedeutung zu.

Ein bestehendes Straßennetz kann nur eine begrenzte Verkehrsmenge zur Erhaltung der Funktionsfähigkeit aufnehmen. Im Rahmen der Stadtentwicklung können somit nicht nur neue Baugebiete geschaffen werden, sondern von der Stadtplanung ist hier auch die erforderliche Infrastruktur weiterzuentwickeln.

Zur Erhaltung der Mobilität des Einzelnen ist es somit von wesentlicher Bedeutung, dass die Stadtentwicklung bei allen Stadtentwicklungsmaßnahmen den Individualverkehr berücksichtigt. In Bezug auf diese Straßenplanung hat deshalb die Bauleitplanung bei der Entwicklung der südlich angrenzenden Baugebiete diese Straße in das Erschließungskonzept bereits mit einbezogen.

Der geplante Netzschluss erstreckt sich zwischen den Verkehrsknoten Lippstädter Str./Südring und Rietberger Str./Ostring. Hierdurch wird der bestehende ringförmige Straßenzug Nordring/Ostring/Südring/Westring geschlossen. Durch diese Maßnahme soll eine verkehrliche Entlastung des historischen Stadtkerns Wiedenbrück wie auch eine geordnete Verkehrsabwicklung der im Umfeld der neuen Trasse entstehenden Ziel- und Quellverkehre erreicht werden. Letztere resultieren wesentlich aus den in den letzten 15 Jahren durchgeführten Siedlungsmaßnahmen am südöstlichen Siedlungsrand Wiedenbrück. Hier

wurden seit 1985 ca. 500 WE neu errichtet (Baugebiete Westernstroer, Hudeweg, Holtkampstr.), deren Verkehrsaufkommen bisher lediglich jeweils in eine Richtung an das übergeordnete Straßennetz angeschlossen werden konnte. So wurden die Baugebiete Westernstroer und Holtkampstr. über zwei Anschlussstellen an die Lippstädter Str. angeschlossen und das Baugebiet Horstwiesenweg mit einer Anschlussstelle an den Ostring angeschlossen. Hierdurch kommt es zu erheblichen Umwegverkehren, die u. a. die Straßen im historischen Stadtkern Wiedenbrück – und hier insbesondere die Wasserstr. – belasten.

Ziel der Flächennutzungsplan-Änderung ist die Darstellung der geplanten Straße im Verkehrsgefüge und im städtebaulichen Kontext sowie ihrer konzeptionellen Schlüssigkeit im Hinblick auf abzuwägende Belange.

3. Grundlagen der Planung

Die Flächennutzungsplan-Änderung basiert auf folgenden fachtechnischen Einzeluntersuchungen bzw. Gutachten:

1. Maßnahmen und Ziele der Historischen Stadtkerne
2. Verkehrsgutachten Dr. Baier 1990
3. Verkehrsrahmenplan 1990, erstellt durch die Fa. Dorsch Consult
4. Verkehrsuntersuchung Südring v. Januar 1997, erstellt durch die Fa. Dorsch Consult
5. Umweltverträglichkeitsuntersuchung (UVU) zum geplanten Neubau der K3 n, erstellt durch das Büro für Garten- und Landschaftsplanung Dipl. Ing. Hans Lutermann
6. Straßenentwurf, erstellt durch den Kreis Gütersloh, Tiefbauamt
7. Aktualisierung der Verkehrsuntersuchung Südring v. November 2002, erstellt durch die Fa. Dorsch Consult

Der Verkehrsrahmenplan wurde am 21.03.1991 im Bau-, Planungs- und Verkehrsausschuss beraten und als Leitkonzept für die weiteren Verkehrs- und Straßenplanungen in der Stadt Rheda-Wiedenbrück beschlossen. Der enge Zusammenhang mit der verkehrlichen Entwicklung im historischen Stadtkern Wiedenbrück wurde hierbei besonders gewürdigt.

In konsequenter Fortsetzung der im Verkehrsrahmenplan vorgeschlagenen „Netzergänzung Südring“ wurden die verkehrlichen Effekte dieser Planung in einer Sonderuntersuchung 1997 dargestellt. Parallel hierzu wurde die verkehrliche Situation im Stadtkern Wiedenbrück durch das Büro für Stadt- und Verkehrsplanung Dr. Ing. Reinhold Baier GmbH, Aachen untersucht. Die Ergebnisse beider Untersuchungen zusammen genommen ergeben den Schluss, dass eine Verkehrsentlastung der Wasserstraße aus städtebaulichen Gründen dringend erforderlich ist und nur durch eine Aktivierung des vorhandenen Ringstraßensystems und damit induzierte Verkehrsverlagerungen erzielt werden kann.

Das Verlagerungspotential der Wasserstraße wurde auf dem Stand 2002 mit 6.600 Kfz/24h ermittelt und beträgt somit auf dem Stand 2002 ca. 50% des 24-Stundenverkehrs auf dieser Straße. Dieser verlagerte Verkehr wird einen Anteil von ca. 72% des Verkehrsaufkommens auf der geplanten Straße ausmachen, wobei diese Verkehrsmenge einen Anteil aus den Siedlungsgebieten südlich der Straßenneubaustrasse beinhaltet, die zurzeit noch die Wasserstraße belasten. Die restlichen Verkehrsanteile resultieren aus den angrenzenden Siedlungsgebieten selbst.

Für das Prognosejahr 2020 wird die geplante Straße am Knotenpunkt Lippstädter Str. voraussichtlich eine Querschnittsbelastung von 9.600 Kfz/24h und am Knotenpunkt Rietberger Str. von 8.800 Kfz/24h aufweisen.

4. Einfügung in den Siedlungsbereich

Der von der Straßenplanung betroffene Siedlungsbereich ist durch sehr unterschiedliche Nutzungen geprägt. Der südlich der geplanten Straßentrasse angrenzende Bereich ist ursprünglich als Streubebauung um kleinere landwirtschaftliche Betriebe entstanden und wurde innerhalb der letzten 15 Jahre durch verschiedene Siedlungsmaßnahmen in eine geordnete städtebauliche Struktur übergeleitet. Im Kreuzungsbereich mit der Lippstädter Str. ist ein gewerblicher Betrieb (Schrottverwertung) vorhanden. Nördlich angrenzend befinden sich dem öffentlichen Gebrauch dienende Flächen (ehemaliges Amtsgebäude Reckenberg, Schulzentrum mit Grund-, Haupt- und Realschule, Sportzentrum und Kleingärten). Im östlichen Abschnitt grenzen das städt. Hallenbad, ein Gewerbebetrieb sowie ein mit gewerblichen Betrieben durchsetzter Wohnbereich an.

Die geplante Straßentrasse ist als Zwangstrassierung zwischen den Verkehrsknotenpunkten Lippstädter Str./ Südring und Rietberger Str./ Ostring zwischen die grob zu unterscheidenden Nutzungszonen „öffentlicher Gebrauch“ und Wohnnutzung eingefügt. Neben den gegebenen Anfangs- und Endpunkten waren die Flächenverfügbarkeit und die Rücksichtnahme auf die vorhandene Wohnbebauung bestimmende Kriterien. Darüber hinaus werden bestehende Verkehrsflächen (Ostring, Brücke über den Hamelbach, vorhandener Radweg) in die Trasse einbezogen.

Der Trassenverlauf wird von zwei Gewässern (Hamelbach, Ems) gequert.

Unter den gegebenen räumlichen Bedingungen stellt die gewählte Trasse die einzig mögliche Verbindung zwischen den genannten Verkehrsknoten dar. Dies ist so augenscheinlich, dass unter der Maßgabe einer Kreisstraße grundlegend andere Straßenverläufe nicht untersucht werden brauchen.

Auf Grund der beschriebenen Zwangslage rückt die geplante Straße in Teilabschnitten unmittelbar an die vorhandene Wohnbebauung heran. Immissionsbelastungen (Schall, Luftverunreinigungen) sind daher für die in der Nachbarschaft wohnenden Menschen unvermeidbar. Die in Betracht kommenden physikalischen und chemischen Größen und ihre Bewertung auf Gesundheitsgefahren wurden durch entsprechende Gutachten nachgewiesen. Eine Begrenzung dieser Immissionen auf das zulässige Maß nach der 16. BImSchV ist in Bezug auf Schallimmissionen durch aktive und passive Schallschutzmaßnahmen vorgesehen. Zu erwartende Luftverunreinigungen werden die zulässigen Grenzwerte nicht überschreiten

Zu Einzelheiten über die Immissionsbelastungen und die zur Begrenzung vorgesehenen Maßnahmen wird auf folgende Gutachten verwiesen, die Bestandteil des Erläuterungsberichts sind:

1. Schalltechnische Untersuchung zum Ringschluss des Südrings zwischen Rietberger Str. und Lippstädter Str. v. 27.05.1997
2. Schadstoffabschätzung zum Neubau des Südrings (Lückenschluss) in Rheda-Wiedenbrück v. 30.09.2003

5. Auswirkungen der Planung

Die geplante Straße ist als anbaufreie Straße konzipiert und auf eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h ausgelegt. Aus der zu erwartenden Belastung wie auch aus dem Charakter als klassifizierte Straße ergeben sich Folgewirkungen für das nachgeordnete Straßen- und Wegenetz, die vor allem in der Einhaltung ausreichender Abstände zwischen Einmündungen und Querungsstellen bestehen. So ist vorgesehen, den östlichen Ast des Südrings (alt) nicht an die neue Trasse anzuschließen, sondern den gesamten Verkehr des Baugebiets „Holtkampstr.“ – soweit er auf den Südring bezogen ist – nur an dem westlichen Ende des Südrings (alt) anzubinden. Weiterhin ist für die Volmarstr. nur ein indirekter Anschluss über den Burgweg vorgesehen.

Die Veränderungen im Erschließungsnetz haben keine nachteiligen Wirkungen auf die Erschließung der Grundstücke, da vorhandene Grundstückszufahrten und –zugänge nicht beeinträchtigt werden.

Hingegen wird die Durchlässigkeit des Verkehrsnetzes für den Fußgänger- und Fahrradverkehr durch die Bündelung der Verkehrsströme eingeschränkt. Es ist jedoch vorgesehen, die Querungsstellen für diese Verkehre auf die wichtigsten Ziele auszurichten (Schul- und Sportzentrum, Stadtkern Wiedenbrück). An diesen Stellen soll eine verkehrssichere Querung ermöglicht werden.

Weitere planerisch zu bewältigende Konflikte ergeben sich aus den zu erwartenden Verkehrsimmissionen und dem notwendigen Eingriff in den Naturhaushalt. Diese Auswirkungen werden in der Umweltverträglichkeitsuntersuchung des Büros Dipl. Ing. Lutermann dargestellt und kommen zu folgendem zusammenfassenden Ergebnis:

„...Die UVU soll die erforderlichen Grundlagen liefern, um die Auswirkungen des Vorhabens auf die Schutzgüter „Menschen, Tiere und Pflanzen, Boden, Wasser, Luft, Klima und Landschaft, einschließlich der jeweiligen Wechselwirkungen sowie die Kultur- und sonstigen Sachgüter“ (§ 2 (1) UVPG) in die Gesamtabwägung mit den übrigen Belangen und die Entscheidung über das Vorhaben einstellen zu können.

Eine grundsätzlich andere, sich vom vorliegenden Straßenbauentwurf wesentlich unterscheidende Variante mit anderer Linienführung ist wegen der bestehenden Nutzungsstruktur am südöstlichen Stadtrand von Wiedenbrück nicht denkbar. Eine Umweltverträglichkeitsstudie (UVS) mit Variantenvergleich erübrigt sich damit. Denkbar sind allenfalls geringfügige Veränderungen in der Feintrassierung, die unter den Hinweisen zur Eingriffsminimierung berücksichtigt werden.

Wegen der Lage der Trasse innerhalb eines bereits stark genutzten städtischen Außenraums kann eine weitere erhebliche Beeinträchtigung von Teilen vorgenannter Schutzgüter ausgeschlossen werden: hierzu gehören die Schutzgüter Boden, Grundwasser, Kultur- und sonstige Sachgüter sowie bedingt Luft und Klima.

Erhebliche und nachhaltige Beeinträchtigungen werden dagegen gesehen für die Schutzgüter

- Menschen durch Beeinträchtigung und wesentliche Umgestaltung des Wohnumfeldes, Zerschneidung oder Behinderung vorhandener Wege- und Blickbeziehungen sowie Belastung eines wertvollen Gebietes für die Naherholung,
- Landschaft durch Überprägung typischer Orts- und Landschaftsbilder sowie Verlärmung,
- Pflanzen und Tiere durch Verlust der brachliegenden Bahntrasse als natürlich entwickelter Biotopfläche mit Biotopverbundfunktion sowie Zerschneidung größerer, aktuell zusammenhängender und relativ störungsarmer Biotopkomplexe mit den

jeweiligen Randwirkungen und oberirdische Gewässer durch potentielle Einleitung schadstoffhaltiger Straßenabwässer.

Die erwarteten Auswirkungen können z. T. durch geeignete Maßnahmen abgemindert oder, wie im Falle der Einleitung schadstoffhaltiger Straßenabwässer in Gewässer, verhindert werden. I.d.R. verbleiben für die betroffenen Schutzgüter erhebliche und nachhaltige Beeinträchtigungen durch Anlage, Bau und Betrieb der geplanten Straße, die wegen der gegebenen Nutzungsstruktur und vor allem wegen fehlender Flächen im Umfeld der Trasse nur unvollständig ausgeglichen werden können.“

Die dargestellten nachteiligen Auswirkungen der Planung müssen gegen die zu erwartenden positiven Effekte abgewogen werden. Als positive Effekte sind folgende Wirkungen anzuführen:

1. Wie unter Pkt. 3 dargelegt, handelt es sich bei der geplanten Straße um eine Konsequenz aus der beabsichtigten Verlagerung von Verkehrsströmen von den Straßen des historischen Stadtkerns Wiedenbrück auf das periphere Straßensystem. Städtebauliches Ziel ist dabei, die Funktion und die Aufenthaltsqualität des Stadtkerns zu erhalten, bzw. zu erhöhen.
2. Die erhebliche Siedlungstätigkeit im Südosten des Siedlungsschwerpunkts Wiedenbrück hat zu einem Anwachsen der Verkehrsströme in diesem Bereich geführt, welches auch zu einer zusätzlichen Belastung der Straßen im historischen Stadtkern Wiedenbrück führt. Durch die geplante Straße wird entsprechend den verkehrsplanerischen Untersuchungen eine Lastenverteilung innerhalb des Stadtgefüges herbeigeführt.
3. Durch die in Folge der geplanten Straße geschaffenen Verkehrsreserven im Stadtkern Wiedenbrück wird eine städtebauliche Entwicklung in wichtigen Entwicklungsbereichen (Gelände der Kreisverwaltung auf dem „Reckenberg“, Landesgrundstück „Amtsgericht“ zwischen Ems und Kreissparkasse) ermöglicht, die zu einer Stabilisierung der zentralen Funktionen des Stadtkerns beitragen soll.

Im Gesamtergebnis stehen einer Reihe positiver – jedoch überwiegend nicht bezifferbarer – städtebaulicher Effekte einem im Gesamtzusammenhang gesehen vergleichsweise geringen Eingriff in vorhandene städtebauliche Kleinstrukturen gegenüber, wobei festzustellen ist, dass diese in verkehrlicher Hinsicht teilweise ungeordneten Strukturen erst im Zusammenwirken mit dieser Planung eine städtebauliche Ordnung ergeben.

Auf der Ebene der Flächennutzungsplanung kann die geplante Maßnahme daher als sinnvolle und städtebaulich verträgliche Ergänzung des Straßennetzes vertreten werden.

Eine Abwägung der hier nur grundsätzlich angesprochenen individuellen Betroffenheiten kann erst im Rahmen eines kurzfristig folgenden und bereits eingeleiteten Bebauungsplanverfahrens (Bebauungsplan Nr. 346 „Südring“) erfolgen.

6. Ziele der Landesplanung

Die Anpassung der Flächennutzungsplan-Änderung an die Ziele der Raumordnung und Landesplanung gem. § 20 Landesplanungsgesetz (LPlG) ist erfolgt und wurde mit Schreiben vom 16.08.00 durch die Bezirksregierung Detmold bestätigt.

Rheda-Wiedenbrück, den.....

Der Bürgermeister