

Stellungnahmen von Privatpersonen (gem. § 3 Abs. 1 BauGB):

Bewertung:

Anwaltspartnerschaft von Appen, Prof. Dr. Fischer, Schonebeck, An der Kolckwiese 6, 26133 Oldenburg, für Frau Ilona Baumann, In den Späten 1 a, mit Schreiben vom 21.05.2007

Frau Ilona Baumann, geborene Diekmann, aus 26169 Friesoythe, In den Späten 1 a, beauftragte mich mit der Wahrnehmung ihrer rechtlichen Interessen. Eine auf mich lautende Originalvollmacht wird umgehend nachgereicht.

Meine Mandantin ist Eigentümerin des Grundstücks In den Späten 1 a, 26169 Friesoythe, Flurstücke 1/2, Flur 23, Gemarkung Friesoythe.

Auf den Grundstücken meiner Mandantin stehen ein Einfamilienwohnhaus sowie ein Pferdestall. Meine Mandantin betreibt auf ihren Grundstücken eine Pferdezucht sowie einen Reit- und Ausbildungsbetrieb.

Die vorstehend benannten Gebäude sind seitens meiner Mandantin aufgrund der ihr vom Bauverwaltungsamt des Landkreises Cloppenburg unter dem 09.10.1989 zum dortigen Aktenzeichen 0885/89 erteilten Baugenehmigung als Neubauten errichtet worden.

Meine Mandantin hat für die Errichtung des Anwesens sowie dessen Ausbau und Unterhaltung in der Vergangenheit erhebliche finanzielle Mittel aufgewandt.

Im Falle der Errichtung der von der Stadt Friesoythe geplanten südwestlichen Entlastungsstraße würde das seitens des Landkreises Cloppenburg genehmigte Anwesen meiner Mandantin nicht nur in erheblicher und nicht hinnehmbarer Weise beeinträchtigt, sondern hinsichtlich der seitens meiner Mandantin dort betriebenen Nutzungen und Betriebsabläufe zerstört.

So führte der nunmehr angedachte Trassenverlauf der Entlastungsstraße über den Reitplatz meiner Mandantin, unmittelbar an den

Die vorliegende Planung dient der vorbereitenden Darstellung des Trassenverlaufs für die südwestliche Entlastungsstraße. Die frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit und der Behörden als erster Verfahrensschritt verfolgt dabei das Ziel, möglichst fundierte Informationen zu erhalten, welche als Abwägungsmaterial in das weitere Verfahren und die Diskussion über mögliche Planalternativen einfließen können.

Nach Gesprächen mit den betroffenen Grundstückseigentümern wird die geringfügige Verlagerung des westlichen Knotenpunkt nach Norden als Vorzugsvariante (3 c) in die Planungen aufgenommen und im Entwurf des Flächennutzungsplanes entsprechend dargestellt. Dadurch kann das Flurstück Nr. 1/2, Flur 23, Gemarkung Friesoythe unbehelligt bleiben.

Der erforderliche Grundstückserwerb, mögliche Entschädigungsansprüche oder neu zu schaffende Anbindungen, um die

Stellungnahmen von Privatpersonen (gem. § 3 Abs. 1 BauGB):

Bewertung:

Gebäuden meiner Mandantin vorbei, und diagonal verlaufend über die Weideflächen meiner Mandantin. Der Reitplatz wäre gegebenenfalls ebenso wenig nutzbar wie die als Nahrungsgrundlage für die Pferde meiner Mandantin dienenden Weideflächen. Letztere würden nahezu vollständig zerstört und zerschnitten. Von der Grundstücksgesamtfläche meiner Mandantin von ca. 17.000 qm fielen im Falle der Errichtung der Entlastungsstraße ca. 13.000 qm fort. Dies entspräche einem Flächenverlust von ca. 76,5%. Die verbleibenden Flächen mit einem Gesamtumfang von ca. 4.000 qm wäre es meiner Mandantin nicht mehr möglich die im Jahre 1989 durch den Landkreis Cloppenburg ausdrücklich genehmigte Pferdehaltung auf eigener Futtergrundlage weiter zu betreiben. So gebe ich zu bedenken, dass von den gegebenenfalls verbleibenden 4.000 qm ein erheblicher Anteil auf die Hausgarten- und Gebäudeflächen entfielen. Meine Mandantin müsste ihre derzeitige Nutzung ihres Anwesens vollumfänglich aufgeben.

Durch den geplanten Verlauf der Entlastungsstraße in unmittelbarer Nähe des Einfamilienwohnhauses meiner Mandantin käme es zudem zu einer nicht hinnehmbaren erheblichen Lärmbelästigung. Die mit dem Bau der Entlastungsstraße in der nunmehr geplanten Weise einhergehende Zerstörung und Zerschneidung des Anwesens meiner Mandantin führte hinsichtlich der verbleibenden Teile des Anwesens selbstredend zu einem großen Wertverlust, so dass die in der Vergangenheit seitens meiner Mandantin getätigten umfangreichen Investitionen in den Aufbau und den Erhalt des Anwesens unwiederbringlich verloren wären.
Die jetzt vorliegenden Planungsabsichten der Stadt Friesoythe im

Erreichbarkeit abgetrennter Flächen zu gewährleisten, können im Rahmen einer verbindlichen Bauleitplanung bzw. eines Planfeststellungsverfahrens nach Festlegung der konkreten Trassenführung abgeleitet und berücksichtigt werden. Jedoch wird die Stadt auf der Ebene der vorliegenden Flächennutzungsplanänderung bei der Diskussion der Planungsalternativen auch den erforderlichen Grunderwerb, zusätzliche Wegeverbindungen, verbleibende Entschädigungsansprüche etc. als Gesichtspunkte berücksichtigen und den vorgesehenen Trassenverlauf auch diesbezüglich überprüfen.

Der Stadt ist dabei bewusst, dass die durch die Planung entstehenden Eingriffe in Privateigentum und verbleibende erkennbar nachteilige Auswirkungen für ausgeübte Gewerbebetriebe kompensiert werden müssen. Diese Frage wird nach Festlegung der konkreten Trassenführung mit den jeweiligen Grundstückseigentümern geklärt. Bezüglich der erforderlichen bodenordnenden Maßnahmen wird von der Stadt ein freiwilliger Grunderwerb oder Grundstückstausch angestrebt. Die Stadt wird jedoch als Träger der Planung im Rahmen der Rechtsordnung weitere Hilfen anbieten (finanzieller Ausgleich etc.).

Im Rahmen der Erstellung der Entwurfsunterlagen wurden erste Lärmberechnungen zur Abschätzung der Auswirkungen der dargestellten Trassenvarianten durchgeführt. Die Berechnungen berücksichtigen dabei die mit Realisierung der Entlastungsstraße für das Jahr 2015 zu erwartenden Verkehrsbelastungen. Bei den Berechnungen wurde das Wohnhaus „In den Späten 1 A“ als nächstgelegener Immissionsort zugrunde gelegt. Bei der bislang vorgesehenen Trassenführung (Variante 3a) ergibt sich ein Abstand von im ungünstigsten Fall ca. 45 m zwischen dem Wohnhaus und der Trasse. Danach ergeben sich Beurteilungspegel von **ca. 58 / 49 dB (A)** tags/nachts.

Stellungnahmen von Privatpersonen (gem. § 3 Abs. 1 BauGB):**Bewertung:**

Hinblick auf den Verlauf der südwestlichen Entlastungsstraße sind für meine Mandantin auch deshalb nicht nachvollziehbar, weil meine Mandantin seinerzeit bei Errichtung der eingangs erwähnten Gebäude auf ausdrückliche Vorgabe des Landkreises Cloppenburg von der Straße "In den Späten" etliche Meter zurückbleiben musste. So sollte hierdurch für die Zukunft sichergestellt werden, dass die vorstehend benannte Straße als Entlastungsstraße für den landwirtschaftlichen Verkehr weiter ausgebaut werden kann, falls dieser zukünftig die B72 nicht mehr nutzen darf.

Es läge daher nahe die vorstehend benannte Straße für den Trassenverlauf zu wählen und die Straße nicht quer über das Anwesen meiner Mandantin zu führen.

Tatsächlich bedarf es jedoch im fraglichen Bereich überhaupt keiner Entlastungsstraße. Diese ist nicht notwendig. So ist bereits eine südwestliche Entlastungsstraße in Form der vorhandenen und als Umgehungsstraße für die Stadt Friesoythe geförderten und ge-

Das Wohnhaus befindet sich im Außenbereich und ist hinsichtlich seines Schutzanspruches wie ein Misch-/Dorfgebiet zu beurteilen. Wie in der Begründung ausgeführt sind gesetzliche Grundlage für Maßnahmen zum Schutz vor Verkehrslärm beim Bau oder der wesentlichen Änderung öffentlicher Straßen (Lärmvorsorge) die Schutzvorschriften nach dem Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG). Die Immissionsgrenzwerte (IGW) der 16. BImSchV für ein Wohnhaus im Außenbereich betragen 64/54 dB (A) tags/nachts. Diese Werte werden bei der vorgesehenen Trassenführung um 5 bzw. 6 dB (A) unterschritten. Bei einem weiter nördlich gelegenen Anschluss der Trasse an die L 831 wird sich der Abstand zum Wohnhaus „In den Späten 1 A“ als nächstgelegener Immissionsort auf 85 m vergrößern und die Lärmsituation für die Wohnbebauung weiter verbessern.

Ungleich höhere Belastungen wären dagegen bei einem Ausbau der Wegetrasse „In den Späten“ als Entlastungsstraße zu erwarten. Für das Wohnhaus In den Späten 1 A würde der Abstand um 1/3 auf ca. 30 m zur Straße reduziert. Für weitere Wohnhäuser entlang der Straße „In den Späten“ betrüge der Abstand zur Straße 15 bis 20 m. An den der Trasse nächstgelegenen Wohnhäusern würden damit die maßgeblichen Immissionsgrenzwerte überschritten. Zudem wären die oftmals für schützenswerte Nutzungen im Außenbereich (Terrassen, Balkone etc.) genutzten Süd- und Westseiten betroffen. Neben weiteren Gesichtspunkten spricht somit auch die zu erwartende Lärmbelastung gegen einen Ausbau der Straße „In den Späten“ als Entlastungsstraße.

Der Verkehrsentwicklungsplan 2004 der Stadt Friesoythe zeigt neben der für das Jahr 2004 festgestellten Analysebelastung der Verkehrsströme im örtlichen und überörtlichen Verkehrsnetz auch die Auswirkungen der Ergänzung durch die nordöst-

Stellungnahmen von Privatpersonen (gem. § 3 Abs. 1 BauGB):**Bewertung:**

bauten B72 vorhanden.

Die B72, welche im nördlichen Bereich bereits sehr gut ausgebaut ist, kann im Verbund mit der südöstlichen und der im Bau befindlichen nordöstlichen Entlastungsstraße problemlos den ohnehin nur geringen Anteil an Durchgangsverkehr der Stadt Friesoythe von ca. 10 bis 20 % aufnehmen.

Da zudem die B72 in südlicher Richtung mittelfristig auf 2 + 1 Fahrspuren ausgebaut werden soll, ist eine Entlastungsstraße in Form der nunmehr geplanten südwestlichen Entlastungsstraße nicht mehr erforderlich.

Der Durchgangsverkehr kann gegebenenfalls sowohl von der B 72 als auch der L 831 (Ellerbrocker Straße) aufgenommen und durchgeführt werden.

Der angedachte Trassenverlauf der südwestlichen Entlastungsstraße führte zu einer Streckenersparnis von allenfalls 650 m. Die hierfür erforderlichen erheblichen öffentlichen Mittel stehen in Anbetracht des mit dem Ausbau der südwestlichen Entlastungsstraße einhergehenden nur geringen verkehrstechnischen Nutzen in einem krassen Missverhältnis.

Meine Mandantin richtet sich entschieden gegen den geplanten Bau der südwestlichen Entlastungsstraße und die mit diesem einhergehenden Zerstörung ihres Anwesens.

liche Entlastungsstraße (Netzfall 1) und die südwestliche Entlastungsstraße (Netzfall 2) auf.

Die Analysebelastung zeigt deutlich, dass trotz B 72 und bereits bestehender südöstlicher Entlastungsstraße insbesondere im Zuge der Ortsdurchfahrt der L 831 die Leistungsfähigkeit der Knotenpunkte bei einem Verkehrsaufkommen von 10.000 – 14.500 Fahrzeugen/Tag überschritten wird und die L 831 den Verkehr nicht mehr problemlos durchleiten kann. Ohne die ausgebauten B 72 und die bereits realisierte südöstliche Entlastungsstraße läge die zu erwartende Verkehrsbelastung bereits heute über 16.500 Kfz/Tag. Unter Berücksichtigung der allgemeinen Verkehrszunahme und weiterer Strukturentwicklungen werden die bestehenden Probleme ohne entsprechende Maßnahmen weiter verschärft.

Eine weitergehende Umlenkung z.B. auch eines Teils des Ziel- und Quellverkehrs ist bislang weniger erfolgreich. Eine Abfahrt von der B 72 auf die L 831 gestaltet sich zu den Stoßzeiten bereits heute problematisch, was eine stärkere Nutzung der Entlastungsstraße und der B 72 aus Richtung Norden verhindert. Von Süden kommend verhindert der psychologische Effekt im Bereich der Zu- und Abfahrt zur B 72 „bereits in die Stadt eingefahren zu sein“ die Akzeptanz der B 72 und der südöstlichen Entlastungsstraße. Dies gilt auch für den Lkw-Verkehr, dessen Durchfahrt der L 831 nur durch Verbote erreicht werden könnte. Dies ist jedoch unter Berücksichtigung des erforderlichen Zulieferverkehrs nicht sinnvoll realisierbar. Eine Trennung des Durchgangsverkehrs vom Zulieferverkehr ist dagegen kaum zu kontrollieren.

Die geplante südwestliche Entlastungsstraße würde demgegenüber bereits vor der Stadt abzweigen und dadurch die Akzeptanz der Entlastungsstraße wesentlich erhöhen.

Bei Realisierung aller geplanten Abschnitte des Entlastungs-

Stellungnahmen von Privatpersonen (gem. § 3 Abs. 1 BauGB):

Bewertung:

Es wird daher eindringlich darum gebeten die Notwendigkeit des Baus der Entlastungsstraße noch einmal grundlegend zu überdenken.

Hilfsweise wird darum gebeten den Trassenverlauf so zu wählen, dass das Anwesen meiner Mandantin in seiner bisherigen Form und Größe erhalten bleibt und ohne Beeinträchtigungen wie bisher genutzt werden kann.

Sollten Sie weitere Informationen benötigen, so setzen Sie sich bitte umgehend mit mir in Verbindung.

rings (Netzfall 2) wird daher im Verkehrsentwicklungsplan prognostiziert, dass flankiert durch Verkehrslenkungsmaßnahmen, insbesondere der Schwerlastverkehr in weiten Teilen auf den geplanten Entlastungsring umgeleitet werden kann. Da dieser Ring nach der Fertigstellung fast alle bedeutenden klassifizierten Straßen, welche derzeit durch die Stadt verlaufen, radial vernetzt, ist auch mit einer nicht unerheblichen Umlenkung des Ziel- und Quellverkehrs zu rechnen. Nach den Prognosen des Verkehrsentwicklungsplanes ist insbesondere im Bereich der Ortseinfahrt der L 831 mit einer Umverteilung von ca. 3000 Kfz auf den Entlastungsring zu rechnen.

Die Stadt wird im weiteren Verfahren die eingehenden Stellungnahmen, Hinweise und Anregungen in Bezug auf den geplanten Trassenverlauf prüfen und die öffentlichen und privaten Interessen gegeneinander abwägen.

Ergänzend wird eine neue Vorzugsvariante (3 c) in die Planungen aufgenommen. Diese unterscheidet sich von der bislang favorisierten Trassenführung nur in der Lage des westlichen Knotenpunktes. Durch den weiter nördlich gelegener Anschlusspunkt könnten die nebenstehend geäußerten Bedenken berücksichtigt werden. Das nebenstehend beschriebene Anwesen der Mandantin bliebe in diesem Fall unberührt. Die betroffenen Grundstückseigentümern haben bei Gesprächen mit der Stadt die grundsätzliche Zustimmung für eine solche Lösung signalisiert.

Stellungnahmen von Privatpersonen (gem. § 3 Abs. 1 BauGB):

Bewertung:

Werner Brinkmann, Sonnenkämpe 14a, 26169 Friesoythe, mit Schreiben vom 22.05.2007

Durch die Vollausslastung der Bundesstraße 72 und des Industriegebietes, ist auf dem Grundstück Gemarkung Friesoythe, Flur 23, Flurstücksnummer 30/8 die Lebensqualität sehr eingeschränkt.

Bei der Straßenplanung wurde dieses Wohngebiet nicht mit einbezogen, zumal von der Entlastungsstraße eine Verbindungsstraße zur Emsstraße mit eingezeichnet wurde. Diese Straßen hätten zur Folge dass wir noch mehr Immissionen ausgesetzt werden.

Da unser Gebäude nur einige Meter von der Emsstraße entfernt liegt (unsere süd-westliche Terrassenanordnung) würden wir den schädlichen Umwelteinwirkungen wie z.B. Lärm (ständiges Abbremsen und wieder Anfahren der Fahrzeuge Pkw wie Lkw) am Tag und in der Nacht), Luftverunreinigungen (Abgase), Erschütterungen und Lichteinfall ständig ausgesetzt werden. Nach dem Bundesimmissionsschutzgesetz würden die Immissionsgrenzwerte überschritten werden.

Aufgrund dieser Einwendungen möchten wir, dass dieses Wohngebiet und die Bundesstraße bei der Planung auch mit berücksichtigt werden.

Die vorliegende Planung dient der vorbereitenden Darstellung eines möglichen Trassenverlaufs für die südwestliche Entlastungsstraße. Bei der Straßenplanung wurden die nächstgelegenen Wohnhäuser an der Straße „In den Späten“ als maßgebliche Immissionsorte berücksichtigt. Die dort im Außenbereich befindlichen Wohnhäuser halten zur bislang favorisierten Trasse Abstände von im ungünstigsten Fall 45 m ein. Die Wohnnutzungen entlang der Straße „Sonnenkämpe“ halten demgegenüber Abstände von mindestens 280 m ein. Der Bereich beidseitig der „Sonnenkämpe“ wurde im Rahmen des Bebauungsplanes Nr. 27 der Stadt als allgemeines Wohngebiet festgesetzt und ist entsprechend zu berücksichtigen. Der Schutzanspruch der vorhandenen Wohnnutzungen liegt daher mit 59/49 dB (A) um 5 dB (A) tags/nachts höher als der Schutzanspruch der Wohnhäuser im Außenbereich. Nach den durchgeführten Berechnungen werden in einem Abstand von 45 m Beurteilungspegel von **ca. 58 / 49 dB (A)** tags/nachts und damit bereits die einzuhaltenden Immissionsgrenzwerte für ein allgemeines Wohngebiet erreicht. Aufgrund des weitaus höheren Abstandes von ca. 280 m kann somit auch ohne rechnerischen Nachweis davon ausgegangen werden, dass durch die geplante Entlastungsstraße im Bereich des Wohngebietes „Sonnenkämpe“ keine unzumutbaren Beeinträchtigungen entstehen. Aufgrund geäußerter Bedenken und Anregungen wird in die

Stellungnahmen von Privatpersonen (gem. § 3 Abs. 1 BauGB):**Bewertung:**

Planungen ergänzend eine neue Vorzugsvariante (3 c) aufgenommen. Diese unterscheidet sich von der bislang favorisierten Trassenführung (Variante 3 a) nur in der Lage des westlichen Knotenpunktes mit der L 831/146, welcher geringfügig nach Norden verlagert wird.

Die entlang der Trasse vorhandenen Straßen und Wege erhalten Anschluss an die geplante Entlastungsstraße, um die Anbindung der vorhandenen Wohnnutzungen an der Straße „In den Späten“ an das Stadtzentrum und um die Erreichbarkeit abgetrennter Flächen zu gewährleisten. Auch der Anschluss der Straße „In den Späten“ an die L 831 bleibt damit von der Planung unberührt.

Die Frage weiterer ggf. erforderliche Wegeverbindungen werden jedoch im Rahmen der weiteren verbindlichen Planung nochmals geprüft und abschließend geklärt. In diesem Zuge kann auch die Immissionsbelastung durch ein schalltechnisches Gutachten detailliert überprüft werden.

Stellungnahmen von Privatpersonen (gem. § 3 Abs. 1 BauGB):

Bewertung:

Anwaltpartnerschaft von Appen, Prof. Dr. Fischer, Schonebeck, An der Kolckwiese 6, 26133 Oldenburg, für Frau Claudia Wimberg, Pehmertanger Weg 10, mit Schreiben vom 06.06.2007

Frau Claudia Wimberg aus 26169 Friesoythe, Pehmertanger Weg 10, beauftragte mich mit der Wahrnehmung ihrer rechtlichen Interessen. Eine auf mich lautende Originalvollmacht liegt an.

Meine Mandantin betreibt als Betriebsleiterin auf dem Anwesen ihres Schwiegervaters, des Herrn Ewald-Johann Wimberg, 26169 Friesoythe, Grüner Hof 8, gemeinsam mit diesem einen Pferdezuchtbetrieb.

Genutzt werden hierfür die hofeigenen Flurstücke 12/5 sowie 11/2. Die vorstehend benannte Pferdezucht wird auf eigener Futtergrundlage betrieben.

Derzeit werden 16 Zuchtpferde gehalten. Der Verkauf der Pferdennachzucht erfolgt überregional.

Der Schwiegervater meiner Mandantin, in dessen Namen meine Mandantin ausdrücklich ebenfalls auftritt, war infolge der Bauleitplanung der Stadt Friesoythe im Jahre 1989 gezwungen mit seiner seinerzeit noch in der Fliederstraße in Friesoythe betriebenen Pferdezucht an den heutigen Standort umzuziehen. So musste der Schwiegervater meiner Mandantin der am Fliederweg seitens der Stadt Friesoythe geplanten Wohnbebauung weichen.

Die Baugenehmigung für die der Pferdezucht dienenden Gebäude des Schwiegervaters meiner Mandantin ist Anfang der 90er Jahre erteilt worden.

Meiner Mandantin ist die Errichtung eines Betriebsleiterhauses im Dezember 2004 genehmigt worden.

Das vorstehend benannte Betriebsleiterhaus ist auf dem Flurstück

Die vorliegende Planung dient der vorbereitenden Darstellung des Trassenverlaufs für die südwestliche Entlastungsstraße. Die frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit und der Behörden als erster Verfahrensschritt verfolgt dabei das Ziel, möglichst fundierte Informationen zu erhalten, welche als Abwägungsmaterial in das weitere Verfahren und die Diskussion über mögliche Planalternativen einfließen können.

Wie in der Begründung ausgeführt, ist insbesondere der östliche Knotenpunkt durch die bereits fertiggestellte südöstliche Entlastungsstraße bis zum Pehmertanger Weg, vorgegeben. Dadurch ergeben sich hinsichtlich der weiteren Trassenführung nur begrenzte Möglichkeiten. Wie die in der Begründung dargestellten Planungsvarianten zeigen, würden sich auch bei den

Stellungnahmen von Privatpersonen (gem. § 3 Abs. 1 BauGB):**Bewertung:**

1214 in unmittelbarer Nähe der Hofgebäude des Schwiegervaters meiner Mandantin errichtet worden.

Durch die nunmehr seitens der Stadt Friesoythe beabsichtigte Trassenführung würde der Pferdezuchtbetrieb meiner Mandantin am Pehmertanger Weg so erheblich beeinträchtigt, dass an eine Fortführung der Pferdezucht nicht mehr zu denken wäre.

So zerschnitte die beabsichtigte Trasse der Entlastungsstraße das unmittelbar an die Hofgebäude angrenzende Grünland auf dem Flurstück 12/5. Gerade dieses vorstehend benannte Grünland - in unmittelbarer Nähe der Hofgebäude - dient als Weidefläche.

Das vorstehend benannte Flurstück würde nicht nur in kaum noch nutzbare Teile zerschnitten. Durch den beabsichtigten Trassenverlauf ginge auch ein erheblicher Anteil der Flurstückfläche unwiederbringlich verloren.

Zudem führte der beabsichtigte Trassenverlauf dazu, dass das eigentliche Hofgelände von den weiter südwestlich belegenen, unmittelbar angrenzenden Weideflächen auf dem Flurstück 11/2 abgetrennt würde. Ein Umtrieb der Tiere über die beabsichtigte Entlastungsstraße hinüber wäre nicht mehr - wie bisher - problemlos bzw. gefahrlos möglich.

Meine Mandantin gibt zu bedenken, dass sowohl sie als auch ihr Schwiegervater im Hinblick auf die Errichtung' der oben benannten Gebäude erhebliche finanzielle Mittel aufgebracht haben. Gleiches gilt im Hinblick auf die Erhaltung und die Fortführung des eigentlichen Betriebes.

Durch die angedachte Trassenführung erlitten der hiervon betroffene Grundbesitz sowie die darauf befindlichen Gebäude eine erhebliche, mit der gegebenenfalls erforderlichen Einstellung der Pferde- zucht einhergehende Wertminderung.

Zum Betrieb gehört zudem das ebenfalls südwestlich an das Flurstück 12/5 angrenzende Flurstück 12/3 sowie das nordwestlich belegene Flurstück 35.

Alternativtrassen für den in unmittelbarer Nähe zum östlichen Knotenpunkt gelegenen Pferdezuchtbetrieb keine nennenswerten Verbesserungen ergeben, da in allen Fällen das Flurstück Nr. 12/5 gequert werden muss. Während im Falle der Varianten 3 a und 3 b zudem das Flurstück Nr. 35 des Eigentümers Wimberg betroffen ist, würden im Falle der Varianten 2 a und 2 b die Flurstücke Nr. 11/2 und 12/3 zerschnitten.

Der erforderliche Grundstückserwerb, mögliche Entschädigungsansprüche durch betriebliche Beeinträchtigungen bzw. Erschwernisse oder ggf. neu zu schaffende Anbindungen, um die Erreichbarkeit abgetrennter Flächen zu gewährleisten, können im Rahmen einer verbindlichen Bauleitplanung bzw. eines Planfeststellungsverfahrens nach Festlegung der konkreten Trassenführung abgeleitet und berücksichtigt werden. Die vorhandenen Wege und Straßen sollen jedoch an die geplante Entlastungsstraße angebunden werden. Die Verbindungen werden somit nicht unterbrochen. Die Stadt wird auf der Ebene der vorliegenden Flächennutzungsplanänderung bei der Diskussion der Planungsalternativen auch den erforderlichen Grunderwerb, zusätzliche Wegeverbindungen, verbleibende Entschädigungsansprüche etc. als Gesichtspunkte berücksichtigen und den vorgesehenen Trassenverlauf auch diesbezüglich überprüfen.

Der Stadt ist dabei bewusst, dass die durch die Planung entstehenden Eingriffe in Privateigentum und verbleibende erkennbar nachteilige Auswirkungen für ausgeübte Gewerbebetriebe kompensiert werden müssen. Diese Frage wird nach Festlegung der konkreten Trassenführung mit den jeweiligen Grundstückseigentümern geklärt. Bezüglich der erforderlichen bodenordnenden Maßnahmen wird von der Stadt ein freiwilliger Grunderwerb oder Grundstückstausch angestrebt. Die Stadt wird jedoch als Träger der Planung im Rahmen der Rechtsord-

Stellungnahmen von Privatpersonen (gem. § 3 Abs. 1 BauGB):**Bewertung:**

Die vorstehend benannten zwei Flurstücke sind derzeit an Landwirte verpachtet.

Das Flurstück 12/3 würde durch den beabsichtigten Trassenverlauf ebenso vom eigentlichen Hof abgeschnitten wie das bereits weiter oben benannte Flurstück 11/2.

Das derzeit verpachtete Flurstück 35 würde hingegen durch den beabsichtigten Trassenverlauf unmittelbar beeinträchtigt. So soll die Trasse über das vorstehend benannte Flurstück verlaufen, was zu einer Zerstückelung des Flurstückes in nicht mehr effektiv nutzbare Teilflächen führte: Zudem ginge durch den nunmehr beabsichtigten Trassenverlauf ein erheblicher Flächenanteil des Flurstücks 35 unwiederbringlich verloren.

Zudem ist festzustellen, dass eine Entlastungsstraße im fraglichen Bereich auch überhaupt nicht erforderlich ist.

So ist bereits eine südwestliche Entlastungsstraße in Form der vorhandenen und als Umgehungsstraße für die Stadt Friesoythe geförderten und gebauten B72 vorhanden.

Die B 72, welche im nördlichen Bereich bereits sehr gut ausgebaut ist, kann im Verbund mit der südöstlichen und der im Bau befindlichen nordöstlichen Entlastungsstraße problemlos den ohnehin nur geringen Anteil an Durchgangsverkehr der Stadt Friesoythe von ca. 10 bis 20 % aufnehmen.

Da zudem die B 72 in südlicher Richtung mittelfristig auf 2 + 1 Fahrspuren ausgebaut werden soll, ist eine Entlastungsstraße in Form der nunmehr geplanten südwestlichen Entlastungsstraße nicht mehr erforderlich.

Der Durchgangsverkehr kann gegebenenfalls sowohl von der B 72 als auch der L 831 (Ellerbrocker Straße) aufgenommen und durchgeführt werden.

Der angedachte Trassenverlauf der südwestlichen Entlastungsstraße führte zu einer Streckenersparnis von allenfalls 650 m. Die hierfür erforderlichen erheblichen öffentlichen Mittel stünden in Anbet-

nung weitere Hilfen anbieten (finanzieller Ausgleich etc.).

Der Verkehrsentwicklungsplan 2004 der Stadt Friesoythe zeigt neben der für das Jahr 2004 festgestellten Analysebelastung der Verkehrsströme im örtlichen und überörtlichen Verkehrsnetz auch die Auswirkungen der Ergänzung durch die nordöstliche Entlastungsstraße (Netzfall 1) und die südwestliche Entlastungsstraße (Netzfall 2) auf.

Die Analysebelastung zeigt deutlich, dass trotz B 72 und bereits bestehender südöstlicher Entlastungsstraße, insbesondere im Zuge der Ortsdurchfahrt der L 831, die Leistungsfähigkeit der Knotenpunkte bei einem Verkehrsaufkommen von 10.000 – 14.500 Fahrzeugen/Tag überschritten wird und die L 831 den Verkehr nicht mehr problemlos durchleiten kann. Ohne die ausgebaute B 72 und die bereits realisierte südöstliche Entlastungsstraße läge die zu erwartende Verkehrsbelastung bereits heute über 16.500 Kfz/Tag. Unter Berücksichtigung der allgemeinen Verkehrszunahme und weiterer Strukturentwicklungen werden die bestehenden Probleme ohne entsprechende Maßnahmen weiter verschärft.

Eine weitergehende Umlenkung z.B. auch eines Teils des Ziel- und Quellverkehrs ist bislang weniger erfolgreich. Eine Abfahrt

Stellungnahmen von Privatpersonen (gem. § 3 Abs. 1 BauGB):**Bewertung:**

racht des mit dem Ausbau der südwestlichen Entlastungsstraße einhergehenden nur geringen verkehrstechnischen Nutzen in einem krassen Missverhältnis,

Meine Mandantin richtet sich - wie auch ihr Schwiegervater, Herr Ewald-Johann Wimberg - entschieden gegen den geplanten Bau der südwestlichen Entlastungsstraße und die mit diesem einhergehende Beeinträchtigung ihres Anwesens.

Es wird daher eindringlich darum gebeten die Notwendigkeit des Baus der Entlastungsstraße noch einmal grundlegend zu überdenken.

Hilfsweise wird darum gebeten den Trassenverlauf so zu wählen, dass das Anwesen meiner Mandantin sowie ihres Schwiegervaters in seiner bisherigen Form und Größe erhalten bleibt und ohne Beeinträchtigungen wie bisher genutzt werden kann.

Sollten Sie weitere Informationen benötigen, so setzen Sie sich bitte umgehend mit mir in Verbindung.

von der B 72 auf die L 831 gestaltet sich zu den Stoßzeiten bereits heute problematisch, was eine stärkere Nutzung der Entlastungsstraße und der B 72 aus Richtung Norden verhindert. Von Süden kommend verhindert der psychologische Effekt im Bereich der Zu- und Abfahrt zur B 72 „bereits in die Stadt eingefahren zu sein“ die Akzeptanz der B 72 und der südöstlichen Entlastungsstraße. Dies gilt auch für den Lkw-Verkehr, dessen Durchfahrt der L 831 nur durch Verbote erreicht werden könnte. Dies ist jedoch unter Berücksichtigung des erforderlichen Zulieferverkehrs nicht sinnvoll realisierbar. Eine Trennung des Durchgangsverkehrs vom Zulieferverkehr ist dagegen kaum zu kontrollieren.

Die geplante südwestliche Entlastungsstraße würde demgegenüber bereits vor der Stadt abzweigen und dadurch die Akzeptanz der Entlastungsstraße wesentlich erhöhen. Bei Realisierung aller geplanten Abschnitte des Entlastungsringes (Netzfall 2) wird daher im Verkehrsentwicklungsplan prognostiziert, dass flankiert durch Verkehrslenkungsmaßnahmen, insbesondere der Schwerlastverkehr in weiten Teilen auf den geplanten Entlastungsring umgeleitet werden kann. Da dieser Ring nach der Fertigstellung fast alle bedeutenden klassifizierten Straßen, welche derzeit durch die Stadt verlaufen, radial vernetzt, ist auch mit einer nicht unerheblichen Umlenkung des Ziel- und Quellverkehrs zu rechnen. Nach den Prognosen des Verkehrsentwicklungsplanes ist insbesondere im Bereich der Ortseinfahrt der L 831 mit einer Umverteilung von ca. 3000 Kfz auf den Entlastungsring zu rechnen.

Die Stadt wird im weiteren Verfahren die eingehenden Stellungnahmen, Hinweise und Anregungen in Bezug auf den geplanten Trassenverlauf prüfen und die öffentlichen und privaten Interessen gegeneinander abwägen.

Stellungnahmen von Privatpersonen (gem. § 3 Abs. 1 BauGB):

Bewertung:

Margret Hempen, Rüdiger Hempen, Pehmertanger Weg 8, 26169 Friesoythe, mit Schreiben vom 22.05.2007

Wie wir der 41. Änderung des Flächennutzungsplanes entnehmen konnten, ist geplant eine südwestliche Entlastungsstraße vom Pehmertanger Weg bis zur Ellerbrocker Straße zu bauen.

Durch den Bau dieser Straße, ist unser landwirtschaftlicher Betrieb, der im Eigentum von Margret Hempen steht, und von Rüdiger Hempen als Pächter bewirtschaftet wird, beeinträchtigt.

Der Betrieb liegt nördlich der geplanten Trasse.

Zur Zeit erreichen wir einen Großteil unserer Flächen (ca. 14 ha), die südlich der geplanten Trasse liegen, über den Genossenschaftsweg, der in die Straße „In den Späten“ mündet.

Durch die Trasse wird die Verbindung des Genossenschaftsweges zu der Straße „In den Späten“ gekappt.

Die Erreichbarkeit unserer Flächen, die direkt am Genossenschaftsweg liegen, wird dadurch erheblich erschwert.

Es müssen erhebliche Umwege in Kauf genommen werden, um die Fläche dann zu erreichen. Dies ist nicht zumutbar.

Als Lösung böte sich an, den Genossenschaftsweg an den Pehmertanger Weg südlich der Entlastungsstraße anzubinden.

Dies würde eine vernünftige Erschließung der Flächen gewährleisten.

Des weiteren wird eine hofnahe Fläche unseres Betriebes durch die geplante Trassenführung zerschnitten. Die verbleibende Restfläche ist so wie es aussieht, nicht mehr zu bearbeiten.

Es muss eine Flächenkompensation in ausreichendem Maß erfolgen.

Im übrigen ist die bauliche Entwicklung unseres Betriebes nach un-

Die Stadt nimmt die nebenstehenden Ausführungen zur Kenntnis. Der Stadt ist bewusst, dass die Erreichbarkeit der Flächen beidseitig der geplanten Entlastungsstraße zur Bewirtschaftung, wie auch die Anbindung der vorhandenen Wohnnutzungen entlang der Straße „In den Späten“ an das Stadtzentrum, gewährleistet werden muss. Aus diesem Grund ist vorgesehen, die vorhandenen Straßen und Wege an die geplante Entlastungsstraße anzubinden. Die Verbindungen werden somit nicht unterbrochen.

Ob weitere Wegeverbindungen erforderlich oder sinnvoll sind, um die Erreichbarkeit der Flächen zu gewährleisten, wird im Rahmen der Detailplanung erarbeitet. Die derzeitige Planung dient nur der Klärung eines grundsätzlich möglichen Trassenverlaufs und der vorbereitenden Darstellung im Flächennutzungsplan.

Die Frage der Flächenkompensation wird nach Festlegung der konkreten Trassenführung mit den jeweiligen Grundstückseigentümern geklärt. Bezüglich der erforderlichen bodenordnenden Maßnahmen wird von der Stadt ein freiwilliger Grunderwerb oder Grundstückstausch angestrebt. Die Stadt wird jedoch als Träger der Planung im Rahmen der Rechtsordnung weitere Hilfen anbieten (finanzieller Ausgleich etc.).

Stellungnahmen von Privatpersonen (gem. § 3 Abs. 1 BauGB):

Bewertung:

serer Auffassung durch den Bau der Straße gefährdet.
Wir bitten, diese Einwendungen zu berücksichtigen.

Die Hofstelle „Pehmertanger Weg 8“ befindet sich in einem Abstand von 200 bis 300 m östlich des geplanten Trassenverlaufs. Nach Ansicht der Stadt sind daher Einschränkungen der baulichen Entwicklung der Hofstelle durch die geplante Straße nicht zu erwarten.

Stellungnahmen von Privatpersonen (gem. § 3 Abs. 1 BauGB):

Bewertung:

Anlieger und Anwohner der geplanten südwestlichen Entlastungsstraße, stellvertretend: Ilona Baumann, In den Späten 1a, 26169 Friesoythe, mit Schreiben vom 14.05.2007

Den in Friesoythe geringen Anteil an Durchgangsverkehr von ca. 10 - 20 % kann diese nördlich bereits sehr gut ausgebaute Bundesstraße im Verbund mit der südöstlichen und der im Bau befindlichen nordöstlichen Entlastungsstraße problemlos aufnehmen. In südlicher Richtung soll die B 72 mittelfristig auf 2 + 1 ausgebaut werden und erfüllt dann alle Voraussetzungen zur Ableitung des Durchgangsverkehrs. Dies gilt insbesondere auch für den über die L831 (Ellerbrocker Str.) einfließenden Durchgangsverkehr. Verbesserungen halten wir allerdings für den aus Richtung Cloppenburg in Friesoythe West von der B 72 in Richtung Lönningen abfließenden Verkehr für notwendig (z.B. Kreisverkehr?). Den jetzigen und zukünftigen (nach Umbau der B 72) landwirtschaftlichen Verkehr nimmt die Straße „In den Späten“ schon jetzt auf und kann ihn auch zukünftig bewältigen.

Die von Ihnen favorisierte Alternative bringt lediglich eine Ersparnis von ca. 650 m! Der nicht unerhebliche Einsatz öffentlicher Mittel ist nach dem Grundsatz der Verhältnismäßigkeit von Kosten und Nutzen nicht zu vertreten.

Außerdem werden Wirtschaftsflächen landwirtschaftlicher Betriebe sowie eines bereits einmal ausgesiedelten Pferdehofes und einer genehmigten Reitanlage hof- bzw. betriebsnah zerschnitten, die Betriebsabläufe gestört bzw. zerstört (u.a. zusätzlich auch durch Lärmimmissionen), zumindest aber nachhaltig beeinträchtigt sowie Existenzen gefährdet. Auch Wertverluste sind keine Utopie. Schadensersatzforderungen in nicht unbeträchtlicher Höhe dürften zu erwarten sein.

Wir Anlieger sind gegen die von Ihnen geplante Straße.

Der Verkehrsentwicklungsplan 2004 der Stadt Friesoythe zeigt neben der für das Jahr 2004 festgestellten Analysebelastung der Verkehrsströme im örtlichen und überörtlichen Verkehrsnetz auch die Auswirkungen der Ergänzung durch die nordöstliche Entlastungsstraße (Netzfall 1) und die südwestliche Entlastungsstraße (Netzfall 2) auf.

Die Analysebelastung zeigt deutlich, dass trotz B 72 und bereits bestehender südöstlicher Entlastungsstraße insbesondere im Zuge der Ortsdurchfahrt der L 831 die Leistungsfähigkeit der Knotenpunkte bei einem Verkehrsaufkommen von 10.000 – 14.500 Fahrzeugen/Tag überschritten wird und die L 831 den Verkehr nicht mehr problemlos durchleiten kann. Ohne die ausgebaute B 72 und die bereits realisierte südöstliche Entlastungsstraße läge die zu erwartende Verkehrsbelastung bereits heute über 16.500 Kfz/Tag. Unter Berücksichtigung der allgemeinen Verkehrszunahme und weiterer Strukturentwicklungen werden die bestehenden Probleme ohne entsprechende Maßnahmen weiter verschärft.

Eine weitergehende Umlenkung z.B. auch eines Teils des Ziel- und Quellverkehrs ist bislang weniger erfolgreich. Eine Abfahrt von der B 72 auf die L 831 gestaltet sich zu den Stoßzeiten bereits heute problematisch, was eine stärkere Nutzung der Entlastungsstraße und der B 72 aus Richtung Norden verhindert. Von Süden kommend verhindert der psychologische Effekt im Bereich der Zu- und Abfahrt zur B 72 „bereits in die Stadt eingefahren zu sein“ die Akzeptanz der B 72 und der südöstlichen Entlastungsstraße. Dies gilt auch für den Lkw-Verkehr, dessen

Stellungnahmen von Privatpersonen (gem. § 3 Abs. 1 BauGB):**Bewertung:**

Individuelle und ergänzende Stellungnahmen behalten wir uns vor.

Durchfahrt der L 831 nur durch Verbote erreicht werden könnte. Dies ist jedoch unter Berücksichtigung des erforderlichen Zulieferverkehrs nicht sinnvoll realisierbar. Eine Trennung des Durchgangsverkehrs vom Zulieferverkehr ist dagegen kaum zu kontrollieren.

Die geplante südwestliche Entlastungsstraße würde demgegenüber bereits vor der Stadt abzweigen und dadurch die Akzeptanz der Entlastungsstraße wesentlich erhöhen.

Bei Realisierung aller geplanten Abschnitte des Entlastungsringes (Netzfall 2) wird im Verkehrsentwicklungsplan prognostiziert, dass flankiert durch Verkehrslenkungsmaßnahmen, insbesondere der Schwerlastverkehr in weiten Teilen auf den geplanten Entlastungsring umgeleitet werden kann. Da dieser Ring nach der Fertigstellung fast alle bedeutenden klassifizierten Straßen, welche derzeit durch die Stadt verlaufen, radial vernetzt, ist auch mit einer nicht unerheblichen Umlenkung des Ziel- und Quellverkehrs zu rechnen. Nach den Prognosen des Verkehrsentwicklungsplanes ist insbesondere im Bereich der Ortseinfahrt der L 831 mit einer Umverteilung von ca. 3000 Kfz auf den Entlastungsring zu rechnen.

Stellungnahmen von Privatpersonen (gem. § 3 Abs. 1 BauGB):

Bewertung:

Wegegenossenschaft Pehmertange VI, 26169 Friesoythe, mit Schreiben vom 07.06.2007

wie wir dem o.g. Flächennutzungsplan entnehmen konnten, ist geplant, eine Entlastungsstraße zu bauen.

Aus unserer Sicht sind folgende Aspekte zu berücksichtigen:

Durch den Bau der Straße wird der Genossenschaftsweg, der auf die Straße In den Späten einmündet, von dieser Einmündung abgeschnitten.

Es muss aber nach unserer Auffassung eine Verbindung zwischen dem Genossenschaftsweg, der sich südlich von der Entlastungsstraße befindet, und den Anliegern, die im nördlichen Bereich ihre Betriebe haben, hergestellt werden.

Am sinnvollsten wäre die Verbindung herzustellen über den Pehmertanger Weg. Der Genossenschaftsweg könnte an den Pehmertanger Weg angeschlossen werden, damit die Anlieger aus dem nördlichen Bereich ihre Flächen erreichen können.

Sollte eine derartige Verbindung nicht erstellt werden können, wären die Anlieger, die ihre Betriebe im nördlichen Bereich der neu zu errichtenden Entlastungsstraße hätten, gezwungen durch das Industriegebiet über die Emsstraße ihre Flächen südlich der Entlastungsstraße zu erreichen.

Dies wäre mit erheblichen Umwegen und Belästigungen im Industriegebiet verbunden.

Deshalb ist es dringend erforderlich, dass eine Anbindung des Genossenschaftsweges an den Pehmertanger Weg erfolgt.

Nach dem derzeitigen Entwurfsplanungsstand ist zur Neuansbindung der vorhandenen Wohnnutzungen an der Straße „In den Späten“ an das Stadtzentrum und um die Erreichbarkeit abgetrennter Flächen zu gewährleisten vorgesehen, von der Straße „In den Späten“ eine Verbindung zur Emsstraße herzustellen und dabei eine neue Kreuzung mit der geplanten Entlastungsstraße zu schaffen. Die Verbindung soll südöstlich des Industriegebietes verlaufen und ist dem Industriegebiet vom Pehmertanger Weg aus vorgelagert. Die geplante Neuansbindung soll die bisherigen Wegeverbindungen ersetzen. Die genaue Lage und Ausführung einer solchen Verbindungsstraße sowie ggf. weitere erforderliche Wegeverbindungen werden jedoch im Rahmen der weiteren verbindlichen Planung nochmals geprüft und abschließend geklärt.

Der südlich der Trasse gelegene Genossenschaftsweg behält seine Anbindung an die Straße „In den Späten“, welche die Entlastungsstraße weiter östlich quert. Diese Verbindung wird somit nicht unterbrochen.

Stellungnahmen von Privatpersonen (gem. § 3 Abs. 1 BauGB):

Bewertung:

Franz Himmelreich, Pehmertanger Str. 2, 26169 Friesoythe, mit Schreiben vom 07.06.2007

Zu dem o.g. Plan trage ich folgendes vor:

Durch die Anbindung der Emsstraße an die süd-westliche Entlastungsstraße wird eine Fläche meines Betriebes, die eine Größe von ca. 3,3 ha hat, zerschnitten.

Es bleibt eine Restfläche, die nicht mehr zu bearbeiten ist.

Die Fläche verliert an Wert für meinen landwirtschaftlichen Betrieb.

Es muss nach Möglichkeiten gesucht werden, die Schäden durch Flächenausgleich zu kompensieren.

Es muss auf jeden Fall gleichwertiger Ersatz erfolgen. Bei der Fläche handelt es sich um eine von mir seit Jahren genutzte Fläche, die sehr ertragssicher ist.

Es sollte generell überlegt werden, ob eine andere Anbindung an die Emsstraße gewählt werden kann, die weniger Fläche verbraucht.

Nach dem derzeitigen Entwurfsplanungsstand erhalten die entlang der geplanten Trasse vorhandenen Straßen und Wege Anschluss an die geplante Entlastungsstraße, um die Anbindung der vorhandenen Wohnnutzungen an der Straße „In den Späten“ an das Stadtzentrum und um die Erreichbarkeit abgetrennter Flächen zu gewährleisten.

Die Frage ggf. weiterer erforderlicher Wegeverbindungen werden im Rahmen der weiteren verbindlichen Planung nochmals geprüft und abschließend geklärt.

Der Stadt ist bewusst, dass die durch die Planung entstehenden Eingriffe in Privateigentum und in ausgeübte Nutzungen kompensiert werden müssen. Diese Frage wird nach Festlegung der konkreten Trassenführung mit den jeweiligen Grundstückseigentümern geklärt. Bezüglich der erforderlichen bodenordnenden Maßnahmen wird von der Stadt ein freiwilliger Grunderwerb oder Grundstückstausch angestrebt. Die Stadt wird jedoch als Träger der Planung im Rahmen der Rechtsordnung weitere Hilfen anbieten (finanzieller Ausgleich etc.).

Stellungnahmen von Privatpersonen (gem. § 3 Abs. 1 BauGB):

Bewertung:

Heinrich Jansen, Emsstr. 10, 26169 Friesoythe, mit Schreiben vom 07.06.2007

Durch die Pläne der Stadt wird mein Grundstück mit der Entlastungsstraße und dem Anschluss der Straße „In den Späten“ 2 x durchschnitten. Damit bin ich nicht einverstanden. Außerdem werde ich nichts verkaufen.

Nach dem derzeitigen Entwurfsplanungsstand erhalten die entlang der Trasse vorhandenen Straßen und Wege Anschluss an die geplante Entlastungsstraße, um die Anbindung der vorhandenen Wohnnutzungen an der Straße „In den Späten“ an das Stadtzentrum und um die Erreichbarkeit abgetrennter Flächen zu gewährleisten.

Die Frage ggf. weiterer erforderlicher Wegeverbindungen werden im Rahmen der weiteren verbindlichen Planung nochmals geprüft und abschließend geklärt.

Der Stadt ist bewusst, dass die durch die Planung entstehenden Eingriffe in Privateigentum und in ausgeübte Nutzungen kompensiert werden müssen. Diese Frage wird nach Festlegung der konkreten Trassenführung mit den jeweiligen Grundstückseigentümern geklärt. Bezüglich der erforderlichen bodenordnenden Maßnahmen wird von der Stadt ein freiwilliger Grunderwerb oder Grundstückstausch angestrebt. Die Stadt wird jedoch als Träger der Planung im Rahmen der Rechtsordnung weitere Hilfen anbieten (finanzieller Ausgleich etc.).

Stellungnahmen von Privatpersonen (gem. § 3 Abs. 1 BauGB):

Bewertung:

Gerd von Garrel, In den Späten 1, 26169 Friesoythe, mit Schreiben vom 18.06.2007

Für die Fortführung des Bauleitplanverfahrens rege ich an, für die Trasse der künftigen Entlastungsstraße eine mittlere Variante zu den Alternativen 3 a und 3 b zu konzipieren. Damit kommt man meinen Wünschen, mein Grundstück möglichst gradlinig zu durchschneiden, entgegen. Da auch meine Nachbarin Baumann den Kreisverkehrsplatz in der L 831 und die neue Trasse außerhalb ihres Grundstücks und somit weiter Richtung Friesoythe wünscht, würde ich eine solche Trasse akzeptieren. Bei gerechter Abwägung der privaten und öffentlichen Interessen gegen und untereinander müsste eine solche Lösung möglich sein.

Bei Fortsetzung einer modifizierten Planung fordere ich schon jetzt, gleichzeitig die Anbindung der Straße „In den Späten“ an die neue Entlastungsstraße zu planen und nur noch eine Anbindung an die L 831 für Fußgänger und Radfahrer (ggf. als Feuerwehrezufahrt) vorzusehen.

Die nebenstehenden Ausführungen und Anregungen einer weiter in Richtung Friesoythe verlaufenden leicht modifizierten Trassenführung werden zur Kenntnis genommen.

Um einen gemeinsamen Knotenpunkt mit der K 146 auf die Ellerbrocker Straße zur Realisierung eines Kreisverkehrs zu erhalten, würde diese Variante auch eine teilweise Verlegung der Straßentrasse der K 146 erfordern. Die Stadt wird diese Möglichkeit als Vorzugsvariante aufnehmen und im Entwurf des Flächennutzungsplanes darstellen.

Bei Gesprächen der Stadt mit den bei einer Verlagerung des westlichen Knotenpunktes betroffenen Grundstückseigentümern haben grundsätzliche Zustimmung für eine solche Lösung signalisiert.

Nach dem derzeitigen Entwurfsplanungsstand erhalten die entlang der Trasse vorhandenen Straßen und Wege Anschluss an die geplante Entlastungsstraße, um die Anbindung der vorhandenen Wohnnutzungen an der Straße „In den Späten“ an das Stadtzentrum und um die Erreichbarkeit abgetrennter Flächen zu gewährleisten.

Bei einer Verlagerung des Kreisverkehrsplatzes in Richtung Ortslage kann auch der Anschluss der Straße „In den Späten“ an die L 831 von der Planung unberührt bleiben.

Stellungnahmen von Privatpersonen (gem. § 3 Abs. 1 BauGB):

Bewertung:

Elmar Preut, Pehmertanger Weg 18, 26169 Friesoythe, mit Schreiben vom 22.06.2007

Wie ich der Flächennutzungsplanänderung entnehmen kann, ist geplant, eine südwestliche Entlastungsstraße zu bauen.

Nach meiner Meinung wird durch den Bau der Entlastungsstraße am Pehmertanger Weg ein Unfallschwerpunkt entstehen, weil der Pehmertanger Weg der Entlastungsstraße untergeordnet ist.

Da der Pehmertanger Weg von sehr vielen Radfahrern und auch Wandergruppen als Verbindung zwischen Friesoythe und dem Erholungsgebiet Thülsfelder Talsperre genutzt wird, möchte ich anregen eine höhenungleiche Querung (Tunnel) für diese Benutzergruppen vorzusehen, um diese Gefahrenquelle zu beseitigen.

Desweiteren muss durch entsprechende Beschilderung sichergestellt werden, dass der südlich der Entlastungsstraße gelegene Teil des Pehmertanger Weges, welcher in einem sehr schlechten Zustand ist, nicht als Zubringer für die Entlastungsstraße genutzt wird. Als Zubringer für alle aus Richtung Markhausen kommenden Fahrzeuge müssen die Pehmertanger Straße, Zum Pehmertanger Weg und die B 72 dienen.

Der Pehmertanger Weg sollte nach meiner Meinung im südlichen Teil für den Durchgangsverkehr gesperrt werden.

Durch diese Maßnahme und den eventuellen Bau eines Tunnels für Radfahrer und Fußgänger würde die gesamte Strecke auch viel an Attraktivität für die Naherholung gewinnen.

Durch die Schaffung eines neuen Kreuzungspunktes Pehmertanger Weg/Entlastungsstraße mit bevorrechtigter Führung einer Straße wird nicht automatisch ein neuer Unfallschwerpunkt geschaffen. Die bevorrechtigte Führung der südwestlichen Entlastungsstraße zum Pehmertanger Weg kann, wie auch die Zuleitung des überwiegenden Verkehrs über die Hauptverkehrsstraßen, durch Beschilderung angezeigt werden. Dies ist in entsprechender Form auch im Bereich der südöstlichen Entlastungsstraße realisiert worden und hat bislang, auch in Bezug auf den nichtmotorisierten Verkehr, zu keinen Problemen geführt.

Dabei steht kaum zu befürchten, dass der schlecht ausgebaute Pehmertanger Weg als Zubringer zur Entlastungsstraße dient, da mit der Pehmertanger Straße und der Straße „Zum Pehmertanger Weg“ eine direkte Verbindung auf die gut ausgebaute Bundesstraße 72 besteht. Die Nutzung des parallel zur Bundesstraße 72 verlaufenden Pehmertanger Weges würde für den Verkehr keine wesentliche Verkürzung der Wegestrecke bedeuten und keine Zeitersparnis bringen und somit wenig attraktiv sein.

Ein vollständiges Unterbinden der Nutzung des Pehmertanger Weges als Zubringer für die Umgehungs- bzw. die Entlastungsstraße wäre nur durch eine Trennung des Pehmertanger Weges von der geplanten Entlastungsstraße zu realisieren. Dies stellt jedoch, auch im Hinblick auf die gewollte Erreichbarkeit der vorhandenen Nutzungen und Flächen durch die Eigentümer, keine sinnvoll zu realisierende Möglichkeit dar.

Die zu erwartenden Verkehrszahlen von ca. 3.000 – 3.500 Kfz

Stellungnahmen von Privatpersonen (gem. § 3 Abs. 1 BauGB):**Bewertung:**

Weiterhin muss aus Sicht der Landwirtschaft der Genossenschaftsweg, welcher an der Straße „In den Späten“ endet, eine Anbindung an den Pehmertanger Weg, südlich der Entlastungsstraße erhalten, damit die dort liegenden landwirtschaftlich genutzten Flächen auch weiterhin gut erreichbar sind.

sollen das Verkehrsnetz der Innenstadt entlasten, rechtfertigen jedoch keine höhenungleiche Querung durch Realisierung eines Tunnels. Solche Verkehrszahlen werden auf fast allen Hauptverkehrsstraßen der Stadt erreicht bzw. mehrfach überschritten.

Der südlich der Trasse gelegene Genossenschaftsweg behält seine Anbindung an die Straße „In den Späten“, welche die Entlastungsstraße quert. Diese Verbindung wird somit nicht unterbrochen.

Stellungnahmen von Privatpersonen (gem. § 3 Abs. 1 BauGB):

Bewertung:

Hans von Düren, In den Späten, 26169 Friesoythe, mit Schreiben vom 22.06.2007

Ich beziehe mich auf die Vorstellung der Planungen für den vorgenannten Bereich der Entlastungsstraße.

Dieser Planung widerspreche ich hiermit energisch. Mein Anwesen wird hierdurch durchschnitten und dadurch werde ich in einem Maße betroffen, die einer Enteignung gleichkommt.

Ich kündige – falls diese Planung so bestehen bleiben sollte – schon jetzt die Geltendmachung von Entschädigungs- und Schadenersatzansprüchen in höchstem Maße an und werde mich anwaltlicher und gerichtlicher Hilfe bedienen, um diese völlig unsinnige und überflüssige Planung zu verhindern.

Sehr geehrter Herr Bürgermeister,
hiermit bitte ich sie ebenso höflich wir dringend, alles zu tun, damit von dieser Planung Abstand genommen wird.
Die Straße ist auch überflüssig, weil der Verkehr der schon vorhandenen Umgehungsstraße über die B 72 zugeführt werden kann. Mit entsprechender Beschilderung ist es doch möglich, den durchgehenden LKW-Verkehr aus der Stadt fernzuhalten.

Der Stadt ist bewusst, dass die durch die Planung entstehenden Eingriffe in Privateigentum und in ausgeübte Nutzungen kompensiert werden müssen. Diese Frage wird nach Festlegung der konkreten Trassenführung mit den jeweiligen Grundstückseigentümern geklärt. Im vorliegenden Fall wurden die Flächen nördlich der Hofstelle im Flächennutzungsplan bereits für die weitere gewerbliche Siedlungsentwicklung der Stadt Friesoythe vorgesehen. Entsprechend sind die hofnahen landwirtschaftlichen Flächen derzeit im Flächennutzungsplan als gewerbliche Bauflächen dargestellt. Eine Umsetzung dieser Planung setzt ebenfalls die Aufgabe der landwirtschaftlichen Nutzung auf den Flächen voraus.

Bezüglich der erforderlichen bodenordnenden Maßnahmen wird von der Stadt ein freiwilliger Grunderwerb oder Grundstückstausch angestrebt. Die Stadt wird jedoch als Träger der Planung im Rahmen der Rechtsordnung weitere Hilfen anbieten (finanzieller Ausgleich etc.).

Der Verkehrsentwicklungsplan 2004 der Stadt Friesoythe zeigt neben der für das Jahr 2004 festgestellten Analysebelastung der Verkehrsströme im örtlichen und überörtlichen Verkehrsnetz auch die Auswirkungen der Ergänzung durch die nordöstliche Entlastungsstraße (Netzfall 1) und die südwestliche Entlastungsstraße (Netzfall 2) auf.

Die Analysebelastung zeigt deutlich, dass trotz B 72 und bereits bestehender südöstlicher Entlastungsstraße insbesondere

Stellungnahmen von Privatpersonen (gem. § 3 Abs. 1 BauGB):

Bewertung:

im Zuge der Ortsdurchfahrt der L 831 die Leistungsfähigkeit der Knotenpunkte bei einem Verkehrsaufkommen von 10.000 - 14.500 Fahrzeugen/Tag überschritten wird und die L 831 den Verkehr nicht mehr problemlos durchleiten kann. Ohne die ausgebaute B 72 und die bereits realisierte südöstliche Entlastungsstraße läge die zu erwartende Verkehrsbelastung bereits heute über 16.500 Kfz/Tag. Unter Berücksichtigung der allgemeinen Verkehrszunahme und weiterer Strukturentwicklungen werden die bestehenden Probleme ohne entsprechende Maßnahmen weiter verschärft.

Eine weitergehende Umlenkung z.B. auch eines Teils des Ziel- und Quellverkehrs ist bislang weniger erfolgreich. Eine Abfahrt von der B 72 auf die L 831 gestaltet sich zu den Stoßzeiten bereits heute problematisch, was eine stärkere Nutzung der Entlastungsstraße und der B 72 aus Richtung Norden verhindert. Von Süden kommend verhindert der psychologische Effekt im Bereich der Zu- und Abfahrt zur B 72 „bereits in die Stadt eingefahren zu sein“ die Akzeptanz der B 72 und der südöstlichen Entlastungsstraße. Dies gilt auch für den Lkw-Verkehr, dessen Durchfahrt der L 831 nur durch Verbote erreicht werden könnte. Dies ist jedoch unter Berücksichtigung des erforderlichen Zulieferverkehrs nicht sinnvoll realisierbar. Eine Trennung des Durchgangsverkehrs vom Zulieferverkehr ist dagegen kaum zu kontrollieren.

Die geplante südwestliche Entlastungsstraße würde demgegenüber bereits vor der Stadt abzweigen und dadurch die Akzeptanz der Entlastungsstraße wesentlich erhöhen.

Bei Realisierung aller geplanten Abschnitte des Entlastungsrings (Netzfall 2) wird daher im Verkehrsentwicklungsplan prognostiziert, dass flankiert durch Verkehrslenkungsmaßnahmen, insbesondere der Schwerlastverkehr in weiten Teilen auf den geplanten Entlastungsring umgeleitet werden kann. Da

Stellungnahmen von Privatpersonen (gem. § 3 Abs. 1 BauGB):

Bewertung:

dieser Ring nach der Fertigstellung fast alle bedeutenden klassifizierten Straßen, welche derzeit durch die Stadt verlaufen, radial vernetzt, ist auch mit einer nicht unerheblichen Umlenkung des Ziel- und Quellverkehrs zu rechnen. Nach den Prognosen des Verkehrsentwicklungsplanes ist insbesondere im Bereich der Ortseinfahrt der L 831 mit einer Umverteilung von ca. 3000 Kfz auf den Entlastungsring zu rechnen.