

An die
Bezirksregierung Münster
Domplatz 1 – 3
48143 Münster

Mein Zeichen

06. Juli 2011

Rathaus Ladbergen
Jahnstraße 5
49549 Ladbergen
Tel. (05485) 81-0
Fax (05485) 81-44
www.ladbergen.de

**Fortschreibung des Regionalplans Münsterland (Az.: 32.01.01)
Mitwirkung am Erarbeitungsverfahren – Beteiligung der in ihren
Belangen berührten öffentlichen Stellen nach § 13 Abs. 1 LPIG i. V. m.
§ 10 Abs. 1 ROG
hier: Stellungnahme der Gemeinde Ladbergen**

**Steueramt
Planungsamt**
Ingo Kielmann
Zimmer 2.17
Durchwahl 81-30
kielmann@ladbergen.de

Mo - Fr: 8 bis 12 Uhr
Mo - Mi: 14 bis 16 Uhr
Do: 14 bis 17.30 Uhr

Sehr geehrte Damen und Herren,

zur Fortschreibung des Regionalplans Münsterland nimmt die Gemeinde
Ladbergen wie folgt Stellung:

1. Siedlungsraum

1.1 Allgemeine Siedlungsbereiche (ASB)

1.1.1 Flächenbedarfe

Der Siedlungsflächenbedarf im Münsterland bis 2025 wurde von Ihnen ermittelt. Hiernach ergibt sich für die Gemeinde Ladbergen ein ASB–Flächenbedarf bis 2025 von insgesamt 13 ha (10 ha WSB / 3 ha ASB-Bedarf für den tertiären Sektor). Nach dem „Städtebaulichen Entwicklungskonzept 2025“ der Gemeinde Ladbergen beträgt der Flächenbedarf ca. 23 ha (vergl. S. 23). Dieser Flächenbedarf deckt sich mit dem von Ihnen zunächst errechneten Bedarf. Mithin ist der nunmehr ermittelte Flächenbedarf zu niedrig veranschlagt. Eine kontinuierliche städtebauliche Entwicklung der Gemeinde Ladbergen ist bei Zugrundelegung dieser minimalen Flächenzuweisung nicht möglich. Auch ist festzustellen, dass die

Steuer Nummer:
327/5964/7907
Sparkasse Ladbergen
Konto 5000 2286
BLZ 403 510 60
SWIFT-BIC:
WELADED1STF
IBAN:
DE11403510600050002286

Volksbank Ladbergen
Konto 110 713 300
BLZ 403 619 06
SWIFT-BIC:
GENODEM11BB
IBAN:
DE56403619060110713300

anzurechnenden Reserveflächen bei der Bedarfsermittlung für die Fortschreibung des Regionalplans nicht mehr dem aktuellen Stand entsprechen. So wurde die Fläche nördlich der 32. Änderung des Flächennutzungsplanes bereits größtenteils vermarktet. Die 32. Änderung des Flächennutzungsplanes ist zwischenzeitlich rechtsverbindlich geworden. Der Bauabschnitt 2 des Bebauungsplanes Nr. 29 „Haberkamp“ hat ebenfalls Rechtskraft erlangt. Die zeitnahe Vermarktung der Flächen ist vorgesehen. Somit ist der ASB-Flächenbedarf von ca. 3,4 ha zu aktualisieren. Diese Fläche ist neu zu verorten. Grundsätzlich vertritt die Gemeinde Ladbergen jedoch die Auffassung, dass ein Flächenanteil (50 v. H.) flexibel zugewiesen werden sollte. Gerade die flexible Inanspruchnahme von Flächen versetzt die Gemeinde in die Lage, auf aktuelle städtebauliche Entwicklungen reagieren zu können. Auch dürfte dieses Auswirkungen auf die Grundstückskaufpreise haben. Letztlich wurde das neue Artenschutzrecht noch nicht berücksichtigt. Die Verortung von Flächen scheint aufgrund der neuen Rechtslage nicht mehr praxisnah zu sein.

Anregung:

Die Gemeinde Ladbergen regt an

- a) den ASB-Bedarf der Gemeinde Ladbergen mit dem Ziel zu überprüfen, diesen der aktuellen Entwicklung anzupassen. Nach dem städtebaulichen Entwicklungskonzept der Gemeinde Ladbergen ergibt sich ein ASB-Bedarf von rund 23 ha.
- b) die anzurechnenden Reserveflächen zu aktualisieren. Ein Flächenanteil von 50 v. H. sollte zeichnerisch dargestellt und die andere Hälfte der Gemeinde als flexible ASB-Fläche zugestanden werden. Diese ist als textliches Ziel zu sichern.

1.1.2 Schutz vor Fluglärm

Das Ziel 5 des Entwurfs des Regionalplans definiert den Schutz vor Fluglärm. Die Gemeinde Ladbergen wird von den Zonen B und C tangiert. Hieraus ergeben sich erhebliche bauliche Beschränkungen für die Gemeinde Ladbergen.

Anregung:

Bei der Verortung von Flächen im Regionalplan ist diese besondere Situation der Gemeinde Ladbergen zu berücksichtigen.

1.2 Zweckgebundene Nutzungen

(Freizeiteinrichtungen und -anlagen)

Die Fortschreibung des Regionalplans sieht zweckgebundene Nutzungen als Ferieneinrichtungen und Freizeitanlagen auf dem Gebiet der Gemeinde Ladbergen vor. Diese sind der Waldsee und die Buddenkuhle. Für den Bereich Buddenkuhle erfolgte eine geringfügige Flächenrücknahme. Im Bereich des Waldsees erfolgte keine Änderung.

Anregung:

Die Fortschreibung des Regionalplans muss die Existenz der vorgenannten Freizeiteinrichtungen sicherstellen.

1.3 Bereiche für gewerbliche und industrielle Nutzungen (GIB)

1.3.1 Flächenbedarfe

Der von Ihnen ermittelte GIB-Flächenbedarf bis 2025 beträgt 20 ha. Dieser Flächenbedarf geht mit dem des „Städtebaulichen Entwicklungskonzeptes 2025“ der Gemeinde Ladbergen einher. Dennoch sollte der **Gewerbestandort Ladbergen** besondere Berücksichtigung finden. Mit der Nähe zum FMO, der A1, der B 475 und dem Hafen am Dortmund-Ems-Kanal verfügt die Gemeinde Ladbergen über eine optimale und in dieser Konstellation in der Region sicherlich einzigartige Infrastruktur. Dieses wird von dem Grundsatz 40 des Regionalplans unterstützt „Wasserstraßen viel stärker nutzen!“.

Die Gemeinde Ladbergen möchte im Rahmen des in der Aufstellung befindlichen Wirtschaftsförderungskonzeptes diese sehr gute verkehrliche Infrastruktur stärker in den Fokus ihrer Vermarktungsstrategie stellen. Da insbesondere Logistikunternehmen eine derartige Verkehrsinfrastruktur als Gewerbestandort favorisieren, ist der Flächenverbrauch naturgemäß höher. Diese Tatsache sollte bei der Flächenzuweisung berücksichtigt werden.

Anregung:

Aufgrund des besonderen Logistikstandortes sollte der Gemeinde Ladbergen ein GIB-Zuschlag von 20 % gewährt werden. Die Verortung sollte flexibel (50 v. H.) erfolgen (vgl. 1.1.1).

1.3.2 Zweckgebundene GIB-Standorte (Airport-Park FMO)

Das Ziel 21 der Fortschreibung des Regionalplans ist wie folgt definiert:

„Zweckgebundene GIB-Standorte weiterentwickeln, so lange die Standortvoraussetzungen gegeben sind!“

Danach ist der Airport-Park FMO als interkommunaler Gewerbe- und Dienstleistungspark der Städte Münster und Greven sowie des Kreises Steinfurt gemeinsam zu entwickeln und zu realisieren. Innerhalb des Airport-Parks FMO sind nur Dienstleistungs- und Gewerbebetriebe zulässig, die auf eine unmittelbare räumliche Nähe zum Flughafen für ihre Leistungs- bzw. Produktionserbringung angewiesen sind und die ohne den Standort am Flughafen nicht in der Region zu halten wären bzw. nur wegen des hochwertigen Standortes in die Region kommen würden. Bei der Vermarktung des Airport-Parks FMO ist sicherzustellen, dass kein Konkurrenzstandort mit Verlagerungseffekten aus anderen Gewerbegebieten seines Umfelds geschaffen werden (vgl. S. 61).

Das „Städtebauliche Entwicklungskonzept 2025“ der Gemeinde Ladbergen stellt insbesondere auf die Entwicklung gewerblicher Bauflächen ab. Hierbei spielt die Entwicklung der Gewerbeflächen am Dortmund-Ems-Kanal im Bereich des Industriegebietes Hafen eine wesentliche Rolle.

Der Airport-Park FMO könnte ein Konkurrenzstandort in unmittelbarer Nähe sein, wenn die Grundsätze des vorgenannten Ziels des Regionalplans nicht eingehalten werden. Dieses gilt es auch vor dem Hintergrund des derzeitigen „Vermarktungsdrucks“ zu vermeiden.

Anregung:

Bei der Vermarktung der Gewerbeflächen im Airport-Park FMO ist besonders auf die Einhaltung des v. b. Zieles des Regionalplanes zu achten!

2. Freiraum

2.1 Landwirtschaft

Ziel 23 des Regionalplanes definiert: Agrarstrukturelle Belange beachten!“

Die agrarstrukturellen Belange haben in diesen Bereichen Vorrang vor anderen Nutzungen. Nach dem Grundsatz 16 sind die Entwicklungsmöglichkeiten für eine naturraumverträgliche Landwirtschaft zu erhalten. Bei notwendiger Inanspruchnahme von Allgemeinen Freiraum- und Agrarbereichen für andere Zwecke soll die Existenzsicherung entwicklungsfähiger landwirtschaftlicher Betriebe und die Erhaltung ihrer Flächengrundlagen gewährleistet bleiben. Die Gemeinde Ladbergen ist landwirtschaftlich geprägt. Die Belange der Landwirtschaft sind daher besonders zu beachten.

Anregung:

Bei der Freiraumnutzung sind die Belange der Landwirtschaft besonders zu beachten. Insbesondere ist die Existenz der landwirtschaftlichen Betriebe zu erhalten und langfristig zu sichern.

2.2 Bereiche zum Schutz der Natur

Die Bereiche für den Schutz der Natur sind entweder in ihrer Gesamtfläche oder in ihren überwiegenden Teilen als Naturschutzgebiet festzusetzen oder über langfristigen Vertragsnaturschutz zu sichern (Ziel 30.1). Bei der Umsetzung der v. g. Bereiche soll zur Einbindung der Land- und Forstwirtschaft verstärkt auf die Möglichkeiten des Vertragsnaturschutzes zurückgegriffen werden.

Die Fortschreibung des Regionalplanes stellt östlich der Ortslage entlang des Ladberger Mühlenbaches einen Bereich zum Schutz der Natur dar. Dieser Bereich wurde entlang der Straße zum Mühlenbach in südliche Richtung bis zur Kattenvenner Straße erweitert. Mithin wird die

Entwicklung der Gemeinde Ladbergen in östlicher Richtung durch diese Darstellung erheblich beeinträchtigt.

Anregung:

- a) Die Darstellung der Bereiche zum Schutz der Natur soll in Abstimmung mit der Landwirtschaft erfolgen.
- b) Da sich die Gemeinde Ladbergen aufgrund ihrer Immissionslage (FMO/A1 etc.) nur in südliche bzw. in östliche Richtung entwickeln kann, ist die neu aufgenommene Darstellung des Bereiches zum Schutz der Natur vom Mühlenbach bis zur Kattenvenner Straße zurückzunehmen.

3. Regionales Verkehrssystem

3.1 Öffentlicher Personenverkehr und sonstiger regionaler Schienenverkehr

„Das Angebot des Schienenpersonennahverkehrs ausbauen – auch mit neuen Strecken und neuen Bedienungsformen!“ ist der Grundsatz 37 der Fortschreibung des Regionalplans. Der größere Teil des schienengebundenen öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) wird auch weiterhin auf den Schienenstrecken abgewickelt, die im Regionalplan als

„Schienenwege für den überregionalen und regionalen Verkehr“ darstellt sind. Die Erläuterungskarte VII – 2 stellt die

Streckenführungen dar. Unter anderem ist dies die Strecke – (Münster –) Greven – FMO – Ladbergen – (Osnabrück).

Nach der Erläuterung und der Begründung zum Thema gilt ein besonderes regionales Interesse auch der Schienenanbindung des Flughafens Münster/Osnabrück (FMO). In der „integrierten Gesamtverkehrsplanung“ des Landes ist sie als südliche Abzweigung aus der großräumig bedeutsamen Strecke Münster – Rheine – Emden vorgesehen, die im Raum Lienen – Kattenvenne in die großräumig bedeutsame Hauptstrecke Münster – Osnabrück einfädelt und somit die Knotenpunkte Münster und Osnabrück mit dem FMO verbindet (S. 135 ff).

Für die Gemeinde Ladbergen sieht die Fortschreibung des Regionalplans einen Schienenanschluss vor (vgl. Erläuterungskarte VII – 2). Durch die vorgesehene Schienenverbindung könnte die Siedlungsentwicklung der Gemeinde Ladbergen auch vor dem

Hintergrund der bereits vorhandenen Lärmbelastigungen (FMO – Lärmschutzzonen B und C, A1, B 475) erheblich beeinträchtigt werden. Die Entwicklung des Wohnsiedlungsbereiches könnte dann nur noch in östlicher Richtung erfolgen. Die Schienenanbindung des FMO könnte alternativ entlang der A1 in Richtung Norden **und / oder parallel zur B 475 in Richtung Kattenvenne** geführt werden. **Die Streckenführung sollte hierbei die Anbindung des Industriegebiets Hafen der Gemeinde Ladbergen an das Schienennetz gewährleisten.** Durch die Anbindung des FMO soll nach Auffassung der Gemeinde Ladbergen nicht nur der öffentliche Personenverkehr optimiert, sondern auch der Güterverkehr zum Airport-Park FMO ermöglicht werden. Mithin erscheint die v. g. alternative Streckenführung auch im Hinblick auf die städtebaulichen Entwicklungsmöglichkeiten der Gemeinde Ladbergen sinnvoll. Nicht zuletzt unter Berücksichtigung der tatsächlichen Entwicklung des FMO sollte über die Möglichkeiten des Schienenanschlusses des FMO zu einem späteren Zeitpunkt entschieden und auf die zeichnerische Darstellung der möglichen Trassenführung verzichtet werden.

Anregung:

Unter Beachtung der städtebaulichen Entwicklungsmöglichkeiten der Gemeinde Ladbergen sollte bezüglich der Trassenführung nach Alternativen gesucht und auf eine zeichnerische Darstellung zum jetzigen Zeitpunkt verzichtet werden.

Ein südlicher Verlauf der Bahntrasse scheidet vor dem Hintergrund der weiteren Entwicklungsmöglichkeiten der Gemeinde Ladbergen aus.

3.2 Öffentlicher Personennahverkehr

Die Erläuterungskarte VII – 2 stellt die Streckenführung der Schnellbusverbindung (S 50) dar. Danach wird die Strecke weiterhin durch Ladbergen geführt. Diese Strecke verbindet die Gemeinde Ladbergen mit dem Oberzentrum Münster. Die ÖPNV-Verbindung der Gemeinde Ladbergen an die benachbarten Mittel- und Oberzentren kann im Vergleich zu anderen Gemeinden gleicher

Größenordnung durchaus als mangelhaft bezeichnet werden. Von elementarer Bedeutung ist die Schnellbuslinie S 50.

Leider gerät ausgerechnet diese Linie immer wieder in Verbindung mit der ÖPNV-Anbindung des FMO in die Diskussion. Zwischenzeitlich führt die Linie D 50 nicht mehr über das Gebiet der Gemeinde Ladbergen, sondern über den FMO – Autobahnzubringer nach Münster. Mithin wird Ladbergen hier nicht mehr berücksichtigt.

Angebot und Qualität des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) haben u. a. entscheidenden Einfluss auf die wirtschaftliche, kulturelle und bevölkerungspolitische Entwicklung einer Kommune. Im Gleichklang mit der Ausweisung von Wohnbau- und Gewerbeflächen bedarf es daher einer regelmäßigen Prüfung und ggf. bedarfsgerechten Veränderung von ÖPNV-Strukturen und Leistungen.

Die dargestellte Anbindung des Ortskerns der Gemeinde Ladbergen an die RVM-Schnellbuslinie S 50 (Ibbenbüren – Münster) ist zwingend erforderlich, um damit auch das gestiegene Mobilitätsbedürfnis von z. B. Schülern, Studenten und auswärtigen Arbeitnehmern im Gesamtbereich der Gemeinde gewährleisten zu können.

Im Gesamtkontext des ÖPNV sollten somit mit gleicher Priorität die Leistungen und das Angebot der vorhandenen Buslinien R 51, R 151, X 150 und S 50 in Ladbergen optimiert und stärker als bisher vernetzt werden.

Anregung:

Bei der Streckenführung der Schnellbuslinie S 50 ist dauerhaft sicherzustellen, dass Ladbergen angebunden bleibt und die Linie entsprechend der Festlegung im Regionalplan auch durch den Ortskern geführt wird.

Der ÖPNV insgesamt ist zu optimieren.

3.3 Straßenverkehr

Die Einbindung des Münsterlandes in das großräumig bedeutsame Straßenwegenetz soll durch eine **zügige** Fertigstellung des 6-streifigen Ausbaus der A1 verbessert werden.

Die Gemeinde Ladbergen weist darauf hin, dass hier die Belange des Lärmschutzes der Bevölkerung in besonderem Maße Berücksichtigung finden.

3.4 Binnenschifffahrt

Grundsatz 40 des Regionalplans stellt fest: „Wasserstraßen viel stärker nutzen!“

Der Dortmund-Ems-Kanal mit seinem Kanalhafen stellt für die Gemeinde Ladbergen einen besonderen Standortvorteil dar. Mit einem Ausbau des Hafens ergeben sich für die gewerbliche Entwicklung der Gemeinde positive Perspektiven, die es zu nutzen gilt.

Darüber hinaus kommt den Kanälen eine wachsende Bedeutung für Freizeit und Erholung zu.

Anregung:

Ein Ausbau des Kanalhafens muss eine weitere GIB-Darstellung in dem Bereich zur Folge haben (vgl. auch 1.3.1).

3.5 Luftverkehr

Die Fortschreibung des Regionalplans verfolgt den Grundsatz „Luftverkehrsanbindung sichern, Flughäfen für die Regionalentwicklung nutzen!“.

Der internationale Verkehrsflughafen Münster/Osnabrück soll in seiner Leistungsfähigkeit und Attraktivität weiter gestärkt werden. Mithin schreibt der Regionalplan dem Flughafen Münster/Osnabrück eine besondere Bedeutung für die Entwicklung des Münsterlandes zu. Nach dem nunmehr ergangenen Urteil des Oberverwaltungsgerichts vom 31.05.2011 ist dessen Bedeutung differenziert zu sehen. Es wird nicht nur aufgrund der stetig fallenden bzw. stagnierenden Fluggastzahlen immer deutlicher, dass der Flughafen Münster/Osnabrück ein strukturelles Problem im Hinblick auf die Konkurrenz anderer Flughäfen in seiner Nähe hat. Auch ist es dem FMO nicht gelungen, im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens und in dem sich anschließenden gerichtlichen Auseinandersetzungen nachzuweisen, dass ein in Rede stehendes Naturschutzgesichtspunkt überlagerndes dringendes Bedürfnis zur Erweiterung der Start- und Landebahn gegeben ist.

Durch die Entwicklung des FMO wird die Gemeinde Ladbergen in besonderem Maße tangiert. Auf die bauplanungsrechtlichen Einschränkungen durch die Lärmschutzzonen B und C wurde bereits

eingegangen (vgl. 1.1.2). Hieraus resultieren einschneidende städtebauliche Entwicklungsrestriktionen.

Zu berücksichtigen ist ferner, dass sich trotz zurückgehender bzw. stagnierender Fluggastzahlen der Anteil der Nachtflüge stetig erhöht hat, was mit besonderen Lärmbeeinträchtigungen für die Ladberger Bevölkerung einhergeht.

Es muss deshalb für die Zukunft sichergestellt sein, dass die Lärmschutzinteressen der Ladberger Bürger in vollem Umfang Beachtung finden.

Die durch den Flugverkehr entstehenden Lärmbelastigungen der Ladberger Bevölkerung sind schwerwiegend. Diese sind auf ein Minimum zu reduzieren. Dabei darf es nicht bei einer isolierten Betrachtung des Fluglärms bleiben.

Die Gemeinde Ladbergen ist auch von einer zweiten großen Lärmquelle, nämlich dem Lärm der Autobahn 1, die in unmittelbarer Ortsnähe westlich an Ladbergen vorbeiführt, betroffen. In der Wissenschaft der sogenannten Lärmsummenwirkung ist heute anerkannt, dass sich unterschiedliche Lärmquellen, wie sie bei Fluglärm und Autobahnlärm anzutreffen sind, nicht gegeneinander aufheben, sondern gerade in einem bestimmten Verhältnis zueinander addieren. Da beide Lärmquellen aus den gleichen Himmelsrichtungen auf das Gemeindegebiet einwirken, müsste diese Lärmwirkung ebenfalls Berücksichtigung finden. Schließlich ist zu bedenken, dass die Siedlungsstruktur der Gemeinde Ladbergen durch eine Vielzahl von Ein- und Zweifamilienhäusern geprägt wird.

Die Menschen leben unter anderem deshalb auf dem Lande und in Ladbergen, um die vielfältig vorhandenen Außenanlagen und Balkone, insbesondere in den verkehrsreichen Sommermonaten zur Freizeitgestaltung, Entspannung und Erholung zu nutzen. In vielen Gärten und auf vielen Terrassen, insbesondere im nordwestlichen Bereich der Gemeinde, ist es sommertags nicht möglich, sich auf eine kurze Entfernung von wenigen Metern zu unterhalten, wenn sich Flugzeuge im Start und Landevorgang befinden.

Auch die Schaffung einer Eisenbahntrasse nördlich von der Ortsbebauung würden die Bereiche Ladbergens, die ohnehin schon durch die zuvor genannten Lärmquellen stark belastet sind, weiterer nicht zumutbarer Belastung aussetzen. Auch die eingangs benannten Fluggastzahlen und die sicher differenziert zu sehende Entwicklung des FMO rechtfertigen solche Eingriffe zu Lasten der Lärmschutzinteressen der Ladberger Bürger deshalb nicht.

Anregung:

Der Ausbau des FMO und die damit verbundene Verlängerung der Start- und Landebahn hat **bedarfsgerecht** zu erfolgen.

Der Schutz vor Lärm der Ladberger Bevölkerung ist hierbei besonders zu berücksichtigen.

3.6 Radverkehr

Der Grundsatz 42 der Fortschreibung des Regionalplans lautet „Radwegenetz kontinuierlich ausbauen!“

Dieses gilt auch für das Radwegenetz auf dem Gebiet der Gemeinde Ladbergen. Insbesondere ist das Radwegenetz zu den Mittelzentren Lengerich und Greven besonders verbesserungswürdig. Der Ausbau entsprechender direkter Wegeverbindungen wäre wünschenswert.

Das erklärte Ziel des kontinuierlichen Radwegeausbaus zur verbesserten Annahme des ÖPNV würde dadurch eine Unterstützung erfahren, wenn neben dem Ausbau des Radwegenetzes attraktive Radstationen an den Schnittstellen der Radwege mit den Strecken des ÖPNV errichtet würden. Die regelmäßige Nutzung der ÖPNV-Angebote und der angebundenen Radwege würde erfahrungsgemäß eine deutliche Steigerung erfahren, wenn die genutzten Fahrräder sicher an den Haltestellen abgestellt werden könnten .

Udo Decker-König
Bürgermeister

Anlage
Städtebauliches Entwicklungskonzept 2025 der Gemeinde Ladbergen