

## Niederschrift

**zum zweiten Sprechtag der Fachplaner (sachlicher Teil „Umwelt“) im Rahmen der frühzeitigen Beteiligung der Öffentlichkeit gem. § 3 (1) BauGB zur Aufstellung des Bebauungsplanes Nr. 64-Versmold „Ortsentlastungsstraße, 2. BA“ am Mittwoch, 25.06.2014 im Großen Sitzungssaal des Rathauses Versmold**

**Beginn: 17.00 Uhr**  
**Ende: 18.55 Uhr**

### **Es nahmen teil:**

- **Bürgerinnen und Bürger lt. Teilnehmerliste**
- **Bürgermeister Meyer-Herrmann**
- **Fachbereichsleiterin Herrling**
- **Verwaltungsfachwirt Möhlmann**
- **Verwaltungsangestellter Wiese**
- **Herr Tischmann, vom Planungsbüro Tischmann & Schrooten, Rheda-Wiedenbrück**
- **Herr Lutermann vom gleichnamigen Ingenieurbüro, Rietberg**
- **der Unterzeichner.**

Bürgermeister Meyer-Herrmann 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.

Im Folgenden fasste Herr Tischmann die wesentlichen Inhalte seines am ersten Sprechtag gehaltenen Vortrages bezüglich des Schwerpunktes „Verkehr“ zusammen, um den heute Anwesenden zum entsprechenden Sachstand zu verhelfen.

Zur Wiederholungsvermeidung wird insofern auf die Ausführungen der Niederschrift vom 23.06. verwiesen.

Herr Lutermann betonte zu Beginn seines Vortrages, dass dem Aufstellungsbeschluss der Stadtvertretung vom 19.02.2009 für den Bebauungsplan Nr. 64 eine Straßentrasse in einem Korridor zugrunde liege, die im Rahmen der rechtskräftigen 21. Änderung des Flächennutzungsplans für den Abschnitt bis zur Knetterhauser Straße (K 51) und noch eine Teilstrecke südlich davon festgelegt wurde. Neu ist lediglich das Reststück mit der Anbindung an die Friedr.-Menzefricke-Straße. Von dem Abschnitt ab „Im Industriegelände“ bis zur Knetterhauser Straße sind vorrangig landwirtschaftliche Nutzflächen nur eines

Grundstückseigentümers betroffen. Deshalb seien weitere Trassenvarianten in die Überlegungen eingestellt worden, wobei diese Alternativtrassen in Art und Umfang gleichwertig näher untersucht wurden. Sowohl das faunistische Gutachten, als auch die vorliegende Umweltverträglichkeitsstudie, berücksichtigen diese Aufgabenstellung.

Herr Lutermann beschrieb anhand eines Powerpoint-unterstützten Vortrages zunächst die örtliche Lage des II. BA zwischen Laerstraße (L786), Knetterhauser Straße (K 51) und über den Zubringer in Richtung Friedrich-Menzefricke-Straße bis zur Münsterstraße (B 476), und führte dazu weiter aus, mit Fertigstellung dieses Abschnitts werde über gut ausgebaute Straßen eine günstige Verkehrsverbindung über Glandorf bzw. Warendorf Richtung Münster geschaffen, wobei Ortsdurchfahrten (Versmold, Peckeloh und Sassenberg) vermieden werden.

Für den Abschnitt Laerstraße bis Im Industriegelände ist der Bereich der Trasse durch Festsetzungen im Bebauungsplan Nr. 16 gegeben. Ab „Im Industriegelände“ bis Knetterhauser Straße sind zu der in der 21. Änderung des Flächennutzungsplans dargestellten Trasse (V. 1.1) fünf weitere Varianten der Prüfung unterzogen worden. V. 1.2 verlaufe dabei nördlich der V. 1.1.

V. 2.1 und V. 2.2 seien als Anregung aus der Bevölkerung noch weiter nördlich in den Bereich Tonweg -Alter Tecklenburger Weg- hinein vorgesehen. Die Varianten 3.1 und 3.2 umfahren die in Rede stehende Hofstelle zum größten Teil auf der Südseite und nutzen die Speckstraße mit, rücken aber näher an die Bebauung heran. V. 3.2 berühre dabei angrenzenden Pappelbestand.

In diesem Bereich trete eine Sichtverschattung auf, sodass die Varianten 3 optisch nicht so deutlich aus der Landschaft hervortreten würden. Die Anbindung an die Fr.-Menzefricke-Straße und damit weiter zur B 476 sei mit den Varianten A.1 und A. 2 geprüft worden. V. A.2 habe dabei den Vorteil, den Eichenbestand an der Straße „Alter Tecklenburger Weg“ zu umfahren, sodass diese bedeutende Baumreihe erhalten bleiben könne.

Herr Lutermann erläuterte kurz die zu prüfenden Schutzgüter gemäß § 2 (1) des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung Nordrhein-Westfalen (UVPG NRW) :

- Mensch
- Tiere und Pflanzen
- Boden und Wasser
- Luft und Klima
- Landschaft
- Kulturgüter und sonstige Sachgüter
- die Wechselwirkungen zwischen den Schutzgütern.

Herr Lutermann führte weiter aus, dass sich die Landschaft in dem geprüften Bereich durch kleinstrukturierte Räume mit kleinteiligen geschlossenen Gehölzstrukturen und insgesamt mit einer geringen Wohnnutzung darstelle. Im Gebiet seien u. a. 46 Vogelarten gezählt worden, von denen einige zu den gefährdeten Arten zählten. In dort vorhandenen Teichen seien bis zu 4 verschiedene Amphibienarten heimisch. Wenn auch die Teiche selbst nicht durch Trassenverläufe berührt würden, so seien doch die Wanderbewegungen der Tiere durch Einrichten besonderer Schutzvorkehrungen zu berücksichtigen, um nicht die lokale Population zu gefährden.

Zu den Fledermausvorkommen merkte Herr Lutermann an, dass 6 besonders geschützte Fledermausarten vorhanden seien; hier ergeben sich –je nach Variante- mehr oder weniger erhebliche Eingriffe, da die Tiere auf der Nahrungssuche die Straße kreuzen und ein hohes Kollisionsrisiko bestehe.

Dem gelte es durch geeignete Maßnahmen zu begegnen.

Weiter führte er aus, dass für Trassenuntersuchungen grundsätzlich ein ca. 20 m breiter Streifen aus landschaftsökologischer Sicht betrachtet werde. Dabei sei die kürzeste Trassenführung, wie auch im vorliegenden Fall die V 3.1 und 3.2, nicht immer die unter allen Kriterien günstigste Streckenführung.

Im Resümee gab Herr Lutermann der Variante V. 1.2 in Verbindung mit V. A.2 den Vorzug, machte aber auch deutlich, dass die Unterschiede zu den weiteren Varianten, bezogen auf einzelne Schutzgüter, in einigen Studien eher gering ausfallen, so dass der jeweiligen Gewichtung eine besondere Bedeutung zukomme.

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

?:

„Ist aufgrund der vorgefundenen Fledermauspopulationen nicht das gesamte Projekt zum Scheitern verurteilt, zumindest jedoch stark gefährdet?“

Bezogen auf die Varianten 2 musste dies Herr Lutermann aus naturschutzrechtlicher Sicht vom Grundsatz her bestätigen. Hier sehe er nur bei Vornahme aufwendiger und kostenintensiver Ausgleichs- und Schutzmaßnahmen eine Genehmigungsfähigkeit. Bei den Varianten 1.1 und 1.2 sehe dies aufgrund der deutlich geringeren Beeinträchtigung und Gefährdung des Bestandes anders aus.

?:

„Warum gibt es keine weiteren Planungen, die sich mit Trassenvarianten südlich der Knetterhauser Straße beschäftigen?“

Herr Lutermann bezog sich hierbei auf die Aussagen von Herrn Tischmann zur städtebaulichen Bewertung. Unter Berücksichtigung verschiedener Zwangspunkte und Ziele seien die ursprünglich mit untersuchten 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.

?:

„Im Bereich des Tonweges wurde vor einiger Zeit eine Abholzung des dort vorhandenen Pappelwaldes vorgenommen. Ist da die faunistische Bewertung überhaupt noch maß- und sinngemäß?“

Herr Lutermann betonte, dass der vorgenommene Kahlschlag Teil einer legalen Waldbewirtschaftung und somit kein Eingriff in Natur- und Landschaft im umweltrechtlichen Sinne sei, wobei die Abholzung bei der umweltrechtlichen Beurteilung auch nicht besonders berücksichtigt wurde und auch nicht dürfe, da ansonsten eine solche Handlung regelmäßig Planungen konterkarieren könne. Darüber hinaus sei nach nun rd. 2 Jahren das Wiederentstehen eines artenreichen Laub-/Mischwaldes zu beobachten.

?:

„Sind die Überlegungen zur Weiterführung der Ortsentlastungsstraße mittels eines Zubringers zur Fr.-Menzefricke-Straße schon jetzt Teil der Planungen oder soll auch hier erst eine Bewertung nach Fertigstellung des 2. Bauabschnittes erfolgen?“

Herr Möhlmann verwies auf den entsprechenden Beschluss der Stadtvertretung Vermold, der planerisch den 2. Bauabschnitt incl. Zubringer mit berücksichtige. Entscheidungen hinsichtlich einer zeitgleichen Umsetzung seien hiermit noch nicht verbunden.

?:

„Im bereits angesprochenen Teil des Tonweges war früher eine Mülldeponie angesiedelt. Sind hier auch Untersuchungen zu evtl. Bodenbelastungen erfolgt?“

Herr Lutermann betonte, dass dies bekannt sei, jedoch in der UVS keine Rolle gespielt habe, da hier nur oberflächige Vorkommen und Ökosysteme untersucht wurden. Die Beurteilung von Altlastenverdachtsflächen erfolge erst im konkreten Bauleitplanverfahren. Herr Tischmann ergänzte, dass eine Berücksichtigung der Problematik Teil der städtebaulichen Planung sei.

!:

„Ich finde es nicht richtig, dass die 4er-Varianten von den weiteren Planungen ausgeschlossen werden. Es handelt sich hierbei um Trassen, die aufgrund ihrer Kürze den geringsten Aufwand in Planung und Umsetzung verursachen. Von daher sollten diese weiterhin, zumindest als Option, beibehalten werden!“

?:

„Ich habe entlang der Fr.-Menzefricke-Straße, die ja in der Variante A.1 bzw. A.2 als Zubringer zur eigentlichen Ortsentlastung dient, insgesamt rd. 100 Wohneinheiten als direkte oder unmittelbare Anwohner gezählt. Wie kann sich das Projekt „ortsentlastend“ nennen, wenn an dieser Stelle unzählige Anwohner unnötigerweise verkehrlich befrachtet, an anderer Stelle, wie bspw. am Westheider Weg, jedoch nur Dutzende Mitbürger entlastet werden?“ Frau Herrling gestand zu, dass jede Trassenvariante Konfliktpotential in sich berge. Es werde sicherlich keine Lösung geben, die nicht zu Lasten irgendeiner Interessengruppe gehe. Diese Lasten ausgewogen zu minimieren sei die Hauptaufgabe des Verfahrens und somit auch der heutigen Veranstaltung.

?:

„Wir haben in der heutigen Veranstaltung viel über Fledermäuse, Amphibien und Pflanzen gehört und geredet. Über die Menschen, die entlang einer solchen neuen Straße leben werden müssen, war bislang so gut wie nichts zu hören. Ich bitte darum, auch hierzu entsprechende Ausführungen hinsichtlich Lärmschutz etc. zu machen!“ Herr Lutermann wies darauf hin, dass das sog. „Schutzgut Mensch“ im Rahmen der Untersuchungen zu Erholungsflächen und somit im Rahmen des Menschen als Nutzer dieser Räume betrachtet wurde. Eine entsprechende Bewertung sei insofern sehr wohl erfolgt. Herr Tischmann ergänzte, dass auch in der bauleitplanerischen Beurteilung der Mensch eine ganz exponierte Rolle spiele. So seien sich über Lärmschutzmaßnahmen durchaus schon Gedanken gemacht worden. Diese momentan weiterzuführen, ohne den ungefähren Verlauf der künftigen Trasse zu kennen, mache jedoch keinen Sinn. Der bislang im Verfahren beteiligte Schallgutachter habe jedoch bestätigt, dass es zu jeder der Trassenvarianten Möglichkeit gebe, einen wirksamen Lärmschutz zu installieren. Zu gegebener Zeit werde dieses Thema breiten Raum einnehmen. Herr Tischmann gab im Übrigen zu bedenken, dass schon jetzt breite Bevölkerungsgruppen, insbesondere durch den gegenwärtigen Schwerlastverkehr, betroffen und belastet seien. Er unterstrich die Aussage von Frau Herrling, dass es Ziel und Zweck in diesem Verfahren sei, Be- und Entlastungen von Menschen im Planungsraum abzuwägen und auszutarieren. Die klare Zielsetzung sei es, eine Entlastungsfunktion herzustellen und keine weiteren Verkehre zu bewirken bzw. zu entwickeln.

!:

„Es ist nochmals zu betonen, dass die Verkehrsprognose vom Büro Dr. Bondzio seinerzeit von rd. 6.100 Fahrzeugen ausgegangen war, mit tatsächlichen 1.900 Fahrzeugen weit unter dieser Vorhersage liegt und somit ihre Fehlerhaftigkeit offenbart. Unter Betrachtung dieses Aspektes muss davon ausgegangen werden, dass die Verkehrsmengen eher ab- als zugenommen haben. Diese sehr bedenkliche Entwicklung ist dringend zu analysieren und wirft gleichzeitig die Frage auf, ob ein 2. Bauabschnitt überhaupt noch Sinn macht. Diese Aussage ist auch immer wieder von der Politik und Verwaltung dahingehend getroffen worden, nur dann weiter zu planen, wenn eine verkehrspolitische Notwendigkeit gesehen wird. Dies ist aber objektiv nicht der Fall.“

Darüber hinaus bin ich als Landwirt von der derzeit favorisierten Variante 1.1/1.2 extrem betroffen, da die von meiner Familie seit Jahrzehnten bewirtschafteten Flächen hierdurch zerschnitten werden und nicht mehr effektiv zu bewirtschaften sind. Gleiches gilt für eine von mir angestrebte Pferdepensionsanlage, die so nicht mehr umsetzbar ist.“

Frau Herrling erinnerte an die diesbezügliche Diskussion am ersten Sprechtag 23.06., in der dieses Thema bereits ausführlich behandelt wurde. Herr Wiese ergänzte, dass die zitierte Aussage von „6.100 Fahrzeugen“ aus einem Gutachten vom Büro Dr. Bondzio aus dem Jahr 2001 stamme, insofern nicht mehr aktuell und somit keine seriöse Bezugsgröße sei. Hinsichtlich der Problematik landwirtschaftlicher Nutzflächen sei die verständliche Kritik aufgenommen und erkannt worden, so Frau Herrling. Hier sei die Verwaltung weiterhin jederzeit gesprächsbereit, eine einvernehmliche Lösung zu erarbeiten und anzubieten. Sie wies aber auch daraufhin, dass es hierzu schon mehrfach Gespräche im Beisein des Betroffenen unter vornehmlicher Berücksichtigung dessen Interessenlage gegeben habe, die aber zu keinem Ergebnis geführt haben. Weitere Gesprächsangebote seitens Bürgermeister Klute seien darüber hinaus abgelehnt worden.

!:

„Es ist festzustellen, dass die Beeinträchtigung landwirtschaftlicher Nutzungen nicht Gegenstand der Untersuchungen war.“

Herr Lutermann bestätigte dies mit dem Hinweis auf die Nichtzulässigkeit der Bewertung monetärer oder wirtschaftlicher Größen. Allerdings fließe eine Beurteilung der Bodenqualität von Wirtschaftsflächen als reiner Umweltaspekt in die Studie ein.

?:

„Die Variante 2.2 hat in der Gesamtbewertung nur den Platz 4 belegt. Gibt es überhaupt noch eine Möglichkeit, dass diese in der politischen Beratung berücksichtigt wird?“

Herr Tischmann machte deutlich, dass es hierzu keine eindeutige Antwort für oder wider geben könne, da man sich derzeit, wie bereits mehrfach erwähnt, in einem offenen Findungs- und Abwägungsprozess befinde. Es bleibe festzuhalten, dass die Argumente unter Berücksichtigung der städtebaulichen und naturschutzrechtlichen Zielkonflikte eher dagegen sprechen. Allerdings stehe die Betrachtung durch die Fachbehörden im Rahmen deren gesetzlich vorgeschriebener Beteiligung noch aus. Von daher sei eine abschließende Bewertung in einer Art „Gesamtpaket“ zu sehen.

?:

„Können sie der Aussage zustimmen, dass die sog. Nullvariante aus ökologischer Sicht am verträglichsten für naturschutzrechtliche Belange wäre?“

Herr Lutermann bestätigte dies, verwies aber auch auf die ebenfalls erheblich zu gewichtenden Aspekte des verkehrspolitischen Städtebaus, die sicherlich zu einer anderen Betrachtung führen.

?:

„Ist es denkbar, dass noch ein zusätzliches Gutachten, welches ausschließlich landwirtschaftliche Belange berücksichtigt, erstellt wird?“

Herr Möhlmann verneinte dies bezogen auf eine gesonderte Ausarbeitung, betonte aber, dass sowohl die Landwirtschaftskammer als auch das Amt für Agrarordnung als sog. Träger öffentlicher Belange in diesem Beteiligungsverfahren, wie auch im weiteren Verfahrensverlauf der Offenlage der Planunterlagen, ausreichend Zeit und Gelegenheit haben, als entsprechender Interessenvertreter zu fungieren.

!:

„Wie sich schon im Verfahren zum ersten Bauabschnitt gezeigt habe, ist auch die heutige Veranstaltung im Grunde überflüssig, da die vorgetragenen Kritikpunkte so oder so nicht berücksichtigt werden. Die Verwaltung werde auch diesmal das Vorhaben durchziehen, ohne dabei auf den wirklichen Bürgerwillen auch nur ansatzweise einzugehen. Die Stadtvertretung

amtiere dabei auch nur fassadenhaft, um dem Ganzen den Anschein eines rechtlich einwandfreien Verfahrens zu verleihen.“

Herr Wiese widersprach dem ausdrücklich mit dem Hinweis, dass das Bauleitplanverfahren zum ersten Bauabschnitt auf Betreiben der „Bürger gegen Stadtring“ explizit vor dem höchsten Verwaltungsgericht des Landes NRW auf seine Rechtmäßigkeit und –staatlichkeit überprüft wurde. Der Verwaltung wurde dabei von der Kammer unzweideutig eine sehr gute Arbeit attestiert, die der höchstrichterlichen Überprüfung in allen Punkten standhielt. Dies zeuge, so der Einwender weiter, doch nur davon, dass der vorsitzende Richter keine Ahnung von der Materie gehabt und letzten Endes mit der Verwaltung gemeinsame Sache gemacht habe.

!:

„Ich finde es schade, dass die bisher von Sachlichkeit geprägte Diskussion durch die letztgenannten Äußerungen auf eine polemische Ebene gezogen wird. Die heutige Veranstaltung bekunde doch augenscheinlich den Willen der Verwaltung, einen breitestmöglichen Konsens zwischen allen Beteiligten zu finden. Ich appelliere daher an alle Akteure, sich, bei allen unterschiedlichen Auffassungen in der Sache, gegenseitig zuzuhören; so dürfte es doch möglich sein, eine gemeinsame Lösung zu finden. Es ist daher ratsam, weitere Gespräche im Kreis der Betroffenen zu führen. Wichtig ist dabei, nicht von vornherein jegliche Optionen auszuschließen und sich ihnen zu verweigern.“

Da sich keine weiteren Wortmeldungen oder Anmerkungen ergaben, betrachtete Bürgermeister Meyer-Hermann die letzten Ausführungen als schiedliches Schlusswort und schloss die Veranstaltung um 18.55 Uhr.

gez.

Jürgen Jakob  
-Schriftführer-