

I. Vorwort

Das Landesstraßenbauamt Paderborn (LSBA Paderborn) hat im August 1987 dem Westfälischen Amt für Landespflege, Außenstelle Detmold (WAfL), den Auftrag erteilt, eine Umweltverträglichkeitsstudie (UVS), Salzkotten zu erstellen, um den Planungsbeitrag zum Naturschutz und zur Landschaftspflege zur Linienfindung für dieses Straßenneubauvorhaben zu erarbeiten.

Zu Beginn dieser Untersuchung zur Ortsumgehung B 1(n) Salzkotten lagen Variantenvorschläge vor. Die Verläufe dieser Varianten waren dem Landesstraßenbauamt Paderborn und den Gutachtern bekannt.

Im Planungsbeitrag zum Naturschutz und zur Landschaftspflege (Umweltverträglichkeitsstudie) des WAfL, der dem LSBA im August 1989 vorgelegt wurde, heißt es:

"... Deswegen ist zur Vorbereitung der Linienbestimmung zu untersuchen, ob die in Frage kommenden Trassen mit den Zielen und Grundsätzen des Naturschutzes und der Landschaftspflege zu vereinbaren sind, die in §§ 1 und 2 BNatSchG in Verb. m. §§1 und 2 LG definiert sind.

Aufgabe dieses Planungsbeitrages ist es somit, den Naturhaushalt, das Landschaftsbild und die Nutzungsstruktur des betroffenen Raumes zu erfassen und zu bewerten, relativ konfliktarme Korridore zu ermitteln und die zu erwartenden Wirkungen des Vorhabens (für jede Variante) auf Natur und Landschaft zu untersuchen. ...

... Der Planungsbeitrag schließt mit einer Bewertung der Varianten bezüglich ihrer beeinträchtigenden Wirkungen ab." (s. Planungsbeitrag zum Naturschutz und zur Landschaftspflege, WAfL, August 1989; S. 142 dieses Berichtes)

Der Planungsbeitrag bezieht sich dementsprechend zunächst auf die vorliegenden Varianten und gibt abschließend eine Bewertung der Varianten bezüglich ihrer beeinträchtigenden Wirkungen auf den Untersuchungsraum ab. Dies entsprach methodisch jedoch nicht den Anforderungen an eine UVS aus heutiger Sicht.

Aufgrund des Gesetzes vom 12. Februar 1990, das für den Bau einer Bundesfernstraße, die der Planfeststellung bedarf, die Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung

vorschreibt, wurde daher vom LSBA Paderborn eine **vollständige Umweltverträglichkeitsstudie im Sinne des UVP-Gesetzes** in Auftrag gegeben.

Im April 1990 wurde dem Institut für Stadtbauwesen (ISB), Aachen, der Auftrag zur Erarbeitung einer vollständigen Umweltverträglichkeitsstudie für die Ortsumgehung B 1(n) Salzkotten unter Einbeziehung der Arbeitsergebnisse des WAfL Detmold erteilt.

Nach der Vorlage des Planungsbeitrages des WAfL wurden sowohl der Untersuchungsumfang als auch das Untersuchungsgebiet im Rahmen der Abgrenzung der Untersuchungsaufgabe mehrfach erweitert, da die Landesanstalt für Ökologie, Landschaftsentwicklung und Forstplanung, NRW (LÖLF) zusätzliche faunistische Erhebungen forderte, die über den bis dahin vorliegenden Umfang des Planungsbeitrages des WAfL hinausgehen sollten. Diese zusätzlichen faunistischen Erhebungen beziehen sich auf Bereiche der nördlich von Salzkotten gelegenen Hederauen. Auf der Grundlage des faunistischen Gutachtens wurden die "Ergänzungen zum II. Arbeitskreis" vom WAfL erarbeitet, die in den "Planungsbeitrag zum Naturschutz und zur Landschaftspflege in der Umweltverträglichkeitsstudie" für die Ortsumgehung B 1(n), Salzkotten, eingearbeitet wurden.

Um dem Anspruch der vollständigen UVS zu entsprechen, werden mit der Ergänzung des Planungsbeitrages vom WAfL entsprechend dem MUVS (Merkblatt zur Umweltverträglichkeitsstudie in der Straßenplanung, 1990) weitere denkbare Trassenkorridore aus Sicht der natürlichen Umwelt entwickelt.

Nach dem MUVS gliedert sich eine UVS in drei Teilabschnitte:

- in die raumbezogene Empfindlichkeitsuntersuchung,
- in den Variantenvergleich und
- in die Abwägung der einzelnen Varianten.

Der Planungsbeitrag des WAfL umfaßt somit für die bekannten Varianten bereits die beiden ersten Teilabschnitte der UVS. Der derzeitige Bearbeitungsstand der UVS schließt jedoch mit dem ersten Teilabschnitt, der "raumbezogenen Empfindlichkeitsuntersuchung", ab. Um eine vollständige Neubearbeitung des Planungsbeitrages zum Naturschutz und zur Landschaftspflege (Bereich natürliche Umwelt) zu vermeiden, wird in Absprache mit dem Lan-

desstraßenbauamt Paderborn der Planungsbeitrag des WAfL in seiner ursprünglichen Form in diesen Bericht übernommen.

Der Variantenvergleich des WAfL wird in der zweiten Arbeitsphase, dem Variantenvergleich, auf die in der II. Arbeitskreissitzung noch neu benannten Trassenkorridore erweitert werden, um dem Anspruch der vollständigen UVS zu entsprechen.

**ANLASS, AUFTRAG,
VORUNTERSUCHUNG, METHODIK**

II. Anlaß, Auftrag und Zielsetzung

Anlaß

Die Ortsumgehung B 1 (n) von Salzkotten ist in der Bundesverkehrswegeplanung von 1990 als Maßnahme des **"vordringlichen Bedarfs"** (Stufe D) ausgewiesen.

In einer Verkehrsuntersuchung der Freien Planungsgruppe Berlin für den Stadtkern von Salzkotten vom Mai 1980 heißt es: "Das verkehrliche Hauptproblem ist die Ortsdurchfahrt, die B 1. Sie verbindet Salzkotten mit der Stadt Paderborn und mit dem Raum Geseke/-Lippstadt. Die B 1 teilt den Kernbereich. Sie bildet die Einkaufsachse von Salzkotten, die in ihrem Funktionsgefüge durch die hohe Verkehrsbelastung gestört ist. Die B 1 erschwert die Entwicklung und städtebauliche Gestaltung der Stadt Salzkotten in dem historisch gewachsenen Kernstadtbereich." Bild 1 zeigt die B 1 in der Ortsdurchfahrt von Salzkotten.

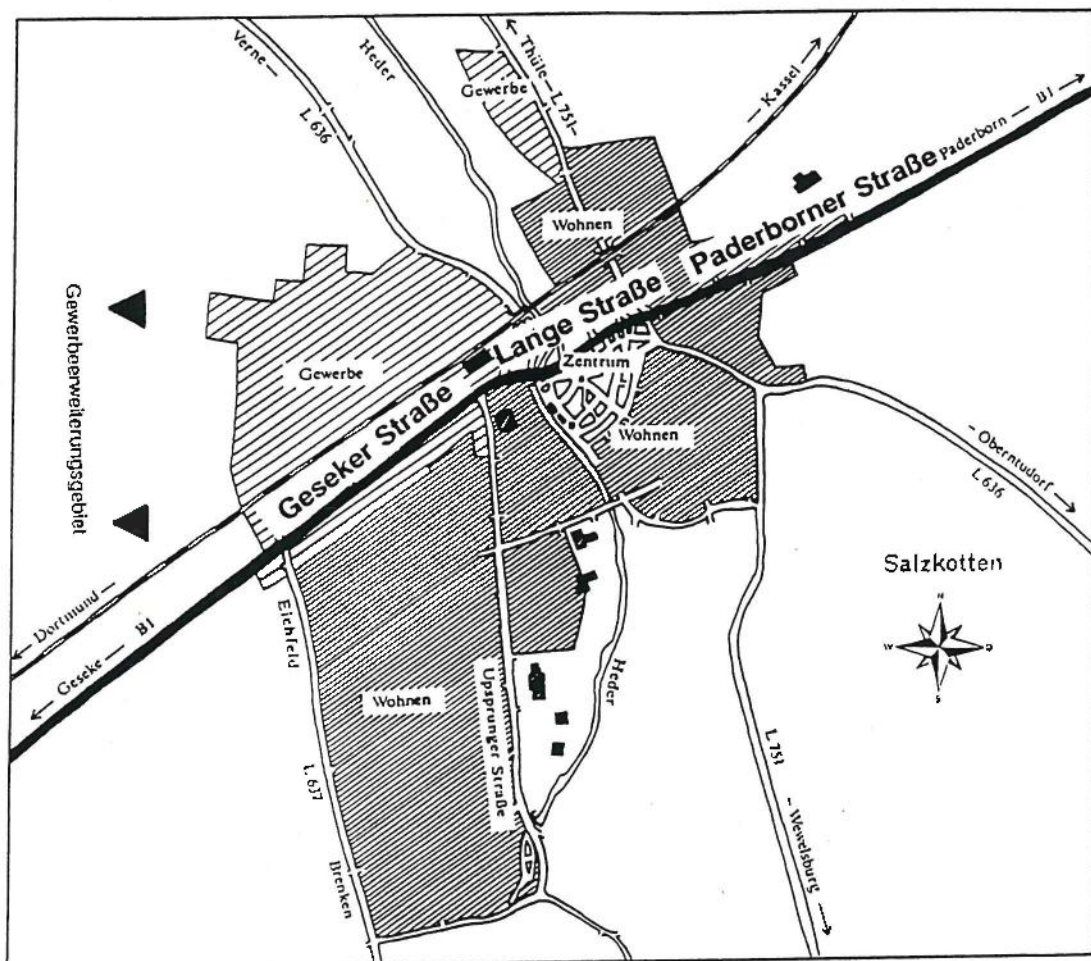


Bild 1: Ortsdurchfahrt der B 1 in Salzkotten mit Geseker-, Lange-, Paderborner Straße

In den vorbereitenden Untersuchungen zum städtebaulichen Rahmenplan zur Altstadt-sanierung von Salzkotten heißt es: "Die bereits im Entwicklungsplan Hochstift Paderborn ausgewiesene nördliche Umgehung der B 1 hat sich im Verlauf der Planungsbearbeitung als vorrangig zu behandelndes Planungsziel für eine positive Stadtentwicklung herausgestellt. Im Bundesausbauplan für die Bundesfernstraßen 1971-1975 wird 1990 auf der B 1 zwischen Paderborn-Erwitte eine Durchschnittsbelastung von 10.000 - 15.000 Kfz/24 Stunden (1968: 5.000 - 7.000 Kfz/24 Stunden), also das Doppelte an Verkehrsbelastung prognostiziert, (...)". (FPB, Februar 1980, S. 9)

Die Innenstadt Salzkotten weist heute eine Verkehrsbelastung von fast 20.000 Fahrzeugen/Tag auf der Ortsdurchfahrt mit ihren drei Sequenzen Geseker Straße, Lange Straße und Paderborner Straße auf. Aus den Zählwerten der Straßenverkehrszählung von 1990 ergeben sich auf den DTV_w (Durchschnittliche werktägliche Verkehrsstärke) folgende hochgerechnete Belastungswerte:

Geseker Straße (Einm. östl. Verner Str.)	DTV 15.300 (Fz/24h)
Lange Straße	DTV 19.800 (Fz/24h)
Paderborner Straße	DTV 18.500 (Fz/24h)

Die für 1995 hochgerechneten Verkehrsbelastungen auf den drei Sequenzen der Ortsdurchfahrt von Salzkotten sind in **Bild 2** dargestellt.

Somit sind die Belastungsprognosen des FPB heute erheblich überschritten.

Unter dieser Belastung leidet die Einkaufsfunktion der Langen Straße erheblich. Die stagnierende, in Teilbereichen rückläufige Entwicklung der Geschäfte in dieser Straße muß auf die wenig stadtverträgliche Verkehrssituation zurückgeführt werden. Diese Aussage wird auch in der Befragung des Institutes für Stadt-, Standort-, Handelsforschung und -Beratung Dr. H. Danneberg & Partner GmbH in Salzkotten bestätigt:

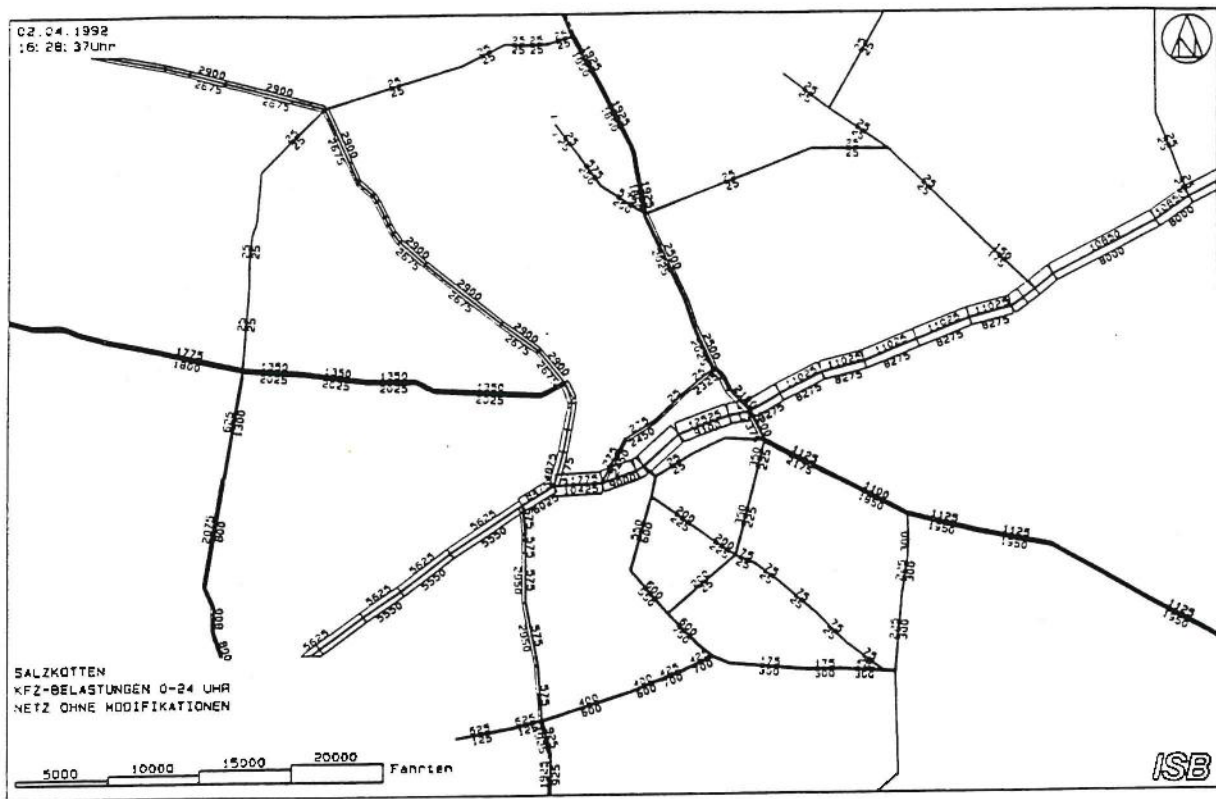


Bild 2: auf 1995 hochgerechnete Verkehrsbelastung auf der B 1 mit den Sequenzen Geseker Straße/ Lange Straße/ Paderborner Straße (DTV_w)

"Die Gutachter des ISH, Düsseldorf, stellen hiermit klar, daß sie in Art und Ausmaß der gegenwärtigen Zerschneidung des Ortsmittelpunktes von Salzhausen die stärkste Beeinträchtigung im Hinblick auf

- die Schaffung eines Stadtzentrums und
- die Attraktivität von Salzhausen schlechthin im Hinblick auf Verweildauer und Aufenthalts wert

sehen. Der Verkehr stellt sich derzeit geradezu als eine Barriere dar, welche die eine funktionale Einheit bildenden Geschäftszonen an der nördlichen und südlichen Lange Straße vermeidbar trennt." (ISH, Dr. Danneberg, 1988, S. 75)

Die verkehrsstädtebauliche Bewertung aller Hauptverkehrsstraßen von Salzkotten im Zuge der Verkehrsentwicklungsplanung, Teil 1 für Salzkotten hat ergeben, daß in der Ortsdurchfahrt der B 1 mit den drei Sequenzen Geseker Straße, Lange Straße und Paderborner Straße

- die **verkehrlichen Probleme**

- Belastungen (zwischen 15.000 bis 20.000 Kfz DTV)
- überbreiter Ausbauquerschnitt (14 m) und überzogener Ausbaustandard in Geseker und Paderborner Straße mit Mehrzweckstreifen
- signifikant höhere Unfallzahlen / Verkehrssicherheitsdefizite
- ungeordneter betrieblicher Ablauf

- die **verkehrsstädtebaulichen Probleme**

- negative und städtebauliche Effekte des Verkehrs und der Fahrbahngestalt auf:
 - Straßenraum
 - Raumfolge
 - Trennwirkung

- die **sozialen Probleme**

- Nichterfüllung der Ansprüche:
 - Aufenthaltsqualität
 - Nutzungsansprüche von Fußgängern und Radfahrern

- die **Umweltbelastungen**

deutlich über denen der übrigen Hauptstraßen von Salzkotten liegen und vor allem in der Langen Straße ein stadunverträgliches Maß erreicht haben.

Die verkehrsstädtebauliche Bewertung im Verkehrsentwicklungsplan, Teil 1 für Salzkotten zeigt, daß in der Ortsdurchfahrt die höchsten Nutzungspotentiale für verkehrliche Neuordnungsmaßnahmen vorliegen.

Die Verkehrssicherheit der Bürger ist im heutigen Zustand der Ortsdurchfahrt von Salzkotten nicht gewährleistet, die Umweltbelastungen sind erheblich. Aus diesem Grund liegen

der Stadt Salzkotten auch zahlreiche Petitionen vor, die Umfeldsituation sowohl in der Langen Straße als auch in der Geseker und Paderborner Straße zu verbessern. Gelingt es, mit einer Ortsumgehung die Durchgangsverkehre von der Ortsmitte fernzuhalten, so ist eine spürbare Verbesserung für den zentralen Stadtbereich zu erwarten.

Im Verkehrsentwicklungsplan der Stadt Salzkotten wird aufgezeigt, daß eine Entlastung der B 1 in der Ortsdurchfahrt von Salzkotten positive Impulse für die Entwicklung des Innenstadtzentrums von Salzkotten, aber auch für die Gesamtstadt, hätte.

Der Verkehrsentwicklungsplan weist nach, daß eine Ortsumgehung die Ortsdurchfahrt der B 1 in Salzkotten spürbar zu entlasten vermag und zeigt in Neugestaltungsvorschlägen für die drei Sequenzen Geseker Straße, Lange Straße und Paderborner Straße auf, welche städtebauliche Potentiale durch die in Folge von Entlastungen möglich werdenden Rückbau- und Neugestaltungsmaßnahmen auf der B 1 in Salzkotten aktiviert werden können.

Diese Aussagen sind Anlaß, die Planung einer Ortsumgehung Salzkotten voranzutreiben und in einer Umweltverträglichkeitsstudie die beste Variante zu einer Ortsumgehung B 1 (n) Salzkotten zu erarbeiten.

Auftrag

Das Landesstraßenbauamt Paderborn hat das **Institut für Stadtbauwesen der RWTH Aachen** und das **Westfälische Amt für Landespflege, Aussenstelle Detmold** im April 1990 beauftragt, eine Umweltverträglichkeitsstudie (UVS) für die Straßenneubaumaßnahme B 1 (neu) Ortsumgehung von Salzkotten durchzuführen. Das Westfälische Amt für Landespflege bearbeitet hierbei den Bereich natürliche Umwelt, das Institut für Stadtbauwesen den Bereich bebaute Umwelt und die Verkehrsplanung.

Inhaltlich und verfahrensmäßig folgt die Untersuchung den Ausführungen des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG) vom 12. Februar 1990, in dem nach § 1 sicherzustellen ist, daß bei einem Straßenneubau "zur wirksamen Umweltvorsorge nach einheitlichen Grundsätzen

- die Auswirkungen auf die Umwelt frühzeitig und umfassend ermittelt, beschrieben und bewertet werden,

- das Ergebnis der Umweltverträglichkeitsprüfung so früh wie möglich bei allen behördlichen Entscheidungen über die Zulässigkeit berücksichtigt wird."

Als 'Umwelt' werden dabei Menschen, Tiere, Pflanzen, Boden, Wasser, Luft, Klima und Landschaft, Kultur- und Sachgüter sowie deren Wechselwirkungen verstanden.

Darüber hinaus stützt sich diese Umweltverträglichkeitsstudie auf die Regelwerke:

- Hinweise zur Berücksichtigung von Naturschutz und Landschaftspflege beim Bundesfernstraßenbau (HNL St B 1987) und
- Merkblatt zur Umweltverträglichkeitsstudie in der Straßenplanung (MUVS, Stand 1990)

Zielsetzung

Generalziel einer UVS ist, "die menschliche Gesundheit zu schützen, durch eine Verbesserung der Umweltbedingungen zur Lebensqualität beizutragen, für die Erhaltung der Artenvielfalt zu sorgen und die Reproduktionsfähigkeit des Ökosystem als Grundlage allen Lebens zu erhalten" (EG-Richtlinie über die Umweltverträglichkeitsprüfung 1985).

Nach dem "Merkblatt zur Umweltverträglichkeitsstudie in der Straßenplanung (MUVS) wird durch die Ermittlung "relativ konfliktarmer Trassenkorridore" und Bestimmung von Konfliktbereichen in den Korridoren die Voraussetzung dafür geschaffen, daß bei den nachfolgenden straßentechnischen Untersuchungen keine grundsätzlich in Frage kommenden Varianten übersehen werden.

Im Rahmen der raumbezogenen Empfindlichkeitsuntersuchung wird hierdurch ein wesentlicher Beitrag zu einer möglichst umweltschonenden Planung der Straße geliefert. Damit wird dem Vermeidungsgebot gemäß Landschaftsgesetz NRW Rechnung getragen, wonach Beeinträchtigungen der Lebensqualität des Menschen, Einwirkungen auf Natur, Landschaft, Sachgüter und auf das kulturelle Erbe so frühzeitig berücksichtigt und so weitgehend wie möglich vermieden werden sollen (vgl. hierzu auch das UVPG und HNL-StB 1987).

Die hier zu erarbeitende Umweltverträglichkeitsstudie soll auf der Grundlage einer bewerteten Darstellung des Untersuchungsraumes (raumbezogene Empfindlichkeitsanalyse) möglichst konfliktarme Trassenvarianten ermitteln und vergleichend beurteilen (Varianten-

vergleich). Dabei sind die Auswirkungen möglicher Varianten auf Naturhaushalt, Landschaftsbild, Bevölkerung und bebaute Gebiete zu ermitteln und darzustellen.

Gegenstand und Ziel dieser vom Landesstraßenbauamt Paderborn in Auftrag gegebenen Untersuchung ist die Ermittlung und umweltbezogene Beurteilung einer leistungsfähigen Ortsumgehungsstraße B 1(n) des Ortes Salzkotten. Dazu soll im Raum von Salzkotten auf der Grundlage einer fachübergreifenden Umweltverträglichkeitsstudie eine Lösungsmöglichkeit für eine umweltschonende Trassenführung entwickelt werden. Als Ausgangs- bzw. Endpunkt einer solchen Trassenführung ist die alte B 1, von Geseke kommend und nach Paderborn führend, vorgegeben.

Für die B 1 in Salzkotten liegen, wie schon im Vorwort erwähnt, verschiedene Variantenvorschläge vor. Die Verläufe der Varianten sind bekannt, stellen jedoch **keine** für die Gutachter **zu verfolgenden Zwangslinien** dar. Vielmehr sollen in einem ersten Arbeitsschritt auf der Grundlage einer ökologischen und städtebaulichen Analyse und Gesamtbeurteilung des Raumes sowie einer Prüfung der verkehrlichen Entlastungswirkungen möglicher Linienführungen denkbare Trassenvarianten entwickelt und deren Auswirkungen auf die Siedlungsgebiete und Natur und Landschaft aufgezeigt werden. Der daran anschließende Variantenvergleich soll, wenn möglich, als Grundlage für die Entwicklung eines möglichst konfliktarmen Lösungsvorschlages einer "besten" Variante durch die Gutachter dienen.

III. Verkehrsstädtebauliche Voruntersuchung und Abgrenzung des Untersuchungsraumes

Verkehrsstädtebauliche Voruntersuchung

Zu Beginn der Umweltverträglichkeitsstudie wurde eine Voruntersuchung durchgeführt, um das Untersuchungsgebiet abzugrenzen. Sechs Ortsumgehungsvarianten wurden in ihren verkehrlichen und städtebaulichen Auswirkungen untersucht, wobei drei dieser Varianten im Süden und drei im Norden von Salzkotten verlaufen.

Bild 3 und 4 zeigen den Verlauf der

- Variante 1, der großen nördlichen Umgehung Salzkottens
- Variante 2, der kleinen nördlichen Umgehung Salzkottens
- Variante 3, die eine Modifikation im Trassenverlauf gegenüber der großen nördlichen Umgehung im Bereich der Heder aufweist
- Variante 4, südliche Variante Salzkottens mit Anschluß an die L 776
- Variante 5, südliche Variante Salzkottens mit Anschluß an den Knoten B 1 / L 776
- Variante 6, eine Nord-/Südvariante Salzkottens

Für die Voruntersuchung gehen die Gutachter von den Grundsätzen aus, daß Ortsumgehungsvarianten, die verkehrlich keine Entlastungen zeigen und keine städtebaulichen Nutzenpotentiale zu aktivieren vermögen, keine sinnvollerweise zu verfolgende Varianten darstellen, auch dann nicht, wenn sie etwa geringere Eingriffe in den Naturhaushalt darstellen würden als etwa Varianten mit größerem verkehrsstädtebaulichem Nutzenpotential, weil der Anlaß für den Bau einer Ortsumgehung in diesem Fall nicht gegeben ist. Der Bau einer aus Umweltgründen verträglicheren, aber verkehrsstädtebaulich nutzlosen Variante stellt kein sinnvollerweise zu verfolgendes Ziel dar.

Wenn diese verkehrsstädtebaulich nutzlose Variante auch noch Umweltbeeinträchtigungen in erheblichem Umfang erwarten läßt, ist sicher die Begründung gegeben, diese Variante aus der Untersuchung vorzeitig auszuschließen und den Untersuchungsraum so abzugrenzen, daß nur erwartungsgemäß verkehrsstädtebaulich nützliche Varianten in ihm zu liegen kommen.

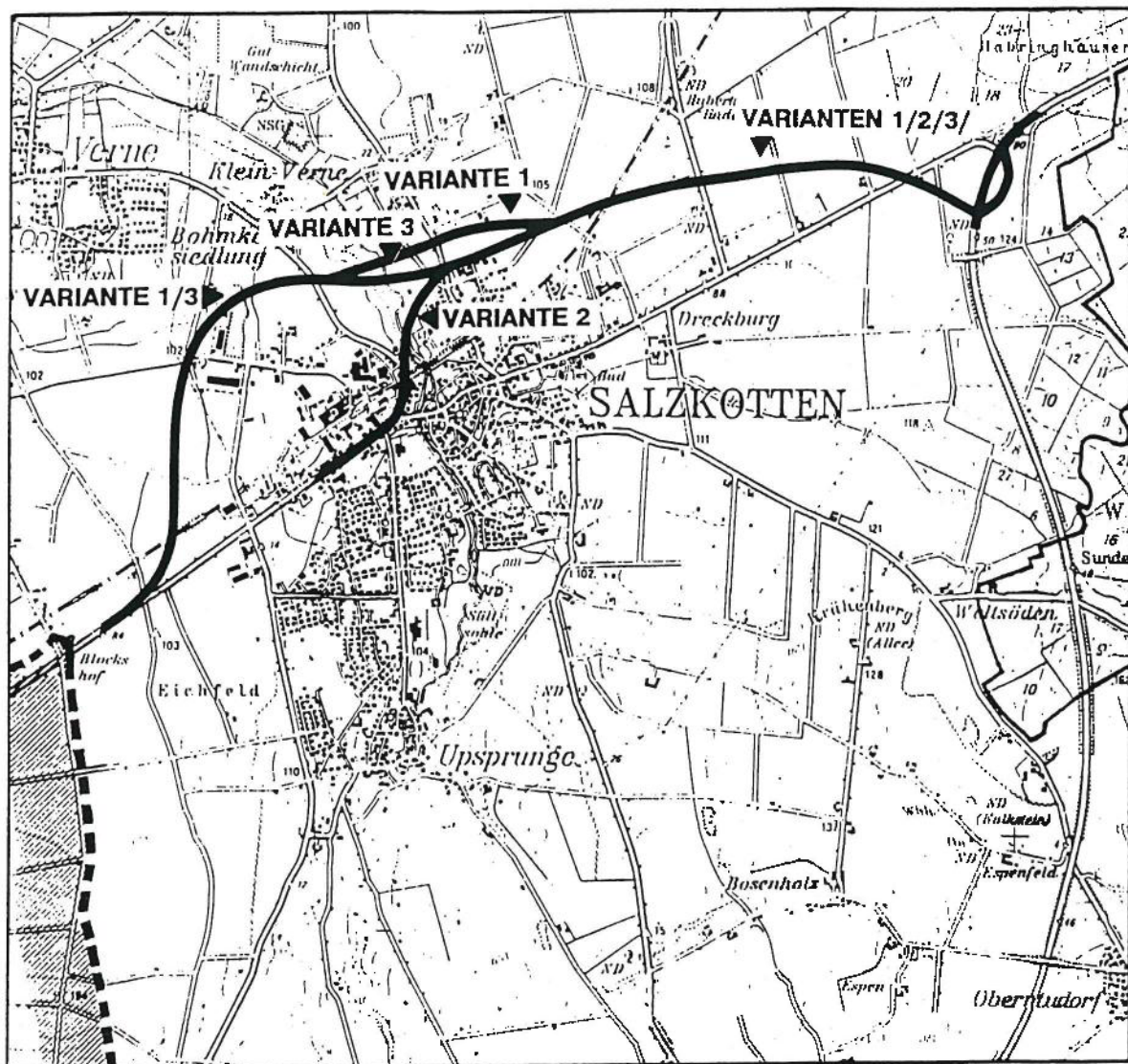


Bild 3: mögliche nördliche Varianten 1,2,3

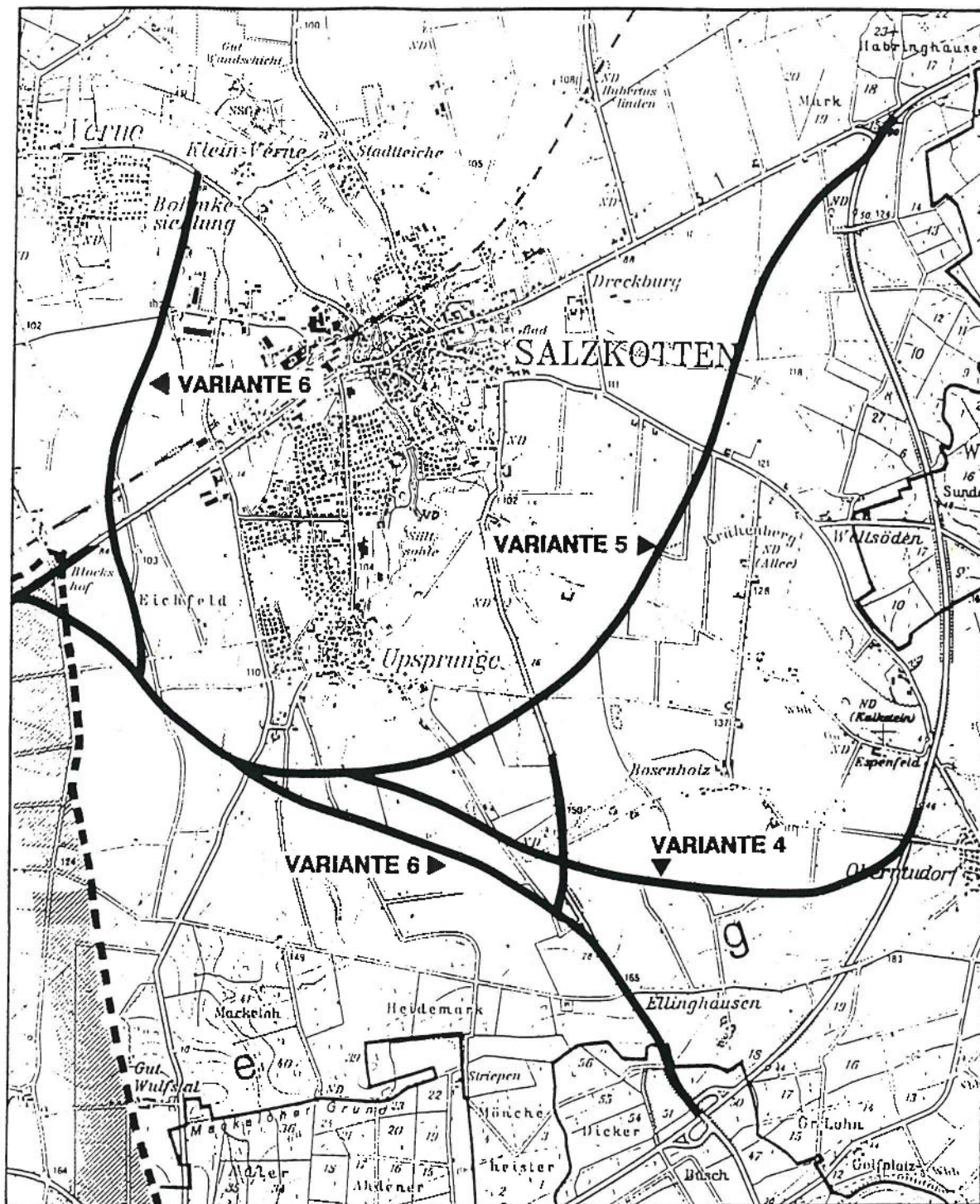


Bild 4: mögliche südliche Varianten 4,5,6

Die Voruntersuchung zeigt, daß Varianten, die Salzkotten im Süden umgehen, in Bereichen liegen, die aufgrund der Flächennutzungsplanung der Gemeinde und der Gebietsentwicklungsplanung durch Flächen hoher Empfindlichkeit geführt werden müssen. Sie sind nicht geeignet, Salzkotten verkehrlich spürbar zu entlasten und damit städtebauliche Nutzenpotentiale zu aktivieren.

Bereich natürliche Umwelt

Zunächst zeigen Gründe aus dem Bereich natürliche Umwelt, daß wegen der natürlichen Empfindlichkeit des Raumes südlich von Salzkotten eine Ortsumgehung hier nur mit deutlichen Schwierigkeiten zu realisieren sein dürfte.

Der Gebietsentwicklungsplan für den Regierungsbezirk Detmold, Teilabschnitt Paderborn, wie auch der Flächennutzungsplan der Stadt Salzkotten, zeigen, daß der Süden von Salzkotten naturräumlich wertvoll und empfindlich ist. Weitläufige Erholungsbereiche der ausgedehnten Waldbereiche an der Kante zur Erhebung des Haarstranges ziehen sich fast bis an den Ortsrand von Upsprunge, den südlichsten Punkt von Salzkotten, heran. Hier liegen ausgedehnte Flächen für die Forstwirtschaft, die laut Flächennutzungsplan der Stadt Salzkotten als Landschaftsschutzgebiet festgesetzt sind.

Im Südwesten von Salzkotten um den Bereich Upsprunge befinden sich landschaftlich und naturräumlich höchst wertvolle Bereiche um die diversen Quelltöpfe in der Hederaue und um die salzführenden Flußbereiche der Heder.

Hierzu die "Grobanalyse der landschaftlichen Gegebenheiten im Süden von Salzkotten" vom Westfälischen Amt für Landespflege vom 3.12.1990: "Zwischen Upsprunge und Salzkotten liegt das landesweit bedeutsame Naturschutzgebiet 'Sültoid'. Das Quellgebiet der Heder ist auch weiter südlich, vor allem im Grundwasserhaushalt, hoch empfindlich gegen Eingriffe in die Deckschichten des flächig ausgebildeten Grundwasserleiters. Der südliche Ortsrand von Upsprunge wird von einer Vielzahl Weiden mit Obstbäumen bzw. Streuobstwiesen und Obstbaumreihen gegliedert. Die Biotopstrukturen am südöstlichen Ortsrand von Salzkotten weisen viele Empfindlichkeiten auf."

Zwischen den Bebauungsgebieten von Salzkotten, den Erholungsbereichen und Landschaftsschutzbereichen im Süden bleibt lediglich ein 1 km bis 1,5 km breiter Korridor, durch

den eine Südumgehung geführt werden könnte. Bei dieser Breite ist jedoch von Auswirkungen sowohl auf die bebauten Bereiche als auch auf den Bereich der natürlichen Umwelt auszugehen.

Außerdem wird die Feldflur südwestlich von Salzkotten als weniger anthropogen vorgeprägt und als alte Kulturlandschaft eingeschätzt, so daß diesem Bereich auch eine höhere Empfindlichkeit zugeordnet werden muß.

Wäre es dennoch möglich, eine Ortsumgehung Salzkotten bis hier hin zu führen, so würde sie dann vor der L 751 auf einen großflächigen Wasserschutzbereich der Wasserschutzone IIIa/IIIb stoßen. Diesen großflächigen Wasserschutzbereich würde eine südliche Umgehung dann auf ein Drittel bis der Hälfte ihrer Länge durchschneiden.

Da die Zielrichtung einer B 1 (n) Paderborn ist, müßte die südliche Ortsumgehung Salzkotten wieder auf die alte B 1 einschleifen oder den Anschluß mit der L776 suchen und dabei in Richtung Paderborn einschwenken. Dabei müßte sie im Bereich des Forstes Wewer wiederum ausgedehnte Erholungsflächen durchschneiden. Der gesamte Bereich zwischen L 751 und L 776 ist von einer Reihe von Naturdenkmälern durchsetzt, so daß auch hierfür Beeinträchtigungen nicht ausgeschlossen werden können.

Bereiche Verkehr/Städtebau

Im Norden von Salzkotten entwickeln sich, entsprechend dem Flächennutzungsplan von Salzkotten, weitläufige Industrie- und Gewerbebereiche. Über eine nördliche Ortsumgehung könnte dieser stark expandierende Gewerbe- und Industriebereich an mehreren Stellen vorteilhaft angeschlossen werden, so daß sowohl Verkehre und hier vor allem die Schwerlastverkehre aus Osten als auch aus Westen unmittelbar in die Gewerbe- und Industriebereiche gelangen könnten, ohne dabei durch den Ortskern von Salzkotten und seine Wohngebiete fahren zu müssen.

Der Großteil der Siedlungsflächen der Stadt Salzkotten liegt im Süden der B1 entlang der linearen Ausdehnung zwischen der Innenstadt und dem Ortsteil Upsprunge. Desweiteren liegt die B 1 nicht waagrecht in Ost-West-Richtung im Raum, sondern führt von Südwest nach Nordost. Durch diese Lage im Raum wäre es notwendig, daß sich eine südliche Ortsumgehung B 1(n) frühzeitig aus der alten B 1 ausklinken müßte, um bei Einhaltung

üblicher Linienführungen in der Trassierung den südlichen Bereich von Upsprunge zu umrunden. Damit müßte die B 1(n) bereits im Gemeindegebiet von Geseke aus der alten B 1 ausschleifen und sich in einer wesentlich längeren Umfahrung von Salzkotten wieder der alten B 1 oder der L 776 nähern.

Die Führung einer südlichen Ortsumgehung bedeutet einen deutlich höheren Flächenverbrauch als der einer nördlichen. Bei der größeren Gesamtlänge und vor dem Hintergrund der Kenntnis, daß es sich bei der Bundesstraße 1 um eine Straße handelt, die durch die gesamte Region linear eine Ortslage mit der anderen verbindet, wird in Frage gestellt, ob aufgrund des 'Umwegefaktors' und aufgrund des weiten Ausschwenkens eine Akzeptanz einer südlichen Ortsumgehung gegeben wäre.

Der Verkehr soll nicht großräumig an Salzkotten vorbeigeführt werden. Salzkotten soll nicht von der historischen Entwicklungslinie B 1 abgehängt werden, sondern die Umgehungsstraße soll den für die Stadtentwicklung von Salzkotten schädlichen Verkehr aus der Stadt herausnehmen, dabei aber Salzkotten immer noch berühren. Es soll sichergestellt werden, daß Salzkotten keinen Bedeutungsverlust durch die Ortsumgehung erfährt.

Für die genannten sechs Varianten wurden Prognosebelastungen für 1995 berechnet und hiernach einen Variantenvergleich in bezug auf die verkehrliche Belastungsabnahme auf den drei Sequenzen der Ortsdurchfahrt Geseker Straße, Lange Straße und Paderborner Straße erstellt.

Da die nördliche Variante 3 keinen Unterschied im Entlastungseffekt für die Ortsdurchfahrt gegenüber der nördlichen Variante 1 aufweist, wird sie hier nicht extra aufgeführt. Bild 5 zeigt nördliche und südliche Ortsumgehungen im Variantenvergleich.

Den Prognosebelastungen ist zu entnehmen, daß die Belastungen auf den Südvarianten 4, 5 und 6 deutlich geringer sind, als die auf den nördlichen Varianten 1 und 2, wobei die Varianten 4 und 5 ähnliche Belastungswerte aufweisen.

Die südlichen Ortsumgehungsvarianten zeigen eine Umorientierung des Verkehrs in die Zubringer-Straßen Im Eichfeld, Upsprunger Straße und Wewelsburger Straße nach Süden, wodurch die sensiblen Wohnbereiche im Salzkottener Süden und im Ortsteil Upsprunge von dem hier erhöhten Verkehrsaufkommen betroffen werden.

Variante		Geseker Straße (Kfz/24h)	Lange Straße (Kfz/24h)	Paderborner Straße (Kfz/24)
Prognose 0-Fall 1995		14.500	22.200	19.300
1	Prognosebelastung	5.500	8.600	6.200
	Abnahme	9.000	13.600	13.100
	Abnahme %	62%	61%	68%
2	Prognosebelastung	12.700	9.800	7.600
	Abnahme	1.800	12.300	11.700
	Abnahme %	12%	56%	61%
4	Prognosebelastung	8.800	14.600	11.100
	Abnahme	5.700	7.600	8.200
	Abnahme %	39%	34%	43%
5	Prognosebelastung	7.500	15.000	10.800
	Abnahme	7.000	7.200	8.500
	Abnahme %	48%	32%	44%
6	Prognosebelastung	10.000	17.000	13.200
	Abnahme	4.500	5.200	6.100
	Abnahme %	31%	23%	32%

△ V 12

Bild 5: nördliche und südliche Ortsumgehungsvarianten von Salzkotten im Variantenvergleich

Die nördlichen Varianten erschließen auf direktem Weg die Gewerbebereiche von Salzkotten und fangen die größeren Verkehrspotentiale aus Richtung Norden ab. Von den nördlichen Varianten 1, 2 und 3 geht eine größere Entlastungswirkung des nachgeordneten Netzes aus, welche notwendig ist, um im Kernstadtbereich von Salzkotten eine stadtverträgliche Verkehrssituation zu erhalten.

Die nördliche Variante 1 entlastet die gesamte Ortsdurchfahrt weitgehend bis fast zu zwei Drittel der vorhandenen Verkehrsbelastung, die nördliche Variante 2 weist für die Lange

Straße und die Paderborner Straße ähnliche den Ortskern entlastende Werte auf, entlastet aber erwartungsgemäß die Geseker Straße mit nur einem sehr geringen Teil von 15%.

Die südlichen Varianten 4, 5 und 6 entlasten in einer relativen Betrachtung die Innenstadt Salzkotten zumeist nur um etwa ein Drittel, in einigen Teilabschnitten bis zur Hälfte der vorhandenen Belastung.

Bedeutsam ist aber für Salzkotten aufgrund der hohen Grundbelastung nicht nur die Betrachtung der relativen Entlastung, sondern vor allem die Betrachtung der absoluten Belastungsabnahme. Die verkehrlichen Prognoseberechnungen machen deutlich, daß nur nördliche Ortsumgehungsvarianten die drei Sequenzen der Ortsdurchfahrt Salzkotten Geseker Straße/Lange Straße/Paderborner Straße in der absoluten Höhe der Belastungszahlen derart entlasten, daß dort eine stadtverträgliche Integration der verbleibenden Quell- und Zielverkehre in der Hauptverkehrsstraße möglich ist, die Durchgangsverkehre auf der B 1 aber auf die Ortsumgehung verlagert werden.

Die Verkehre, und hier besonders die Schwerlastverkehre, auf den Straßen mit den höchsten Belastungen Salzkottens, diese sind die von Norden nach Süden hereinführende Verner Straße und Thüler Straße, könnten schon am Ortsrand über eine nördliche Ortsumgehung abgefangen werden.

Südliche Ortsumgehungsvarianten zeigen Entlastungseffekte, die so gering sind, daß unter Einbeziehung der Länge der Südvarianten und damit der zusätzlich neu zu versiegelnden Flächen ein Bau von südlichen Varianten nicht angeraten ist. Der bei südlichen Ortsumgehungsvarianten in der Ortsdurchfahrt von Salzkotten verbleibende Verkehr hätte dennoch einen solchen Umfang, daß mit Fertigstellung einer Südvariante bereits über weitere Ortsumgehungen nachgedacht werden müßte.

Zusammenfassend läßt sich aus verkehrlicher und städtebaulicher Sicht sagen, daß eine nördliche Ortsumgehung von Salzkotten B 1(n) ein Maximum an verkehrlicher Entlastung für den zentralen Ortsbereich von Salzkotten auf der Ortsdurchfahrt erwarten läßt, eine optimale Erschließung der ausgedehnten Gewerbe und Industriebereiche im Norden von Salzkotten sicherstellt, in diesem Bereich aus städtebaulicher Sicht unempfindliche Bereiche berührt und durch die Lage garantiert, daß Zubringerverkehre Salzkotten am gering-

sten beeinträchtigen.

Eine südliche Führung würde einen höheren Flächenverbrauch, Akzeptanzprobleme und eine suboptimale Erschließungswirkung der großen Gewerbe- und Industrieflächen von Salzkotten und vor allem neue Belastungen in den empfindlichen Wohnbereichen bedeuten. Die absoluten Entlastungen der Südumgehung werden aus Stadtverträglichkeitsgründen als zu gering bewertet. Damit wird die südliche Ortsumgehung von Salzkotten als verkehrsstädtebaulich bedenklich und von geringem Nutzen bewertet. Zusätzlich werden Risikopotentiale für die Umwelt erwartet.

Eine südliche Ortsumgehung von Salzkotten wird daher aufgrund verkehrsstädtebaulicher Gründe als eine nicht weiter zu verfolgende Variante ausgeschlossen und der Untersuchungsraum auf eine Nordumgehung Salzkotten begrenzt.

Abgrenzung des Untersuchungsraumes

Der Untersuchungsraum wird somit im Süden durch die Straßenfolge Westring-Im Kuhbusch-Simonstraße-Lange Brückenstraße-Liboriusstraße begrenzt und zieht sich weiter parallel zur B1, im Osten bis hinter den Knoten B1/L 776 und im Westen bis zur Höhe der Straße Eichfeld; im Norden wird der Untersuchungsraum durch eine ost-westgerichtete Linie in Höhe der Straßen Stadtteiche/Thüler Feld begrenzt. Im Osten wird der Untersuchungsraum durch den Knoten B 1/L 776, der in die UVS miteinbezogen wird, und im Westen durch die Straße Sundern begrenzt, die von Verne kommend hier die Geseker Straße kreuzt (s. Bild 6).

IV. Gesamtmethodik der Untersuchung

Die Umweltverträglichkeitsstudie wird gemäß MUVS in die übergeordneten Arbeitsschritte

- Raumwiderstandermittlung

- Variantenbewertung

untergliedert. Der Arbeitsablauf ist in **Bild 7** dargestellt.

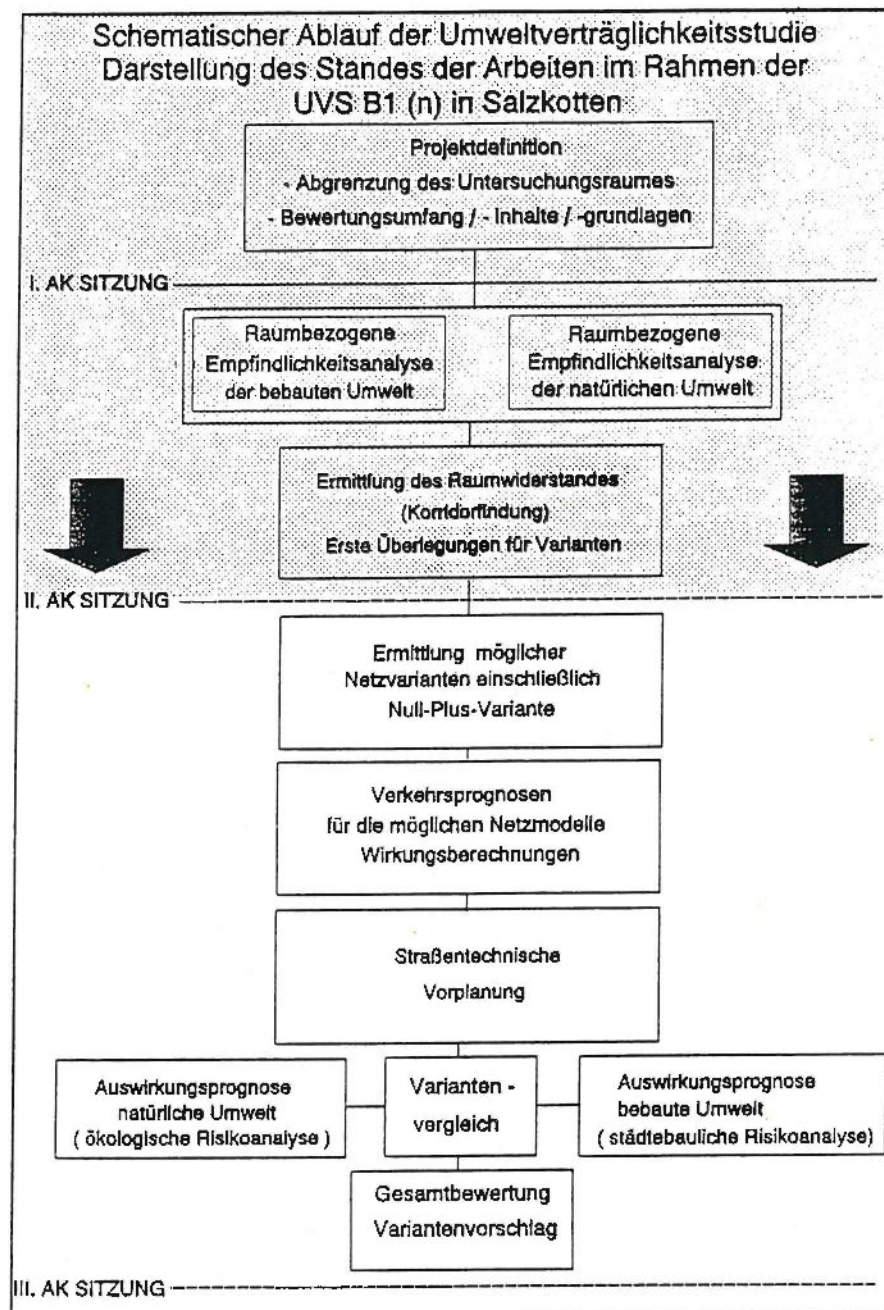


Bild 7: Schematischer Ablauf der Umweltverträglichkeitsstudie B 1(n) Salzkotten

Die Arbeit der Gutachter wird durch den "begleitenden Arbeitskreis (AK)", der sich aus Vertretern der betroffenen Kommunen, des Regierungspräsidenten, der Landschaftsbehörden und den anerkannten Naturschutzverbänden zusammensetzt, mit Informationen und Anregungen unterstützt.

Der begleitende Arbeitskreis kam in der I. Arbeitskreissitzung im Dezember 1990 u.a. zu dem Ergebnis, daß eine tierökologische Ergänzungsuntersuchung im Bereich der Hederaue durchzuführen sei.

Das Landesstraßenbauamt Paderborn erteilte daraufhin dem Büro Landschaft & Wasserwirtschaft K.-H. Loske, Salzkotten, im April 1991 den Auftrag, diese Ergänzungsuntersuchung, den faunistischen Beitrag, durchzuführen. Die Ergebnisse dieser Untersuchung sind in das Gutachten der Empfindlichkeitsanalyse der natürlichen Umwelt des Westfälischen Amtes für Landespflege eingearbeitet.

In der I. Arbeitskreissitzung wurde von den Gutachtern der Ausschluß der südlichen Varianten aus der Untersuchung vorgeschlagen und die Begrenzung der Untersuchung auf eine Nordumgehung erwogen. Der begleitende Arbeitskreis regte weitergehende verkehrliche Untersuchungen zur Beurteilung dieser Frage an. Die Ergebnisse der Voruntersuchung wurden in einer weiteren Sitzung im Februar 1991 vorgestellt. Es wurde daraufhin beschlossen, die Abgrenzung des Untersuchungsraumes so zu wählen, daß nur die Varianten einer Nordumgehung untersucht werden.

In der II. Arbeitskreissitzung im Dezember 1991 wurde die gutachterliche Bewertung des Raumwiderstandes Bereich bebaute Umwelt und Bereich natürliche Umwelt vorgetragen und es wurden mögliche Trassenkorridore, die die Grundlage für die folgende Variantenbewertung bilden, festgestellt. Desweiteren wurden neue Varianten und Modifikationen der bekannten Varianten vorgeschlagen, die im nächsten Arbeitsschritt der "Findung der möglichen Trassenlage" untersucht werden. **Bild 1.7** zeigt den Bearbeitungsstand des Projektes zur II. Arbeitskreissitzung.

Die Variantenbewertung wird durch die Gutachter in der III. Arbeitskreissitzung vorgetragen. Sie ist Gegenstand des Berichtsteiles B, der nach dem Variantenvergleich erarbeitet wird.

V. Datenbasis

Die Grundlage der UVS sind folgende Informationsquellen:

bebaute Umwelt und Verkehrsplanung:

- räumliche Planwerke (Gebietsentwicklungsplan, Flächennutzungsplan, 2. Änderung Flächennutzungsplan/Fortschreibung, Bauleitpläne, soweit vorhanden)
- topographische Karten, Luftbilder, sonstige Karten
- Informationsgespräche mit der Verwaltung
- Ortsbesichtigungen
- Verkehrsentwicklungsplan, Teil 1 für Salzkotten

natürliche Umwelt:

- von verschiedenen Behörden und Institutionen bereitgestelltes Datenmaterial
- Fachkartenwerke
- LINFOS - NW (Biotopkataster NW)
- ökologische Beiträge zu den Landschaftsplänen "Obere Lippetalung" und "Salzkottener Hellwegbörde"
- eigene Erhebungen im Gelände (Geländedatierung vom Sept. 1987)

VI. Gliederung des Gutachten

Die Umweltverträglichkeitsstudie B 1 (n) Salzkotten gliedert sich in drei gesonderte Abschnitte und damit in drei Teile:

1. Raumwiderstandsanalyse und Korridorfindung
2. Variantenbewertung
3. Materialienband (Methoden, Hilfsmittel, soweit nicht bekannt) im Anhang