

Sitzungsvorlage

SV-9-1071

Abteilung / Aktenzeichen

66-Straßenbau und -unterhaltung/

Datum

10.04.2018

Status

öffentlich

Beratungsfolge

Sitzungstermin

Ausschuss für Straßen- und Hochbau, Vermessung und öffentlichen Personennahverkehr

25.04.2018

Betreff

Neubau einer südwestlichen Entlastungsstraße K 8n für Olfen und Lüdinghausen-Seppenrade

Vorstellung der Ergebnisse aus dem Linienabstimmungsverfahren

Beschlussvorschlag:

Das Planungsverfahren zur K 8 n soll wie beschrieben mit der Variante 1 fortgesetzt werden.

Begründung:

I. Problem

Die B 474n wurde 2007 im Bereich Dülmen für den Verkehr freigegeben. Die weiteren Planungen zur B 474n im Raum Datteln / Waltrop sind vorangeschritten. Die Ortsumgehung Datteln ist mittlerweile planfestgestellt; der Beschluss ist rechtskräftig. Das Oberverwaltungsgerichts Münster hat alle Klagen abgewiesen. Für den Abschnitt Waltrop wurde im vergangenen Jahr das Planfeststellungsverfahren eingeleitet. Vorangeschritten sind auch die Planungen für das Industrieareal "newPark" mit Anbindung an die B 474n. Seit Dezember 2017 liegt auch der rechtskräftige Planfeststellungsbeschluss für den Bau der B67n zwischen Reken und Dülmen vor.

Angesichts der gegenwärtigen Entwicklungen wurde 2017/2018 das Verkehrsgutachten für den Bereich Olfen und Seppenrade aktualisiert. Wie in den Sitzungsvorlagen SV 7-0586 / SV 8-0952 beschrieben, ist weiterhin mit einer Zunahme der Verkehrsbelastungen zu rechnen. Es ist zu befürchten, dass insbesondere die Ortsdurchfahrt Seppenrade (B 474) aufgrund der von Norden wie von Süden wesentlich verbesserten Anbindung letztlich als Nadelöhr verbleibt.

Aufgrund der Einschränkungen im Bereich der Füchtelner Mühle macht eine Verlagerung der Verkehrsströme über die bestehende K 8 wenig Sinn (siehe auch SV-6-0874). Die Kreisstraße ist nur zum Teil geeignet den prognostizierten Verkehr aufzunehmen. Innerorts ist vor allem die Beeinträchtigung durch den Verkehrslärm problematisch, der bei einer Verkehrszunahme die Immissionsgrenzwerte überschreiten würde. Gänzlich unzureichend stellt sich dagegen der Zustand der Kreisstraße außerorts dar. Der vorhandene Querschnitt sowie Straßenoberbau sind nicht ausreichend dimensioniert. Die schmale Fahrbahn (Querschnittsbreite vorh. 5,70 m) und der zum Teil fehlende Radweg erhöhen bei einer Verkehrszunahme insbesondere in den unübersichtlichen Kurvenbereichen das Sicherheitsrisiko für Radfahrer und Fußgänger. Zudem ist die K 8 durch die Gewichtsbeschränkung der Brücken (12 t) über die Stever bzw. der Umflut nur eingeschränkt nutzbar.

II. Lösung / III. Alternativen

Eine leistungsfähige Entlastungsstraße zwischen der K 9 und der B 58 ist daher für den Kreis Coesfeld und die Region von großer Bedeutung. Diese Straße soll künftigen Auto- und Schwerlastverkehr, der über die B 474n vom Ruhrgebiet ins südliche Münsterland geleitet wird, westlich an Olfen und Seppenrade vorbei führen.

Mit dem Kreistagsbeschluss vom 07.03.2007 (SV 7-0586) hat der Kreis die Baulastträgerschaft für die mögliche Entlastungsstraße K 8n (Ortsumgehung Olfen) übernommen.

Die planungsrechtlichen Voraussetzungen für den Neubau der Kreisstraße müssen gemäß § 38 StrWG NW über ein Planfeststellungsverfahren geschaffen werden. Die Vorstufe dazu ist das Linienabstimmungsverfahren gemäß § 37 Abs. 2, 4 – 6 StrWG NW. Am 25.09.2013 (SV 8-0952) wurde die Verwaltung durch den Kreistag beauftragt, im Rahmen der Linienabstimmung die notwendigen Maßnahmen für die Beteiligung der Träger öffentlicher Belange und der Öffentlichkeit zu veranlassen.

Mit den Ergebnissen aus Verkehrsuntersuchungen und Umweltverträglichkeitsstudie (UVS) wurden 5 verschiedene Trassenvarianten entwickelt und im Linienabstimmungsverfahren den Träger öffentlicher Belange, den Naturschutzverbänden und der Öffentlichkeit vorgestellt.

Die einzelnen Varianten werden nachfolgend kurz beschrieben.

Null- / Ausbauvariante

Der derzeitige Streckenverlauf der K 8 wird beibehalten. Jedoch ist außerorts eine grundlegende Erneuerung/Verbreiterung der Fahrbahn entsprechend der zukünftigen Verkehrsverhältnisse erforderlich. Ferner sind beide Brückenbauwerke über die Stever zu erneuern. Innerhalb der Ortslage ist insbesondere der Teilabschnitt „Eckernkamp“ zu optimieren.

Modifizierte Null- / Ausbauvariante

Bei der modifizierten Null- / Ausbauvariante wird von einer westlichen Ortsumgehung Olfens ausgegangen, welche an der K 9 in Höhe der Einmündung „Springenkamp“ beginnt und dann in Richtung Nordosten verschwenkt. Die Anbindung an die bestehende K 8 wäre am nordwestlichen Ortsausgang von Olfen zwischen den Siedlungen „Schafhorst“ und „Sternbusch“ vorgesehen. Im weiteren Verlauf würde die Trasse der K 8 beibehalten. Wie auch bei der Nullvariante ist die K 8 einschl. der beiden Brücken über die Stever entsprechend der prognostizierten Verkehrsbelastung auszubauen.

Variante 1

Die Variante 1 beginnt in Höhe der K 9 etwa 1.100 m westlich des Ortsausganges und verläuft dann in Richtung Norden. Die Strecke mündet nördlich der Füchtelner Mühle in die Trasse der bestehenden K 8. Die Länge der Strecke bis zur K 8 alt beträgt ca. 2.300 m. Die neue Trasse quert die Stever ca. 600 m westlich der Füchtelner Mühle. Die Umsetzung der Variante umfasst den Neubau der Kreisstraße einschl. Brückenbauwerk von ca. 110 m Länge und den Ausbau der verbleibenden K 8 entsprechende den künftigen Anforderungen.

Variante 2

Die Variante 2 beginnt in Höhe der K 9 etwa 1.500 m westlich des Ortsausganges und verläuft dann ebenfalls in Richtung Norden, allerdings in einem weitläufigeren Bogen. Die Trasse mündet ebenfalls nördlich der Füchtelner Mühle in die bestehende Kreisstraße 8. Die Länge der Strecke bis zur K 8 alt beträgt ca. 3.150 m. Umfang der Maßnahme ähnlich wie Variante 1.

Variante 3

Die Variante 3 verläuft von der K 9 aus nach Norden, mündet jedoch nicht in die K 8, sondern trifft auf die Bundesstraße 58 in einer Entfernung von ca. 1 km westlich des Knotenpunktes K 8 / B 58. Die Länge der Strecke bis zur B 58 beträgt etwa 4.500 m.

Es ist geplant sowohl für den Neubau als auch Ausbau der vorhandenen Kreisstraße ein gemeinsames Planfeststellungsverfahren durchzuführen.

Ergebnisse des Beteiligungsverfahrens

a. Stellungnahmen aus der Bürgerbeteiligung:

Im Rahmen der Bürgerbeteiligung wurden die Unterlagen vom 18.11. – 17.12.2013 in den Städten Lüdinghausen und Olfen ausgelegt. Es wurden keine Einwände zu Protokoll gegeben.

Da die Variante 3 zum Teil über das Gebiet der Stadt Haltern verläuft, wurden die Planunterlagen zur Einsichtnahme auch in der Stadtverwaltung Haltern ausgelegt. 169 Bürgern erheben Einspruch gegen die Variante 3. Besonders kritisch werden die Immissionsbelastungen für die Bewohner im Ortsteil Hullern, im Hinblick auf die zusätzliche Belastung der ohnehin stark frequentierten B 58 gesehen. Die Beeinträchtigungen der Landschaftsschutzgebiete und der Waldbereiche sind weitere Kritikpunkte.

Die Stadtverwaltung Haltern sowie alle Fraktionen im Rat lehnen die Planung, insbesondere die Variante 3 der geplanten K 8n, aufgrund der o.g. negativen Auswirkungen auf Mensch und Natur ab.

b. Stellungnahmen aus der Beteiligung der Träger öffentlicher Belange:

Die Variante 3 verläuft zum Teil innerhalb des Wasserschutzgebietes "Halterner Stausee" Schutzzone II und III. Der Neubau von öffentlichen Straßen ist in diesem Bereich genehmigungspflichtig (Zone III) bzw. verboten (Zone II). Unter Einhaltung von Auflagen nach RiSt-WaG (Richtlinien für bautechnische Maßnahmen an Straßen in Wasserschutzgebieten) 2002, ist die Variante aber grundsätzlich genehmigungsfähig. Im Hinblick auf den Schutz der öffentlichen Wasserversorgung wird allerdings von der Bezirksregierung Münster, der Gelsenwasser AG, dem Kreis Coesfeld (Abtl. 70) und dem Kreis Recklinghausen eine der anderen Trassenvarianten befürwortet, weil diese das Wasserschutzgebiet nicht berühren.

Seitens des Landesbetriebes Nordrhein-Westfalen Regionalniederlassung Ruhr bestehen Bedenken gegen die Variante 3, da ca. 1 km östlich des vorhandenen Knotens B 58 / K8 ein zusätzlicher Verkehrsknotenpunkt geschaffen werden würde. Nach Meinung der RNL Ruhr stellt dieser zusätzliche Eingriff eine Verschlechterung der überregionalen Verbindungsfunktion der B 58 dar.

Die Landwirtschaftskammer favorisiert die Null- / Ausbauvariante, da aus landwirtschaftlicher Sicht mit dieser Variante die geringste Inanspruchnahme landwirtschaftlicher Flächen verbunden ist. Auch der BUND beklagt, dass durch den Bau der geplanten Kreisstraße in den Varianten 1-3 massiv gegen die Grundsätze der Landesregierung und der Regionalplanung verstoßen wird, den „Flächenfraß“ zu stoppen. Eine Flächeninanspruchnahme erfolgt nicht nur für die Trasse selbst, sondern auch durch das landschafts- und forstrechtliche Ausgleichserfordernis.

Nach Aussage des Landesbetrieb Wald und Holz NRW verursacht die Variante 3 größere Konflikte als in der UVS dargestellt. Es werden hier sehr große Waldflächen in einem Landschaftsschutzgebiet beansprucht. Flächen im ehem. Munitionsdepot sind als Waldflächen zu werten und entsprechend auszugleichen. Damit sind nach neuer Wertung des Gebietes die negativen Umweltauswirkungen der Variante 3 so gravierend, dass für den Landesbetrieb Wald u. Holz nur noch die Variante 1 in Frage kommt.

Die Null/Ausbauvariante, modifizierte Null/Ausbauvariante, sowie die Varianten 1 und 2 kreuzen die Stever und würden durch das gesetzlich festgestellte Überschwemmungsgebiet verlaufen. Aus diesem Grund wird aus Sicht des Fachdienstes Oberflächengewässer (Kreis Coesfeld) die Variante 3 favorisiert.

Die Abteilung 70 – Altlasten (Kreis Coesfeld) weist darauf hin, dass sich im Trassenbereich der Variante 1 eine Altablagerung befindet. Es handelt sich hierbei um eine Deponie für Bau- schutt und Siedlungsabfälle. Im Rahmen einer Überbauung wird eine Sanierung bzw. Sicherung der Altablagerung für erforderlich gehalten.

Eine Betrachtung der unterschiedlichen Konflikte der drei Varianten mit den Zielen und Grundsätzen der Raumordnung kommt zu dem Ergebnis, dass aus raumordnerischer Sicht Variante 1 zu bevorzugen ist. Diese Variante:

- schont den großen zusammenhängenden Waldbereich,
- minimiert die Bodenversiegelung und Inanspruchnahme von Freiraum durch weitgehende Nutzung der vorh. Trasse,
- ermöglicht den Eingriff in sensiblen Naturraum (BSN) verträglich zu gestalten und
- meidet einen Bereich für den Grundwasser- und Gewässerschutz.

In verschiedenen Stellungnahmen wird darauf hinweisen, dass die Stadt Olfen ein Verbindungsgewässer zwischen Stever und Lippe plant - die sog. „Neue Stever“. Die Variante 3 würde die neue Stever direkt oberhalb der K 9 kreuzen. Zudem existieren für diesen Raum Entwicklungsziele des interkommunalen Projektes „2Stromland“ der Städte Olfen und Haltern am See. Eine Verträglichkeit der Variante 3 mit den Zielen des Projektes 2Stromland, eben jenen betroffenen Landschaftsraum ökologisch nachhaltig und für die Menschen erlebbar zu gestalten, wird in Frage gestellt.

Das Landesamt für Natur, Umwelt und Verbraucherschutz NRW favorisiert die Null-/ Ausbauvariante. Die modifizierte Null-/ Ausbauvariante verläuft durch das FFH-Gebiet „Stever“ und das NSG „Steveraue“. Es sind Beeinträchtigungen durch Zerschneidung und Beanspruchung von gesetzlich geschützten Biotoptypen (nach § 62 LG NRW) in der renaturierten Steveraue zu erwarten. Außerdem wird ein bekannter Brutplatz des Weißstorches in diesem Trassenverlauf als verfahrenskritisch eingeschätzt. Diese Trassenvariante sollte auf keinen Fall weiter verfolgt werden. Unter der Voraussetzung, dass aus verkehrlicher Sicht eine Ortsumgehung unverzichtbar ist, könnte der Variante 1 zugestimmt werden.

Die Naturschutzverbände zweifeln generell die Notwendigkeit einer Ortsumgehung an. Alle vorgestellten Varianten bedeuten massive Einschnitte, besonders in die Fauna und in das Landschaftsbild. Insbesondere die Trassenführungen 1, 2, 3 beinhaltet ein dermaßen hohes Konfliktpotenzial, das nicht ausgleichbar ist. Flächeninanspruchnahme, der Artenschutz und die Bewahrung der Schutzgüter Menschen, Tiere und Pflanzen, Luft und Klima werden als Konfliktpunkte genannt. Aus Naturschutzsicht kommt lediglich die Ausbau-, beziehungsweise modifizierte Ausbauvariante in Frage. Für die Naturschutzverbände ist es 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.

Aktualisierung der Daten / Änderungen gegenüber dem Beteiligungsverfahren

Umweltverträglichkeitsstudie

Die UVS wurde mit dem Stand Juli 2013 abgeschlossen und bildet damit weiterhin die Grundlage für das Linienabstimmungsverfahren bezüglich der Umweltbelange. Im Zuge der Novelle des UVPG (Juli 2017) wurden die Schutzgüter um das Schutzgut „Fläche“ erweitert. Ziel ist es, einem sparsamen Umgang mit Flächen zu erreichen und den noch immer hohen Verbrauch von Freiflächen zu reduzieren. Die bestehende UVS enthält eine Flächenbilanz, so dass das Kriterium Fläche in der UVS schon berücksichtigt ist. In der Gesamtabwägung erhöht sich jedoch das Gewicht. Dies spricht für eine Verfolgung der Variante 1 gegenüber der Variante 3.

Die 6 Jahre alten faunistischen Kartierungen aus dem Jahr 2011 (Vögel, Fledermäuse, Amphibien und Reptilien) werden zurzeit aktualisiert. Die Daten zur Fauna stehen dann auch für den landschaftspflegerischen Begleitplan und zur Erstellung der Artenschutzprüfung im nachfolgenden Planfeststellungsverfahren zur Verfügung. Relevante Änderungen gegenüber den vorliegenden Kartierungen aus dem Jahr 2011 werden nach einer Stellungnahme des Sachverständigen vom 10.01.2018 nicht erwartet, ebenso keine neuen Nachweise „verfahrenskritischer“ Arten.

Da somit weder wesentliche Veränderungen bei der Bestandsaufnahme der betroffenen Umweltgüter und der Bewertung der planbedingten Auswirkungen der verschiedenen Trassenvarianten festzustellen sind noch Modifizierungen derselben erforderlich wurden, kann die UVS aus dem Jahre 2013 der aktuellen UVP (dazu unten) und der Entscheidung über eine Vorzugsvariante weiterhin zugrunde gelegt werden.

Verkehrsuntersuchung

Die Planungen im Straßennetz um Datteln / Waltrop sowie zum newPark sind vorangeschritten. Das Verkehrsgutachten wurde 2017 unter Berücksichtigung der aktuellen Entwicklungen im Straßennetz überarbeitet und fortgeschrieben.

Überarbeitung der Kostenansätze

In den vergangenen Jahren ist ein starker Anstieg der Baupreise, insbesondere für den Erwerb von Flächen zu beobachten. Unter Einbeziehung der zuvor beschriebenen Entwicklungen wurden die Kostenansätze aus dem Jahre 2013 entsprechend den Marktpreisen überarbeitet. Aktualisiert wurden auch die Ansätze für Kompensationsmaßnahmen.

Nutzung ehem. Munitionsdepot

Dem Betreiber des ehem. Munitionsdepots wurde 2014 eine Anlage zur Lagerung von Explosivstoffen genehmigt. Die Variante 3 verläuft direkt an der östlichen und nördlichen Grundstücksgrenze des Explosivstofflagers. Eine Umsetzung der Variante würde für das Munitionsdepot erhebliche Einschränkungen bedeuten, die dazu führen, dass ein Großteil der Bunker außer Betrieb genommen werden müsste oder nur noch mit sehr geringen Explosivstoffmassen belegt werden dürften. Der größte Teil des Explosivstofflagers könnte nicht mehr wirtschaftlich betrieben werden. Eine Veränderungssperre bestand nicht.

Umweltverträglichkeitsprüfung

Auf Basis der Umweltverträglichkeitsstudie wurde eine Umweltverträglichkeitsprüfung durchgeführt. Die Ergebnisse können der nachfolgenden Zusammenfassung sowie der Anlage entnommen werden.

Zusammenfassung und Bewertung

Mit den Ergebnissen aus der Verkehrsuntersuchung und der Umweltverträglichkeitsstudie (UVS) wurden verschiedene 5 Trassenvarianten entwickelt und im Linienabstimmungsverfahren vorgestellt.

Die Null- / Ausbauvariante bzw. die modifizierte Null- / Ausbauvariante scheiden aus, da durch beide Varianten das Planungsziel: „Entlastung der Ortslagen Olfen und Lüdinghausen-Seppenrade unter Berücksichtigung der städtebaulichen Belange der betroffenen Gemeinden“ nicht erreicht wird. Auch die Variante 2 als teuerste Variante mit vielen Nachteilen bei den umweltrelevanten Faktoren soll nicht weiter verfolgt werden.

Nach Abwägung aller Einwände und Stellungnahmen wird die Variante 1 favorisiert (siehe Anlage: Entscheidungsmatrix), da sie

- den Ortskern Olfen effektiv entlastet,
- die kostengünstigste Variante ist,
- die Konflikte mit den Zielen der Raumordnung minimiert,
(Anmerkung: Die Variante 1 ist zu bevorzugen, da diese, die mit den Zielen der Regionalentwicklung verträglichste Trasse darstellt. Für die kreisübergreifende Variante 3 wäre ein Einvernehmen mit 2 verschiedenen Regionalplanungsbehörden herzustellen).
- einen großen, zusammenhängenden Wald verschont,
(Anmerkung: Durch die Variante 3 werden sehr große Waldflächen in einem Landschaftsschutzgebiet beansprucht).
- die Inanspruchnahme von Natur und Landschaft auf ein geringes Maß begrenzt,
(Anmerkung: Die Auswirkungen der Variante 1 auf die Schutzgüter Mensch (Wohnen/Erholung), Tiere, Pflanzen, Boden, Grundwasser, Oberflächenwasser, Klima/Luft und Landschaftsbild sind laut UVS insgesamt geringer als bei Variante 3. Darüber hinaus hat sich in dem Gebiet des ehem. Munitionsdepots eine Uhu-Population angesiedelt, die schwer umzusiedeln ist. Diese Population ist von immenser Bedeutung und würde durch die Variante 3 erheblich gestört.)
- geringster Flächenverbrauch der Varianten 1-3
(Anmerkung: Die Variante 1 beansprucht den geringsten Flächenbedarf der Varianten 1 - 3. Die für den Bau in Anspruch genommenen Flächen sind teilweise im Verhältnis 1 zu 1,5 auszugleichen. Folglich sind zu den Flächen für die Trassenführung weitere landwirtschaftliche Flächen als Ausgleichsmaßnahmen zu erwerben).
- den Eingriff in den sensiblen Naturraum verträglich gestaltbar lässt,
(Anmerkung: Bei der Detailplanung soll der Bereich der FFH/NSG-Bereich in einer umweltverträglichen Art gequert werden.)
- nicht in Wasserschutzgebiete (Zone III und IIB) eingreift.
(Anmerkung: Der Neubau von öffentlichen Straßen ist in diesem Bereich nur unter Berücksichtigung von Auflagen möglich. Im Hinblick auf den Schutz der öffentlichen Wasserversorgung wird deshalb Variante 1 bevorzugt, da diese nicht durch das Wasserschutzgebiet verläuft.)
- die Konflikte mit dem geförderten Projekt 2Stromland/Hutewald verhindert,

Die Vorbehalte gegen die Variante 1 in Bezug auf das gesetzlich festgestellte Überschwemmungsgebiet können durch eine großzügige Dimensionierung gemindert werden. Die Sanierung bzw. Sicherung der Altablagerung wurde in der Kostenschätzung berücksichtigt.

Mit der Variante 1 wird das Planungsziel zur Schaffung einer Ortsumgehung und der Entlastung der Ortslagen Olfen, Lüdinghausen und Seppenrade erreicht. Durch den direkten Anschluss an die K 9n wird eine Ortsumfahrt geschaffen, die aufgrund ihrer ortsfernen Lage auch die künftige Siedlungsentwicklung Olfens nicht einschränkt.

IV. Auswirkungen / Zusammenhänge (Finanzen, Personal, IT, sonstige Ressourcen)

Für diese Maßnahme sind Fördermittel nach den Förderrichtlinien kommunaler Straßenbau in Aussicht gestellt worden. Der Fördersatz beträgt aktuell 60%. Der Bau der Entlastungsstraße dient nicht nur der Verkehrsverbesserung in der Standortgemeinde Olfen, sondern auch der Entlastung von Seppenrade sowie als Ersatzstrecke für die im Bereich der Füchtelner Mühle vorhandenen Brückenbauwerke. Daher soll unter Abweichung der sonst üblichen Praxis eine finanzielle Beteiligung der Städte Lüdinghausen, Olfen und des Kreises Coesfeld erfolgen. Mit den Bürgermeistern der betroffenen Städte wurde vereinbart, dass der Kreis Coesfeld 50 % und die Städte Lüdinghausen und Olfen jeweils 25 % der Planungskosten und der nicht durch Zuwendungen gedeckten Kosten im Falle der Förderung übernehmen.

Geplanter Verfahrensablauf für die Umgehung K 8 n:

- 16.05.2018: Bürgerinformation in Olfen
anschl. Beratung in den Gremien der Städte und des Kreises
- 05. - 27.06.2018: Vorstellung der Ergebnisse/Erörterungen im Fachausschuss/Kreisausschuss/Kreistag
Beschluss zur Einleitung des Planfeststellungsverfahrens für die Vorschlagsvariante 1
- 07.2018: Ortsübliche Bekanntmachung der abgestimmten Linienführung (§ 37 Abs. 5 S. 8 StrWG NRW);
Anzeige über den Abschluss der Planungsarbeiten gegenüber der Obersten Straßenbaubehörde, (§ 37 Abs. 4 S. 4 StrWG NRW)
- 2018/2019: Erstellung der Unterlagen für das Planfeststellungsverfahren
Antrag bei der Bezirksregierung auf Einleitung des Planfeststellungsverfahrens
- 2019/2020: Planfeststellungsbeschluss

V. Zuständigkeit für die Entscheidung

Das Planfeststellungsverfahren soll mit der Variante 1 eingeleitet werden. Angesichts der Bedeutung ist der Kreistag für die Angelegenheit zuständig.

Anlagen:

- Übersichtskarte
- Entscheidungsmatrix
- Schutzgutübergreifender Vergleich der Trassenauswirkungen / Stand UVS 2018