

Niederschrift

zum ersten Sprechtag der Fachplaner (sachlicher Teil „Verkehr“) im Rahmen der frühzeitigen Beteiligung der Öffentlichkeit gem. § 3 (1) BauGB zur Aufstellung des Bebauungsplanes Nr. 64-Versmold „Ortsentlastungsstraße, 2. BA“ am Montag, 23.06.2014 im Großen Sitzungssaal des Rathauses Versmold

Beginn: 17.10 Uhr
Ende: 18.50 Uhr

Es nahmen teil:

- **Bürgerinnen und Bürger lt. Teilnehmerliste**
- **Bürgermeister Meyer-Hermann**
- **Fachbereichsleiterin Herrling**
- **Verwaltungsfachwirt Möhlmann**
- **Verwaltungsangestellter Wiese**
- **Herr Tischmann, vom Planungsbüro Tischmann & Schrooten, Rheda-Wiedenbrück**
- **Herr Dr. Bondzio vom Ing.-Büro Brilon-Bondzio-Weiser, Bochum**
- **der Unterzeichner.**

Bürgermeister Meyer-Hermann begrüßte zunächst alle Anwesenden und wies darauf hin, dass es sich bei dem heutigen Termin um einen ersten Schritt im gesamten Bauleitplanverfahren handele, an dem die interessierte und/oder betroffene Öffentlichkeit eingebunden sei. Insofern sehe er einem aufschlussreichen Gedankenaustausch gespannt entgegen.

Frau Herrling unterstrich diese Aussage, indem sie darauf hinwies, dass die gesamten Planunterlagen hinsichtlich Bauleitplanung, Verkehr und Umweltschutz bis einschl. 11.07. d.J. im Fachbereich 3 zu jedermanns Einsichtnahme, ebenso wie abrufbar im Internet, zur Verfügung stehen. Sie betonte ausdrücklich, dass es sich im jetzigen Verfahrensschritt lediglich um eine Trassendiskussion, und nicht um eine Festlegung derselben handele. Von daher seien Kritik, Anregungen und Wünsche erbeten, um hier zu einem möglichst breit angelegten Konsens zu gelangen.

Herr Tischmann sah es zu Beginn seiner Ausführungen als notwendig an, im Sinne einer echten Beteiligung der Öffentlichkeit verschiedene Trassenalternativen anbieten zu können. Von daher befasse sich sein Vortrag mit einer Abwägung der wesentlichen Vor- und Nachteile aller bisher in der Diskussion stehenden Alternativen.

Bereits im Verkehrsentwicklungsplan wurde im sogenannten Planfall 7, der aus mehreren verkehrstechnischen Bausteinen bestehe, dargestellt, dass sich eine ernsthafte Entlastung der innerstädtischen Verkehrswege ergeben könne, wenn die Ortsentlastung bis in das Gewerbegebiet und darüber hinaus bis zur Fr.-Menzefricke-Straße geführt werde. Allerdings ließ diese Prognose offen, welche Trassenführung hierbei gewählt werde. Man habe daher in einem mehrstufigen Prüfverfahren versucht, diese zu ermitteln. In der Stufe 1 wurden dabei zunächst die bestehenden überörtlichen Verkehrsbeziehungen zwischen der A 33 und der A 1 näher betrachtet. Hierbei sei neben der B 476 auch die K 51 als direkte Verbindung zur B 475 zwischen Glandorf und Warendorf in den Fokus gerückt, da diese einige Vorteile gegenüber der B 476 aufweise. Bei einer kaum längeren Fahrtstrecke und der Nutzung von Hauptstraßen ergeben sich beispielsweise keine Ortsdurchfahrten, wie dies bei der B 476 durch Peckeloh und Sassenberg der Fall sei.

Unter Berücksichtigung verschiedener Zwangspunkte und Ziele (Anbindung an 1. BA und Bahnquerung - ob und wie Einbindung Tonweg, Knetterhauser- und Fr.-Menzefricke-Straße - Erhalt der Option auf einen 3. BA) seien 5 verschiedene Varianten (jeweils genannt V) entwickelt worden. In der sich daraus ergebenden Diskussion seien die V 4 und V 5 allerdings verworfen worden. V 4 könne die o.g. Ziele nicht in dem gewünschten Maße erfüllen und belaste die Streubebauung in Ortsrandlage erheblich. V 5 führe über den Tonweg, der im westlichen Abschnitt mit umfassender Streubebauung kaum ausreichend ausbaufähig sei, zudem würden wertvolle ökologische Strukturen gefährdet und sich eine recht ungünstige Fahrstrecke ergeben.

Stufe 2 umfasse daher noch 3 Trassen, die Herr Tischmann anhand einer Nutzungsübersicht vorstellte. Aufgrund der für Versmold üblichen Streubebauung im Außenbereich komme es bei allen Varianten insofern zu Konflikten, als dass jede der Trassen entweder an Wohn- bzw. Landwirtschaftsgebäuden vorbeiführe, landwirtschaftliche Flächen zerschneide oder ökologisch sensible Bereiche tangiere. In der Umweltverträglichkeitsstudie durch das Büro Hans Lutermann, in welche am kommenden Sprechtag durch diesen vertiefend eingegangen werde, seien die einzelnen Varianten unter Betrachtung der Schutzgüter Mensch-Pflanzen-Tiere-Boden-Klima-Landschaftsbild bewertet worden. Im Gesamtergebnis der städtebaulichen Bewertung und der UVS wurde die V 1.2 am besten bewertet. Der gleichen Prüfung wurde der Teilabschnitt (südlicher Zubringer) zwischen Knetterhauser- und Fr.-Menzefricke-Straße unterzogen. Hier habe sich die V A.2 als weniger belastend gezeigt.

Herr Tischmann stellte anschließend die rein städtebauliche Diskussion und Bewertung der Trassenvarianten vor. Dabei verlaufen die V 1.1 und V 1.2 über den Tonweg und die Bahntrasse hinweg in Richtung Südwesten bis zur variablen Anbindung an die Knetterhauser Straße K 51. Negativ betroffen werden eine landwirtschaftliche Hofstelle mit ihren umliegenden Nutzflächen und in Teilen Streubebauung. In dem noch gültigen Landesentwicklungsplan (LEP) sind im Norden Teilflächen in Randlage für flächenintensive Großvorhaben dargestellt. In der Neufassung können diese nach heutigem Stand voraussichtlich entfallen.

Die V 2.1 und V 2.2 verlaufen in westlicher Richtung entlang des Tonweges, um dann nach Süden in Richtung K 51 zu schwenken. Der Eingriff erfolge hier weniger im bebauten Bereich, sondern betreffe vermehrt Grünland und wichtige Biotope. Diese Trasse wurde im Übrigen aus dem Verein „Bürger gegen Stadtring“ (BGS) in der Diskussion favorisiert. Nach dem aktuellen Stand der Dinge stehe der Eigentümer der überwiegenden Flächen in diesem Bereich einer Veräußerung jedoch ablehnend gegenüber.

In der Betrachtung von V 3.1 und 3.2 sei festzuhalten, dass diese den Tonweg und die Bahnlinie kreuzen, die Speckstraße teilflächig nutzen und queren, um dann auf die K 51 einzuschleifen. Hier sei der Nachteil, dass zwei Anschlüsse notwendig seien, um auf die K 51 an sich und danach auf die Anschlusspunkte A.1 oder A.2 zu gelangen. Aus verkehrlicher Sicht werde dieses sehr kritisch gesehen. Auch hier seien Hofstellen, landwirtschaftliche Nutzflächen, Streubebauung, aber auch bedeutsame Wegeverbindungen betroffen. Die Knotenpunktgestaltung A.1 und A.2 erfolge jeweils in Höhe Alter Tecklenburger Weg und betreffe Streubebauung, Biotope, bestehende Wegeverbindungen und landwirtschaftliche Flächen.

Herr Tischmann fuhr fort, dass aus städtebaulicher Sicht eine Bewertung nach den Kriterien Siedlungsentwicklung – Flächeninanspruchnahme - Immissionsschutz - Verkehr und Verknüpfung - Nutzungskonkurrenz vorgenommen wurde. Unter Berücksichtigung nur dieser Aspekte sei die Variante V 1.2 deutlich zu favorisieren. Danach lägen V 1.1 und V 2.1 bzw. V 2.2 ähnlich. Bei den Zubringervarianten sei Variante A.2 ebenfalls deutlich zu bevorzugen. Allerdings müsse bedacht werden, dass eine Gewichtung von städtebaulichen und ökologischen Aspekten nicht im Verhältnis 50:50 vorgenommen werden dürfe. Da in einer Umweltverträglichkeitsstudie genauestens festgelegt sei, was in welchem Umfang zu prüfen

und bewerten sei, habe diese deutlicheres Gewicht als die allgemeine Diskussion städtebaulicher Aspekte.

Da V 2.1 - 3.2 in den Prüfungen nahezu entgegengesetzt bewertet worden sind, sei nach heutigem Stand V 1.2 (ggf. mit Modifikationen) als diejenige zu favorisieren, die alle Belange in jeweiliger Gewichtung am ehesten positiv in sich vereine.

Anschließend stellte Herr Dr. Bondzio in seinem Vortrag seine Beurteilung der verkehrlichen Auswirkungen des 2. BA vor.

Nachdem er die wesentlichen Verfahrensabläufe und Inhalte des Verkehrsentwicklungsplanes als Grundlage seiner Bewertung erläutert hatte, ging er nochmals auf den bereits erwähnten Planfall 7 der Verkehrsentwicklungsprognose ein. Demnach seien Entlastungen zu erwarten, so denn ein direkter Anschluss des 1. BA'es über das Gewerbegebiet hinaus bis zur Fr.-Menzefricke-Straße erfolge und ergänzend eine nachhaltige Sperrung des Caldenhofer Weges sichergestellt werde. Jedoch sei festzustellen, dass die aktuellen Verkehrsbelastungen der Ortsentlastung deutlich unter denen der prognostizierten Werte aus dem Jahr 2005 liegen. Der von den Stadtringgegnern diesbzgl. mehrfach vorgebrachte Kritikpunkt sei insofern zu bestätigen. Jedoch gebe es hierfür konkrete Gründe. Zum einen sei der erwähnte Durchbau des 1. BA'es zumindest bis zur Straße „Im Industriegelände“ nicht erfolgt und zum anderen auch keine wirksame Sperrung des Caldenhofer Weges erfolgt. Auch fehle bisher die geplante Südanbindung von der Achse „Stockheimer Straße – Mittel-Loxten“ zur Ortsentlastung, so dass sich auch hier keine Verschiebungen ergeben können.

Im Folgenden ergaben sich verschiedene Anregungen, Fragen und Kritikpunkte. Aus Gründen der Anonymisierung ist diesen ein „?“ oder „!“ vorangestellt.

!:

„Diese Aussage entspricht so nicht den Tatsachen. Herr Lüdeling als ehemaliger Fachbereichsleiter und Hauptinitiator der Gesamtplanung hatte seinerzeit ein wesentlich höheres Fahrzeugaufkommen prognostiziert, was, wie zweifelsohne feststellbar, zu keinem Zeitpunkt erreicht wurde. Seinerzeit war auch ausdrücklich nicht davon die Rede, dass die angesprochene „Reinert-Anbindung“ Entlastungseffekte erzeuge, war insofern auch gar nicht eingeplant.

Die vorgetragene Argumentation ist schlicht und einfach falsch.“

Frau Herrling erinnerte daran, dass die vorgetragene Kritik in Teilen deckungsgleich mit Artikeln der örtlichen Presse sei und insofern nicht unbedingt 1:1 übertragbar sei.

Herr Dr. Bondzio entgegnete, dass die vorgestellten Zahlen durch allgemein anerkannte fachgutachterliche Techniken ermittelt wurden und sich zweifelsfrei schwarz auf weiß nachprüfbar belegen lassen.

!:

„Auch allgemein betrachtet, ist die Ortsentlastungsstraße nicht zielführend. Der überwiegend von gewerblichen Anliegern gesäumte Westheider Weg erfahre eine Entlastung, nicht jedoch die Münsterstraße, welche dies dringender bedürfe.“

!:

„Als Vollerwerbslandwirt bin ich der Meinung, dass die Bewertung wertvollen Ackerbodens bei allen Varianten zu kurz gekommen ist. Durch Zerschneidung zusammenhängender Flächen sind diese nicht mehr so nutzbar, wie dies seit Jahrzehnten der Fall ist. Allein die daraus entstehenden Folgekosten sind nicht mal ansatzweise bedacht bzw. berücksichtigt worden.“

Herr Tischmann gab dem Einwender bezogen auf den Inhalt seines heutigen Vortrages insofern recht, als das dies heute auch noch nicht thematisiert werde, sondern für den zweiten Sprechtag im Teil „Umwelt“ vorgesehen sei. Die Kritik an sich sei aber bereits heute

klar geworden. Er gab zu bedenken, dass bei allen Trassenvarianten Konflikte unterschiedlichster Art unvermeidlich seien.

?:

„Ist nicht mit einer deutlich verschlechterten Verkehrssituation im Bereich des Westheider Weges/Kreuzung Knetterhauser Straße, die schon jetzt als angespannt zu bezeichnen ist, zu rechnen, sollte der 2. Bauabschnitt ohne den südlichen Zubringer fertiggestellt werden?“

Herr Dr. Bondzio betonte, dass sich auch in diesem Fall eine Entlastung ergeben werde, da der notwendige Kreisverkehr auf der K 51 bezüglich des Zubringers schon vorab errichtet werden könne; in jedem Fall werde sich jedoch keine Verschlechterung ergeben.

!:

„An diesem Beispiel zeigt sich auch, wie absolut sinnlos die Planung insgesamt ist, da durch die Zubringerfunktion auf der Fr.-Menzefricke-Straße erheblicher Verkehr entlang eines Wohngebietes geführt wird und diese Anwohner zusätzlich belastet. Die „Bürger gegen Stadtring“ haben darüber hinaus insgesamt drei weitere Verkehrsplaner kontaktiert und ihnen die jetzige Planung der Stadt vorgelegt. Unisono hat diese Kopfschütteln ausgelöst, da sie praktisch ohne Grundlage erstellt wurde. Nach den vorliegenden Zahlen, wonach Versmold überhaupt keine verkehrstechnischen Probleme habe, reichen lediglich geringfügige, verkehrlenkende Maßnahmen auf vorhandenen Straßen, um Verbesserungen zu erreichen. Von daher sei zu fragen, wer für diese übersteigerte, überdimensionierte Planung verantwortlich zeichne. Es sei mehr als fragwürdig, ob überhaupt Fachplaner hieran beteiligt waren. Dies gelte in jedem Fall für die Ursprungsplanung. Im Grunde sei das jetzige Verfahren zum 2. BA der Stadt der verzweifelte, aber durchschaubare Versuch, den mangelhaften Status Quo zu verteidigen und nicht verkehrstechnisch sinnvoll weiterzuentwickeln.“

Herr Wiese bat daraufhin um Angabe der drei Gutachter, um hier einen seriösen Abgleich zwischen hiesiger Planung und deren Aussagen machen zu können. Dies wurde jedoch seitens der Vertreter der BGS verweigert.

!:

„Tatsache bleibt jedoch, dass die Ortsentlastung so gut wie nicht genutzt wird, von daher keine Entlastungswirkung zeigt und im Gegenteil für Verkehrsteilnehmer durch Ampelanlage und Kreisverkehr eher eine Behinderung des fließenden Verkehrs darstellt.“

Dem wurde seitens eines weiteren Anwesenden widersprochen. Er habe andere Beobachtungen gemacht, sei es bezogen auf die Verkehrsmengen auf dem 1. Bauabschnitt oder auch die minimalen Wartezeiten an den Knotenpunkten. Im Übrigen sitze man doch hier zusammen, um solche Punkte zu diskutieren und im späteren Verfahrensverlauf in die Abwägung aller Argumente einzubringen. Auch in der Vergangenheit wurden bereits mehrfach und intensiv alle verkehrs- und umweltrechtlichen Punkte behandelt und kritisch durchleuchtet. Von einer „Hau-Ruck-Planung“ nur um des unbedingten Fortführens des Stadtringes willens könne in keinem Fall die Rede sein. Auch er forderte dazu auf, die Stellungnahmen der drei erwähnten Gutachter öffentlich zu machen, anstatt pauschal negative Kritik darauf zu stützen.

Frau Herrling unterstützte diese Aussage, in dem sie darauf hinwies, dass in allen Verfahrensschritten, auch schon zum 1. Bauabschnitt, immer auch Fachplaner und –gutachter involviert waren. Die BGS sollten von daher nicht vergessen zu erwähnen, dass sie selbst teilweise in diese Gespräche mit eingebunden waren.

Herr Möhlmann erinnerte daran, dass als Ideengeber der „Ur-Ortsentlastung“ der alte Flächennutzungsplan aus den 70er-Jahren genannt werden müsse, der seinerzeit einen willkürlich anmutenden großen Bogen um Versmold spannte. Hieraus sei 2000/2001 die Idee geboren worden, aufgrund des zu erwartenden A-33-Lückenschlusses sowie allgemeiner (Schwerlast-)Verkehrszunahme und -verlagerungen – stets in enger Kooperation mit den

Fachaufsichts- und genehmigungsbehörden- einen konsensfähigen Trassenkörper zu bilden, der auch förderungsfähig sei. Hieraus seien dann die Bauleitplanverfahren zur 21. Änderung Flächennutzungsplan sowie Bebauungsplan Nr. 60 hervorgegangen.

Hinsichtlich des Kritikpunktes der BGS zur Mehrbelastung der Anwohner der Fr.-Menzefricke-Straße verwies Herr Möhlmann darauf, dass es sich auch hier letztendlich um einen Abwägungsprozess handele, dem ein evtl. Verzicht auf einen 3. Bauabschnitt im Bereich Peckeloh entgegengestellt werden könne. Auch dies mache deutlich, in welchem Spannungsfeld zwischen Entlastung auf der einen Seite und damit einhergehender Belastung auf der anderen Seite man sich in diesem Prozess befinde. Hier eine konsensfähige Ausgewogenheit zu finden, sei u.a. eine Aufgabe der Öffentlichkeitsbeteiligung. Der Bebauungsplan für die Wohnbebauung Fr.-Menzefricke-Straße beinhalte im übrigen eine Lärmvorbelastung.

!:

„Die Siedlergemeinschaft Versmold hat bereits im Jahr 1983 deutlich gemacht, dass man die seinerzeit noch „Nordumgehung“ genannte Straße in der geplanten Form ablehne. Damals wie heute vertrete man die Ansicht, dass das Ausweichen und Verlagern von Verkehren auf vorhandene Straßen die gleichen Effekte erzielen könne. Ein Straßenneubau, insbesondere dann, wenn er, wie im Fall der Fr.-Menzefricke-Straße eine unverhältnismäßig große Personengruppe belaste, werde abgelehnt.

Es sei festzustellen, dass selbst bei großem Verkehrsaufkommen wie bspw. dem St.-Petri-Markt keine größeren Verkehrsbehinderungen festzustellen seien. Auch stelle der Fernverkehr eigentlich kein Problem dar, welches ein an Gigantismus grenzendes Projekt wie die Ortsentlastungsstraße rechtfertige. Man vertrete weiterhin die Auffassung, dass bekannte Knackpunkte durch geeignete Maßnahmen entschärft werden könnten, um Entlastungen zu erzielen, ohne ganze Anwohnergruppen gleichzeitig neu zu belasten.“

Auf entsprechende weitere Ausführungen ging Herr Möhlmann insofern ein, als das er auf Gespräche zwischen den Kreisen Warendorf und Gütersloh sowie der Stadt Versmold verwies, die eine Verkehrsableitung auf die B 475 Warendorf-Rheine-Beckum in Richtung A1/A2 zum Ziel haben könnten. Auch dieses komplexe Verkehrsgeflecht bedürfe einer fachlichen Untersuchung und Begleitung. Erste Gespräche mit diesen überregionalen Überlegungen seien bereits vor einiger Zeit geführt worden, nun jedoch fortzusetzen und zu intensivieren. Sie müssten aber schon zum jetzigen Zeitpunkt in die Planungen des 2. Bauabschnittes, zumindest vorsorglich, einbezogen werden.

?:

„Gibt es auch Betrachtungen zu einer Direktanbindung der Fa. Nagel an die K 51?“ Herr Tischmann bestätigte insofern, als das dies ein Gedanke unter vielen sei, der auch weiterhin auf dem Tisch liege und nicht von vornherein verworfen werde.

!:

„Es ist daran zu erinnern, dass im Rahmen der 21. Änderung seinerzeit rd. 120 Einwendungen von Bürgerinnen und Bürgern bei der Stadt eingegangen sind, die den großen Widerspruch innerhalb der Bevölkerung gegen die Ortsentlastung an sich widerspiegelten. Dem Ergebnis nach ist damals kein einziges dieser vorgebrachten Argumente beachtet oder gar berücksichtigt worden. Dies mache deutlich, wie ernst Politik und Verwaltung den Bürgerwillen diesbezüglich tatsächlich nehmen. Darüber hinaus sind die stetigen Aussagen der Verwaltung in Erinnerung zu rufen, dass eine Weiterplanung der Straße nur nach Notwendigkeit und vorheriger Bedarfsprüfung erfolgen werde. Da die tatsächlichen Zahlen entgegen den seinerzeitigen Prognosen objektiv belegen, dass die Ortsentlastung aufgrund mangelnder Erfordernis keinerlei Entlastungswirkung entfalte, sind weitere Planungen zur jetzigen Zeit vollkommen überflüssig und daher inakzeptabel.“

Frau Poetter widersprach dem in ihrer Funktion als anwesendes Ratsmitglied ausdrücklich.

In vielen Rats-, Ausschuss- und vorangegangenen Fraktionssitzungen seien seinerzeit, wie auch im jetzigen Verfahren -und hier spreche sie sicherlich im Namen aller Ratskolleginnen und -kollegen-, alle Vorlagen der Verwaltung, die explizit jede Einwendung und Anregung aufgelistet hatten, ausdiskutiert und abgewogen worden. Der Vorwurf, eine Planung nach Gutsherrenart lediglich abgenickt und durchgewunken zu haben, sei unhaltbar, in der Sache völlig verfehlt und auch unangebracht. Natürlich werde es bei jeder städtebaulichen Planung Härten für Betroffene geben; dies entspreche der Natur der Sache. Diese jedoch für alle in einem ausgewogenen Maß zu halten, sei Verpflichtung und Auftrag eines jeden Mitgliedes des Rates sowie der Verwaltung, dem auch alle Genannten bislang immer nachgekommen seien.

Da sich keine weiteren Wortmeldungen ergaben, bedankte sich Bürgermeister Meyer-Hermann für das gezeigte Interesse und schloss die Veranstaltung um 18.50 Uhr.

gez.

Jürgen Jakob
-Schriftführer-