Stadt Versmold

Ortsentlastungsstraße Versmold,
2. Bauabschnitt mit südlichem Zubringer:

Variantendiskussion und Trassenfindung

- Schlussbericht -

August 2013

Stadt Versmold und

Büro für Stadtplanung und Kommunalberatung
Tischmann Schrooten

Inhaltsverzeichnis:

0. Vorbemerkung 4

1. Ortsentlastungsstraße Versmold: Ausgangslage, Ziele, Rahmenbedingungen ... 4

1.1 Verkehrliche Rahmenbedingungen und Ortsentlastungsstraße: Vorgeschichte, Zielsetzungen und Bauabschnitt 1 4

1.2 Verkehrsentwicklungsplan und Planungsziele für den Bauabschnitt 2 7

1.3 Ausgangslage und Planungsgrundlagen im Bereich des 2. Bauabschnitts 12

1.3.1 Aktuelle Nutzungen, städtebauliche Rahmenbedingungen und Verkehrsnetz 12

1.3.2 Planungsrechtliche Grundlagen.....14

1.3.3 Sonstige Planungsgrundlagen.....16

2. Stufe I der Variantendiskussion: Prüfung grundlegender Trassenführungen und Zwischenergebnis.....18

2.1 Zwangspunkte für den 2. Bauabschnitt 18

2.2 Grundlegende Trassenalternativen und Zwischenergebnis der Prüfungsstufe I 19

3. Stufe II der Variantendiskussion: Prüfung der möglichen Trassenführungen 21

3.1 Umweltverträglichkeitsstudie - Neubau der Ortsentlastungsstraße 2. Bauabschnitt.....22

3.2 Städtebaulicher Vergleich der Trassenvarianten.....27

3.2.1 Anforderungen an die Trassenführung und Beschreibung der Trassenvarianten - Steckbriefe 27

3.2.2 Vergleichende städtebauliche Bewertung der Trassenvarianten 37

4. Gesamtbetrachtung: Trassenvorschlag nach Auswertung der städtebaulichen und umweltfachlichen Ergebnisse 42

5. Vorschlag zum weiteren Planverfahren.....44

Anlagen:

A.1 Fortschreibung des Verkehrsentwicklungsplans der Stadt Versmold, Brilon Bondzio Weiser Ingenieurgesellschaft für Verkehrswesen mbH, Bochum, Schlussbericht April 2013

A.2 Beurteilung der verkehrlichen Auswirkungen des 2. BA der Ortsentlastungsstraße, Brilon Bondzio Weiser Ingenieurgesellschaft für Verkehrswesen mbH, Bochum, Schlussbericht Mai 2013

A.3 Umweltverträglichkeitsstudie - Neubau der Ortsentlastungsstraße 2. Bauabschnitt, Büro für Landschaftsplanung Dipl. Ing. Lutermann, Rietberg, Endfassung März 2012 mit Grundlagen:

Faunistische Untersuchungen zum geplanten 2. Bauabschnitt der Ortsentlastungsstraße, AG Biotopkartierung, Herford 2010, 2011

Karten:

Karte 1: Übersicht: Zielsetzungen, Zwangspunkte und Variantendiskussion

Karte 2: Nutzungsübersicht

Karte 3: Trassendiskussion, Stufe I: grundlegende Trassenführungen

Karte 4: Trassendiskussion, Stufe II: Trassenvarianten

0. Vorbemerkung

Die Stadt Versmold verfolgt seit Ende der 1990 Jahre intensiv den **Bau der Ortsentlastungsstraße** im Norden und Westen der Kernstadt Versmold, die eine deutliche Entlastung vom Durchgangsverkehr und eine Verlagerung v.a. der gewerblichen Ziel- und Quellverkehre aus dem Industriegebiet im Norden vom innerörtlichen Straßennetz auf die Ortsentlastungsstraße bewirken kann. Das Straßenbauvorhaben geht zurück auf die bereits in den 1980er Jahren bestehende Vorplanung für eine Verlegung der B 476 insgesamt. Der Bebauungsplan Nr. 60 „Ortsentlastungsstraße, 1. BA" trat Ende 2006 in Kraft. Die Inbetriebnahme des 1. Bauabschnitts der Ortsentlastungsstraße erfolgte im Mai 2011. Parallel zur Bauphase sind bereits weitere Arbeiten für den 2. Bauabschnitt und verkehrsplanerische Untersuchungen der Rahmenbedingungen und der Auswirkungen des Vorhabens eingeleitet worden.

Der nunmehr vorliegende **Abschlussbericht für die fachplanerische Variantendiskussion** stellt zusammenfassend in Kapitel 1 die Vorgeschichte des Projekts Ortsentlastungsstraße Versmold dar und erläutert Verkehrsgutachten, Planungsziele und städtebauliche Rahmenbedingungen im Untersuchungsgebiet. Anschließend wird schrittweise die Variantendiskussion bis zum aktuellen Planungsstand im Sommer 2013 vorgestellt.

In Kapitel 2 werden zunächst die unter Beachtung der Zielsetzungen bestehenden Zwangspunkte dargelegt. Im Ergebnis erfolgt - als Stufe I - im Sinne der Vorauswahl von überhaupt für das Planungsziel geeigneten Varianten die fachplanerische Empfehlung (Städtebau, Verkehr/Tiefbau, Umwelt/Landschaftspflege und Immissionsschutz) für die sinnvollerweise weiter zu prüfenden Trassenführungen.

Diese Trassen waren als Zwischenergebnis Grundlage für die i.W. in den Jahren 2010 und 2011 erfolgten faunistischen Untersuchungen und für die **Umweltverträglichkeitsstudie (UVS).** Das Ergebnis der UVS stellt nach Prüfung der zu beachtenden Schutzgüter gemäß UVPG (und BauGB) eine **zentrale Grundlage** für die Entscheidung über das Vorhaben selbst und über die sinnvollste bzw. über die vertretbare Trassenführung dar. In Kapitel 3 erfolgt nach Zusammenfassung des Ergebnisses der UVS eine **städtebauliche Variantendiskussion** als ergänzende Entscheidungsgrundlage.

In Kapitel 4 werden die Ergebnisse der beiden Untersuchungen gegenübergestellt und diskutiert. In Kapitel 5 wird abschließend ein Vorschlag für das weitere Planverfahren vorgelegt.

1. Ortsentlastungsstraße Versmold: Ausgangslage, Ziele, Rahmenbedingungen

1.1 Verkehrliche Rahmenbedingungen und Ortsentlastungsstraße: Vorgeschichte, Zielsetzungen und Bauabschnitt 1

Die Stadt Versmold liegt im Nordwesten des Kreises Gütersloh im Städtedreieck Bielefeld, Münster und Osnabrück. Diese nächstgelegenen Oberzentren sind ca. 30 bis 45 km entfernt.

Die B 476 verläuft von Südwesten aus Richtung Warendorf/Münster nach Nordosten zum Autobahnanschluss der A 33 bzw. über die B 68 Richtung Bielefeld durch das Stadtgebiet. Die verkehrliche Lage wird durch den inzwischen erfolgenden Lückenschluss des letzten Abschnitts der A 33 zwischen Borgholzhausen/Versmold und Steinhagen/Bielefeld künftig noch verbessert – andererseits kann hierdurch aber auch der regionale Durchgangsverkehr in Richtung A 33 noch zunehmen.

Die B 476 quert das Stadtgebiet und umschließt den Stadtkern halbkreisförmig im Westen und Norden. Durch den abknickenden Verlauf der B 476 im Westen und im Norden sowie durch Einmündungen weiterer stark befahrener Straßen wird der Verkehrsfluss zeitweise erheblich gestört. Die hohe Verkehrsbelastung auf dieser Strecke durch lokalen Ziel- und Quellverkehr und durch Durchgangsverkehr führt insbesondere an den Knotenpunkten Münsterstraße/Westheider Weg im Westen (Minikreisverkehr), Westheider Weg/Knetterhauser Straße im Nordwesten und Westheider Weg/Bielefelder Straße/Ravensberger Straße im Nordosten v.a. in den Morgen- und Vorabendstunden zu einem starken Verkehrsaufkommen mit Rückstaugefahr. Hiermit verbunden sind starke Beeinträchtigungen für die Innenstadt und angrenzende Wohnnutzungen sowie deutliche Einschränkungen für die weitere städtebauliche Entwicklung. Die innerörtlichen Straßenrandlagen entlang der B 476 sind durch autoaffine Nutzungen, Gewerbe und Leerstände geprägt. Die städtebauliche Qualität ist teilweise kritisch, städtebaulich wünschenswerte höherwertige Nutzungen bzw. Neubaumaßnahmen und Weiterentwicklungen erfolgen angesichts der hohen Verkehrsbelastung kaum.

Ein zentrales übergeordnetes verkehrliches Planungsziel der Stadt Versmold ist daher seit Jahren der **Bau einer Ortsentlastungsstraße**. Diese Straße soll eine deutliche Entlastung der Kernstadt vom Fernverkehr sowie eine Verlagerung v.a. der gewerblichen Ziel- und Quellverkehre aus dem Industriegebiet im Norden vom innerörtlichen Straßennetz auf die Ortsentlastungsstraße bewirken. Im Flächennutzungsplan (FNP) der Stadt Versmold war bereits seit vielen Jahren eine Trasse der B 476n als Umgehungsstraße verzeichnet. Aus heutiger Sicht soll die Trasse jedoch gegenüber den damaligen Planungsvorstellungen ortsnäher geführt werden, damit auch zusätzliche innerörtliche und weitere außerörtliche Verkehrsströme integriert werden können.

Die Notwendigkeit einer solchen Ortsentlastungsstraße ist in den Jahren 2000/2001 durch eine **Verkehrsplanerische Untersuchung**[1] überprüft und bestätigt worden. Im Rahmen dieser Untersuchung wurde ein Verkehrsmodell für die Stadt Versmold erstellt, die verkehrlichen Auswirkungen einer nördlichen und westlichen Entlastungsstraße wurden untersucht und bewertet.

In den folgenden Jahren wurde aufbauend auf einer städtebaulichen Untersuchung und einem Variantenvergleich zunächst die Trassenführung konkretisiert. Die Ortsentlastungsstraße soll nicht den Ausbaustandard einer Bundesfernstraße erhalten, sondern soll die innerörtlichen Quartiere untereinander sowie die überregionalen Straßen miteinander verbinden. Die Bundesstraße B 476 wird auf absehbare Zeit den heutigen Verlauf durch das Stadtzentrum beibehalten. Der Beschluss, den ersten Bauabschnitt bis zur Straße Im Industriegelände zu führen, bietet die Chance, das großflächige Gewerbegebiet direkt anzubinden und den gewerblichen Ziel- und Quellverkehr ohne direkte Belastung der Wohnsiedlungsbereiche in Richtung B 476 / A 33 zu führen.

---

[1] **Verkehrsplanerische Untersuchung zur Realisierung einer Entlastungsstraße in Versmold**, Brilon Bondzio Weiser – Ingenieurgesellschaft für Verkehrswesen mbH, Bochum September 2001

Im Zuge der **21. FNP-Änderung** wurde die alte Trasse der B 476n an den aktuellen Planungsstand mit einer ortsnäheren Führung angepasst. Als Planungsgrundlage wurde durch die Stadt Versmold ein Entwurf für eine mögliche Linienführung erstellt, der sich im Bereich der Anknüpfungspunkte relativ dicht an den bestehenden Ortsrand anlehnt und in den übrigen Teilabschnitten grob der im geltenden FNP für eine Umgehungsstraße dargestellten Trasse folgt. Grundgedanke des Entwurfs war, abweichend von dem Hauptziel der FNP-Trasse, den überörtlichen Verkehr zügig am Ortskern vorbeizuleiten, mit einer ortsrandnahen Entlastungsstraße auch für den innerörtlichen Verkehr alternative Verknüpfungen z.B. zwischen den Wohngebieten im Süden und den Gewerbegebieten bzw. Verbrauchermärkten im Norden der Stadt zu schaffen.

Diese FNP-Änderung ist im Jahr 2005 beschlossen worden. Sie verfolgte das Ziel der grundlegenden Linienbestimmung. In diesem Rahmen wurde auf FNP-Ebene eine Vorprüfung des gesamten Straßenbauprojektes von der Borgholzhausener Straße im Norden bis zur Münsterstraße im Südwesten im Bereich Peckeloh vorgenommen. Die 21. FNP-Änderung ist von der Bezirksregierung Detmold mit Verfügung vom 06.07.2005 genehmigt worden und wurde mit der öffentlichen Bekanntmachung am 22.08.2005 wirksam. Auf die 21. FNP-Änderung wird verwiesen.

Da im Rahmen der 21. FNP-Änderung von Bürgern wiederholt bemängelt wurde, dass die Datenbasis im Verkehrsgutachten 2001 ggf. in Teilen überholt sein könnte, wurde im November 2005 eine **Aktualisierung der Verkehrsuntersuchung** vorgenommen. Das Vorhaben „Ortsentlastungsstraße“ bot aus Sicht des Gutachters die Chance für die Stadt Versmold, die Verkehrsströme zu entzerren und Teilbereiche des Straßennetzes nachhaltig zu entlasten. Der Gutachter ging hierbei von der konzeptionellen Gesamtplanung beginnend an der B 476 im Nordosten (Borgholzhausener Straße) bis zur B 476 im Südwesten (Münsterstraße) aus.

Im Rahmen des Gutachtens wurden jedoch auch die verkehrlichen Auswirkungen bei **Realisierung der Ortsentlastungsstraße in Teilabschnitten** untersucht, die Verkehrsfunktion von Teilabschnitten wurde erörtert. Hierbei wurde auch darauf hingewiesen, dass durch eine teilweise Umschichtung der Verkehrsströme auch eine Mehrbelastung einzelner Straßen mit Zubringerfunktion die Folge sein wird. Auf das Gutachten wird verwiesen. Im Zuge der FNP-Änderung und der begleitenden Untersuchungen ist ebenso die **abschnittsweise Ausführung des Straßenbauvorhabens** betont worden.

Auf Basis der Zielvorstellungen und der vorliegenden Gutachten wurde im Dezember 2005 der Grundsatzbeschluss für die Aufstellung des **Bebauungsplans Nr. 60 „Ortsentlastungsstraße, 1. BA“** für den ersten Bauabschnitt zwischen Borgholzhausener Straße (B 476) und der Straße Im Industriegelände gefasst. Dieser Bebauungsplan Nr. 60 für den ersten Abschnitt wurde als **planfeststellungsersetzender Bebauungsplan** aufgestellt. Die Stadtvertretung der Stadt Versmold hat in ihrer Sitzung im **Oktober 2006** das Planverfahren geprüft, die vorliegenden Stellungnahmen beraten und abgewogen und im Ergebnis den Bebauungsplan Nr. 60 „Ortsentlastungsstraße, 1. BA“ als Satzung beschlossen.

Der Bebauungsplan Nr. 60 ist in einem Normenkontrollverfahren überprüft worden. Mit **Entscheidung vom 18.12.2009** (AZ. 7 D 124/07.NE, 7 D 128/08.NE) hat das OVG Münster den Bebauungsplan Nr. 60 für den 1. Bauabschnitt und dessen Planungsgrundlagen, die Frage der Erforderlichkeit etc. bestätigt.

Zur Projektentwicklung und Vorgeschichte wird insbesondere auf folgende Unterlagen verwiesen:

- **Verkehrsplanerische Untersuchung zur Realisierung einer Entlastungsstraße in Versmold**, Brilon Bondzio Weiser – Ingenieurgesellschaft für Verkehrswesen mbH, Bochum, September 2001
- **Aktualisierung der verkehrsplanerischen Untersuchung zur Realisierung einer Entlastungsstraße in Versmold**, Brilon Bondzio Weiser Ingenieurgesellschaft für Verkehrswesen mbH, Bochum, November 2005
- **„Der Stadtring" – Versmold, - Nördlicher und westlicher Abschnitt -, Bericht zur städtebaulichen Situation**, Planungsbüro Nagelmann Tischmann, Rheda-Wiedenbrück, Mai 2002
- **„Der Stadtring" – Versmold, - nördlicher und westlicher Abschnitt -, Ökologische Variantenuntersuchung**, Büro für Garten- und Landschaftsplanung Lutermann, Rheda-Wiedenbrück, Oktober 2002 (mit Arbeitsgrundlagen: Biotoptypenkartierung, Faunistische Untersuchungen etc.)
- **„Der Stadtring" – Versmold, - Nördlicher und westlicher Abschnitt -, Städtebaulicher Variantenvergleich**, Planungsbüro Nagelmann Tischmann, Rheda-Wiedenbrück, Oktober 2002
- **Bebauungsplan Nr. 60** mit Begründung und Anlagen wie Landschaftspflegerischer Begleitplan (LBP), Schalltechnisches Gutachten und umfassende faunistische Untersuchungen.

Im Ergebnis konnte der **1. Bauabschnitt** zwischen der B 476 (Borgholzhauser Straße) im Nordosten von Versmold und der Laerstraße im Norden in Höhe des Industriegebiets im Frühjahr 2011 dem Verkehr übergeben werden.[2]

1.2 Verkehrsentwicklungsplan und Planungsziele für den Bauabschnitt 2

Die Stadt Versmold hat in den Jahren 2011 bis 2013 den Verkehrsentwicklungsplan der Stadt fortschreiben lassen. Im Zuge dieser Arbeiten sollten insbesondere auch die weitere Verkehrsentwicklung unter Berücksichtigung des 2. Bauabschnitts der Ortsentlastungsstraße untersucht werden. Der **Schlussbericht Fortschreibung des Verkehrsentwicklungsplans** ist im April 2013 vorgelegt worden.[3]

---

[2] Hinweis: Nach Inbetriebnahme des 1. Bauabschnitts der Ortsentlastungsstraße ist teilweise erhebliche Kritik an der Projektplanung geäußert worden, da die Verkehrsbelastung des Abschnitts hinter den Erwartungen zurückgeblieben ist. Hierzu hat der Gutachter jedoch klargestellt, dass der erfolgte Ausbau (noch) nicht den Verkehrsüberlegungen entspricht. Aus Rücksichtnahme auf einen Anlieger ist das letzte Teilstück bis zur Straße Im Industriegelände noch nicht vollzogen worden, ebenso fehlen noch der damals angekündigte direkte Anschluss eines großen Gewerbebetriebs in Loxten an die Trasse und die Sperrung des Caldenhofer Wegs, der nach wie vor Schleichverkehr aufnehmen muss - siehe auch Verkehrsentwicklungsplan!

[3] Schlussbericht: Fortschreibung des Verkehrsentwicklungsplans der Stadt Versmold, Brilon Bondzio Weiser – Ingenieurgesellschaft für Verkehrswesen mbH, Bochum, April 2013

Im Zuge dieser Arbeiten hat die Stadt Versmold eine **alternative Überlegung für die Ortsentlastungsstraße** überprüfen lassen: Durch Anschluss des 2. Bauabschnitts an die Knetterhauser Straße (K 51) wird eine Führung des Schwerlastverkehrs und des überörtlichen Verkehrs Richtung Warendorf/A 2 über den **Anschluss der K 51 an die B 475 in Höhe Füchtorf** möglich. Eine **Zubringerstraße in Richtung Friedrich-Menzefricke-Straße** wird bis zur B 476 in Höhe der Fa. Nagel als Gemeindestraße vorgesehen.

Diese neue Überlegung hat eine Reihe von Vorteilen:

- Der Verkehr Richtung Warendorf/Münster fließt heute über die B 476 durch die Ortslage Versmold nach Südwesten bis Sassenberg. In Sassenberg müssen bis zum Anschluss an die westlich verlaufende Ortsumgehung B 475 ebenfalls innerörtliche Straßen genutzt werden. Durch die Nutzung der K 51 kann neben Versmold auch die Ortslage Sassenberg entlastet werden.

  Gemäß Überprüfung in der UVS zum 2. Bauabschnitt[4] betragen die Fahrdistanzen zwischen dem neuen Kreisverkehr an der B 476 nordöstlich von Versmold und dem Anschluss an die B 475 nördlich von Sassenberg über die B 476 durch die Ortslagen von Versmold und dem Ortsteil Peckeloh sowie durch Sassenberg ca. 13 km, über Ortsentlastungsstraße/2. BA und Knetterhauser Straße bis Füchtorf ca. 14 km.

  Damit ist die neue Verbindungsmöglichkeit nur unwesentlich länger, nutzt aber zügig zu befahrende Straßen und führt nicht durch zwei Ortslagen sowie durch den Ortsteil Peckeloh. Zudem bietet sich mit dem Anschluss an die B 475 bei Füchtorf eine fast gleich lange Verbindung Richtung Münster über die B 51 über Glandorf und Telgte an, die dann auch die Ortsdurchfahrt Warendorf meiden würde.

  Der 2. BA ist damit geeignet, auch die überörtlichen Verkehrsströme wirksam und positiv zu beeinflussen. Aus Umweltsicht ist besonders bedeutsam, dass neben der Ortslage Versmold die weiteren Ortslagen Peckeloh und Sassenberg sowie ggf. teilweise auch Warendorf vom Durchgangsverkehr zusätzlich entlastet werden können (siehe UVS, Kapitel 1.1).

- Die Zubringerstraße in Richtung Friedrich-Menzefricke-Straße bis zur B 476 in Höhe der Fa. Nagel ermöglicht ergänzend einen Ringschluss für andere Verkehre und entlastet den innerörtlichen Abschnitt der B 476. Dieses betrifft z.B. die Anbindung der Verkehre aus Richtung Beelen/Greffen, Greffener Straße (L 831) in Richtung Norden zum Gewerbe- und Industriegebiet Versmold und weiter zur A 33.

Die folgende Übersichtsklarte verdeutlicht diese Trassenalternative:

---

[4] Umweltverträglichkeitsstudie (UVS) - Neubau der Ortsentlastungsstraße 2. Bauabschnitt, Büro für Landschaftsplanung Lutermann, Rietberg, Dezember 2011

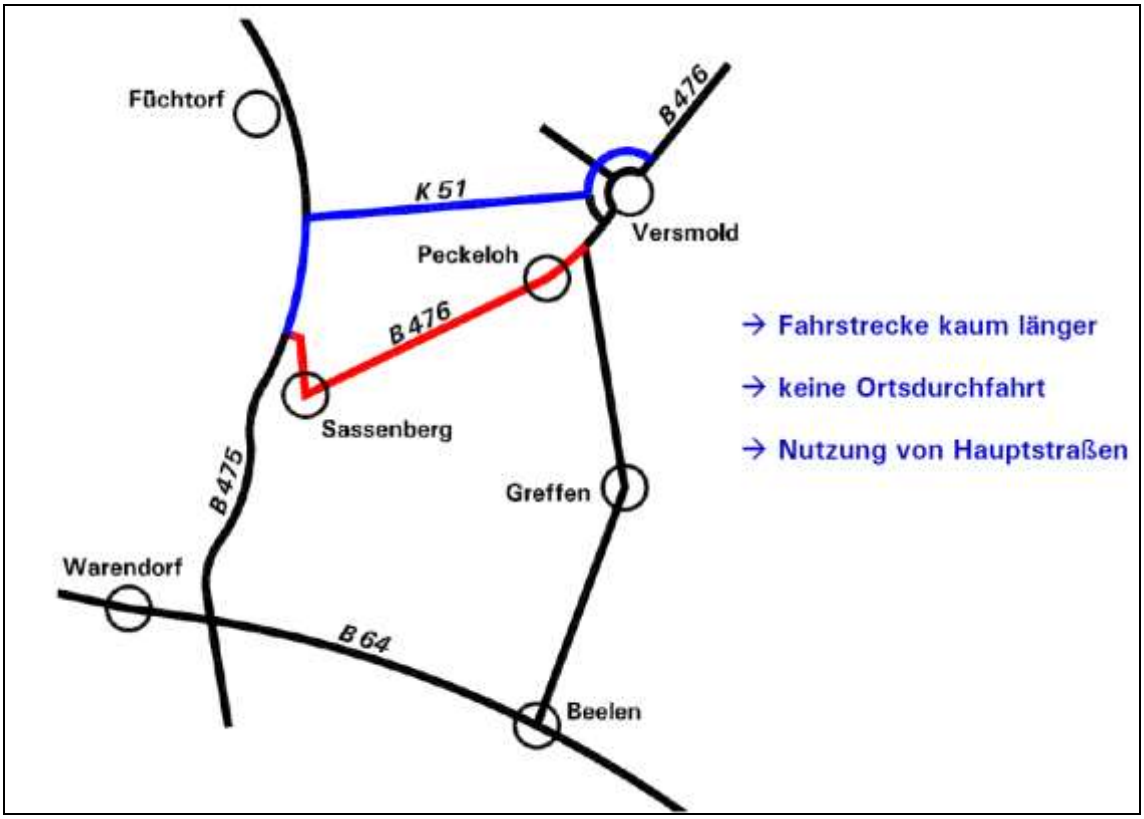


Abb. 1: Verkehrsbeziehungen
Grundlage: Büro Lutermann 2012 - ohne Maßstab Δ^{Nord}

Durch diese Planung besteht ggf. die Möglichkeit, langfristig auf den bisher geplanten 3. Bauabschnitt im Süden bis zur B 476 in Peckeloh zu verzichten. Da gerade in diesem 3. Bauabschnitt die höchste Belastung für die dort zu querende Wohnbebauung zu verzeichnen wäre, würde hierdurch eine deutliche Entlastung des Konfliktpotenzials des Gesamtvorhabens der Ortsentlastungsstraße Versmold erfolgen.

Die Auswirkungen der neuen Trassenführung müssten allerdings langfristig beobachtet werden (Monitoring), ggf. kommt zu einem späteren Zeitpunkt doch noch ein Weiterbau in Frage. Die Option, den 3. Bauabschnitt der Ortsentlastungsstraße mit Anschluss an die B 476 in Höhe der Greffener Straße umzusetzen, bliebe gewahrt, solange der Anschluss an die Friedrich-Menzefricke Straße von Nordwesten in etwa auf der bisher angedachten Trasse erfolgt.

Im **Verkehrsentwicklungsplan** werden der Prognose-Null-Fall und die verkehrlichen Auswirkungen unterschiedlicher Planvarianten für die künftige städtebauliche Entwicklung und Verkehrsführung in Versmold berechnet und verglichen. Mit Blick auf die vorliegende Planungsaufgabe sind v.a. folgende Prognosefälle bedeutsam[5]:

- Im **Prognose-Null-Fall 2025** ohne wesentliche weitere Maßnahmen im Verkehrsnetz werden in der südlichen Ortsdurchfahrt der B 476 in Höhe des Minikreisels bis zu 16.100 Kfz/24 h, im mittleren und nördlichen Abschnitt zwischen rund 14.350 und 13.000 Kfz/24 h erreicht. Die Entlastung durch den 1. Bauabschnitt der Orts-

[5] Hinweis: Die Beispiele aus Kapitel 1.2 stellen eine stark verkürzte Auswahl der Modellrechnungen im Verkehrsentwicklungsplan dar, auf das vollständige Planwerk wird ausdrücklich verwiesen!

entlastungsstraße fällt aufgrund der fehlenden weiteren Anbindung an das Industriegebiet und in Richtung Südwesten sehr gering aus, das Verkehrsaufkommen liegt dort bei nur 1.750 bis 2.650 Kfz/24 h.

- Im **Prognose-Planfall-Fall 5** mit Neubau des 2. Bauabschnitts (nur) bis zur Knetterhauser Straße (K 51) erreicht die Ortsentlastungsstraße zwischen 5.000 Kfz/24 h im 1. Bauabschnitt und 3.200 Kfz/24 h im 2. Bauabschnitt (ohne wesentliche weitere Maßnahmen im Verkehrsnetz). In der südlichen Ortsdurchfahrt der B 476 werden in Höhe des Minikreisels weiterhin bis zu 16.200 Kfz/24 h erreicht, im mittleren und nördlichen Abschnitt tritt ab dem Knoten mit der K 51 eine gewisse Entlastung auf rund 12.750 bzw. 11.500 Kfz/24 h ein. Verlagert werden kann neben einem Teil des Durchgangsverkehrs insbesondere der gewerbliche Verkehr aus dem Industriegebiet.
- Im **Prognose-Planfall-Fall 7** mit dem Neubau des 2. Bauabschnitts bis zur K 51 und der Verknüpfung mit einem Zubringer über die Friedrich-Menzefricke-Straße bis zur B 476 werden dagegen zwischen 5.150 Kfz/24 h im 1. Bauabschnitt und 5.550 Kfz/24 h im 2. Bauabschnitt erreicht (ohne wesentliche weitere Maßnahmen im Verkehrsnetz). Im Zuge der innerörtlichen Trasse der B 476 ergeben sich deutliche Entlastungen um bis zu 2.500 Kfz/24 h. Aus der Ortsdurchfahrt verlagert werden kann neben Durchgangsverkehr insbesondere der gewerbliche Verkehr aus dem Industriegebiet und der Fa. Nagel an der Friedrich-Menzefricke Straße, so dass die tatsächliche Entlastung noch größer sein wird.
- Im **Prognose-Planfall-Fall 9** wird die bislang geplante „große Lösung" der Entlastungsstraße bis zum Anschluss an die B 476 in Peckeloh mit einem Knoten mit der L 831 Richtung Greffen und nur mit einem untergeordneten Anschluss über der Friedrich-Menzefricke-Straße berechnet. Im 1. Bauabschnitt der Entlastungsstraße werden mit bis zu 8.000 Kfz/24 h, im 2. Bauabschnitt bis zu 7.800 Kfz/24 h und im 3. Bauabschnitt bis zu 5.300 Kfz/24 h erreicht. Die deutlich höheren Zahlen als in den Planfällen 5 und 7 führen entsprechend zu einer stärkeren Entlastung der gesamten B 476 in der Ortsdurchfahrt zwischen 2.300 und 4.500 Kfz/24 h.

Aus diesen Berechnungen im Verkehrsentwicklungsplan ergibt sich aus Sicht der Stadt Versmold zusammenfassend:

- Der **Prognose-Null-Fall 2025 als „Nullvariante"** stellt auch langfristig keine sinnvolle Lösung der hoch belasteten Verkehrssituation im Verlauf der B 476 in Versmold dar. Über die konkreten Zahlen hinaus ist zu berücksichtigen, dass der Streckenabschnitt nicht ausreichend ausgebaut ist und 5 schwierige (Haupt-)Knotenpunkte mit zeitweise hohen Belastungen bei hohem Lkw-Anteil umfasst. Der 1. Bauabschnitt der Ortsentlastungsstraße kann die Zielsetzungen ohne weiteren Anschluss nur teilweise erfüllen.
- Im **Prognose-Planfall-Fall 5** mit dem Neubau des 2. Bauabschnitts (nur) bis zur Knetterhauser Straße (K 51) erreicht die Ortsentlastungsstraße erhebliche Entlastungen in der mittleren und nördlichen Ortsdurchfahrt der B 476, nicht aber in der südlichen Ortsdurchfahrt in Höhe des besonders kritischen Minikreisels.
- Der **Prognose-Planfall-Fall 7** mit Neubau des 2. Bauabschnitts bis zur K 51 und Verknüpfung über die Friedrich-Menzefricke-Straße bis zur B 476 erreicht dagegen in allen besonders kritischen Abschnitten der Ortsdurchfahrt weitere maßgebliche Entlastungen.

- Nur der gesamte Durchbau der Ortsentlastungsstraße gemäß **Prognose-Planfall-Fall 9** entlastet die gesamte Ortsdurchfahrt der B 476 bis vor Peckeloh. Im Verhältnis zur deutlich längeren Gesamtlänge und zu den Konfliktpotenzialen mit der Wohnbebauung im Westen von Versmold ist jedoch aus heutiger Sicht fraglich, ob diese Maßnahme angemessen und sinnvoll ist, zumal der südliche Abschnitt der B 476 ab Friederich-Menzefricke-Straße im Vergleich zur nördlichen Ortsdurchfahrt keine abknickenden Vorfahrten und ein deutlich geringeres Konfliktpotenzial besitzt.

Der Gutachter hat auf Wunsch der Stadt Versmold die **sog. „kleine Lösung" mit dem 2. Bauabschnitt bis zur K 51 (= Prognose-Planfall-Fall 5)** nochmals zusätzlich untersucht, um die Verkehrsbedeutung dieser reduzierten Variante genauer darlegen zu können.[6] Zusammenfassend wird die Realisierung des 2. Bauabschnitts der Ortsentlastungsstraße als verkehrlich sinnvoll bewertet (siehe dort, Kapitel 5):

- Durch den Bau des 2. Bauabschnitts und dem damit hergestellten Netzschluss zwischen der B 476 im Osten und der K 51 im Westen steigt die Verkehrsbedeutung der Ostentlastungsstraße gegenüber heute stark an.
- Insbesondere die Durchgangsverkehrsbeziehungen B 476 – K 51 und K 51 – K 21 werden erst durch den 2. Bauabschnitt auf die Ortsentlastungsstraße verlagert und damit aus der Ortslage verdrängt.
- Durch den Bau des 2. Bauabschnitts ist insgesamt eine merkliche Entlastung der bestehenden Ortsdurchfahrt der B 476 zu erwarten. Insbesondere im aufgrund der Randnutzungen sensiblen Bereich der B 476 zwischen Caldenhofer Weg und Rothenfelder Straße kommt es zu einer erheblichen Reduzierung des Verkehrsaufkommens um über 2.000 Kfz/24h. Zudem werden auch die hoch belasteten Knotenpunkte in der Ortslage B 476 (Rothenfelder Straße) / L 786 (Bielefelder Straße) und B 476 (Westheider Weg) / K 51 (Knetterhauser Straße) deutlich vom Verkehr entlastet. Hier ist künftig mit einer Verbesserung der Verkehrsqualität gegenüber heute zu rechnen.
- Unabhängig von der Entlastungswirkung für die Ortsdurchfahrt Versmold stellt der Bau des 2. Bauabschnitts der Ortsentlastungsstraße auch einen wichtigen Standortfaktor für die bestehenden Gewerbebetriebe in Versmold dar. Eine zügige Anbindung an die B 476 im Osten und damit in Richtung A 33 wird ebenso sichergestellt, wie an die K 51 und damit über die B 475 an die A 1 oder an die A 2.

Im Ergebnis strebt die Stadt Versmold mit dem **2. Bauabschnitt die Verknüpfung mit der Knetterhauser Straße (K 51)** und die Ableitung des Verkehrs in Richtung Westen zur B 475 nach Füchtorf an. Verbunden werden soll dieser Abschnitt mit dem **Zubringer über die Friedrich-Menzefricke-Straße zur B 476**, da nur so der kritische Abschnitt bis zum Minikreisel Münsterstraße/Westheider Weg entlastet und der Verkehr vom Firmengelände Nagel in nennenswertem Umfang abgeleitet werden kann.

Nach dem heutigen Stand können die Planungsziele der Stadt Versmold durch diese Alternativlösung mittelfristig, ggf. auch langfristig überwiegend erreicht werden. Im Zuge der ersten Abstimmungen mit den Kreisen Gütersloh und Warendorf sowie mit der Kommune Sassenberg sind diese Überlegungen sehr positiv aufgenommen

---

[6] Beurteilung der verkehrlichen Auswirkungen des 2. Bauabschnitts der Ortsentlastungsstraße, Brilon Bondzio Weiser – Ingenieurgesellschaft für Verkehrswesen mbH, Bochum, Mai 2013

worden. Der Kreis Gütersloh ist außerdem bereit, ergänzende Maßnahmen an der K 51 bis zur Kreisgrenze nahe Füchtorf zu übernehmen.

Die Berechnung im **Prognose-Planfall-Fall 9 mit dem Gesamtvorhaben Ortsentlastungsstraße** bis vor Peckeloh zeigt allerdings, dass nur diese Maßnahme die gesamte Ortsdurchfahrt der B 476 entlasten kann. Auch wenn aus heutiger Sicht Zweifel an dem Kosten-Nutzen-Verhältnis bestehen und das Konfliktpotenzial sehr hoch wäre, so kann doch der eventuelle Weiterbau langfristig nicht grundsätzlich ausgeschlossen werden. Dies ist im Zuge der Variantendiskussion zu berücksichtigen.

1.3 Ausgangslage und Planungsgrundlagen im Bereich des 2. Bauabschnitts

1.3.1 Aktuelle Nutzungen, städtebauliche Rahmenbedingungen und Verkehrsnetz

Im Untersuchungsraum dominiert die Landwirtschaft mit teilweise intensiv genutzten, großflächigen Ackerflächen. Im Vergleich dazu nehmen die eher extensiv genutzten Grünlandbereiche einen deutlich geringeren Anteil der landwirtschaftlichen Flächen ein und sind zudem eher kleinteilig ausgeprägt. Ein größerer zusammenhängender Grünlandbereich liegt lediglich westlich des Alten Tecklenburger Wegs.

Die landwirtschaftlich geprägten Strukturen wechseln sich mit kleinteiligen Grünstrukturen wie Feldgehölze, Baumhecken, Einzelbäume und kleine Waldparzellen ab. Im Außenbereich westlich der Ortslage Versmold befinden sich mehrere (ehemalige) Hofstellen und Streubebauung. Die genannten Grünland- und Gehölzstrukturen finden sich häufig in deren direkten Umfeld. Die Hofstellen selbst dienen heute überwiegend dem Wohnen, untergeordnet sind gewerbliche Nutzungen vorhanden. Die im Umfeld der Hofanlagen liegenden landwirtschaftlichen Flächen sind i.W. verpachtet.

Der Bereich östlich der Bahnlinie sowie westlich des Westheider Wegs (B 476) ist durch gewerbliche Nutzungen geprägt, ebenso ein Teilbereich nördlich des Tonwegs. Im südlichen Randbereich findet sich zudem ein zusammenhängender Wohnsiedlungsbereich an der Friedrich-Menzefricke-Straße.

Der Raum wird heute insbesondere über die Knetterhauser Straße (K 51) und die Friedrich-Menzefricke-Straße erschlossen. Die Kreisstraße führt in Richtung Westen in den Ortsteil Füchtorf der Stadt Sassenberg und mündet im Stadtgebiet Versmold, ebenso wie die Friedrich-Menzefricke-Straße auf die durch die Ortslage führende B 476 (Bielefelder Straße/Westheider Weg/Münsterstraße). Die B 476 verbindet die Kernstadt Versmold in Richtung Süden/Südwesten mit dem Ortsteil Peckeloh und führt dann weiter Richtung Sassenberg. In Richtung Norden wird hierüber die Anbindung an die A 33-Anschlusstelle und die Stadt Borgholzhausen gewährleistet.

Im östlichen Randbereich tangiert die Laerstraße/Rothenfelder Straße (L 100 / L 786) den Untersuchungsraum. Hierüber erfolgt in Richtung Norden die Anbindung an die Gemeinde Bad Laer (Landkreis Osnabrück) und in Richtung Osten an den Ortsteil Oesterweg. Weitgehend parallel dieser Landesstraße nördlich der Kernstadt dient die Straße Im Industriegelände der Erschließung der hier entwickelten gewerblichen Nutzungen. Ebenfalls in Nord-Süd-Richtung, ca. 150 m westlich der Straße Im Industriegelände verläuft die Bahnstrecke der Teutoburger Wald-Eisenbahn (TWE). Diese wird derzeit lediglich für den Güterverkehr in untergeordnetem Umfang genutzt.

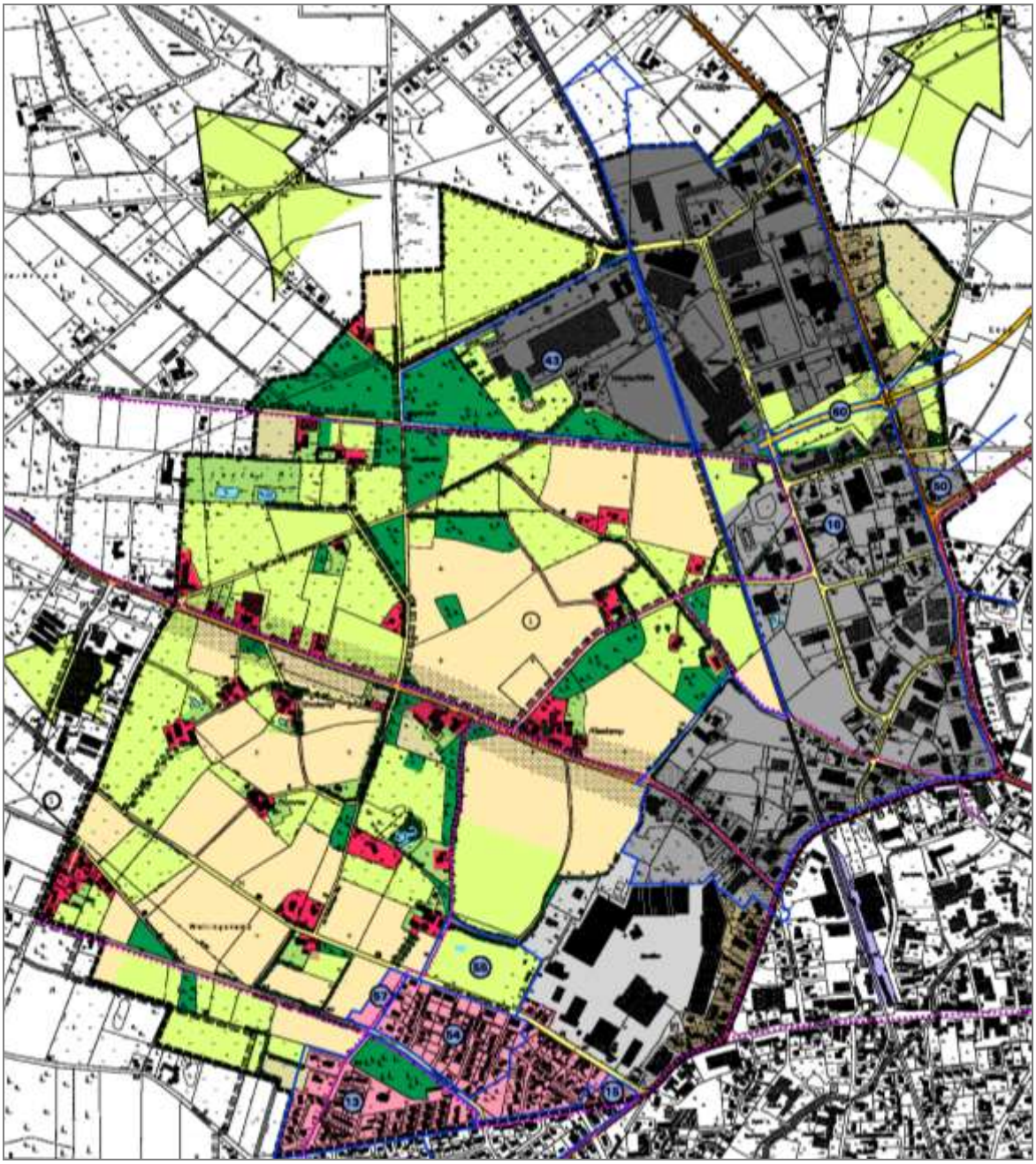


Abb. 2: Nutzungsübersicht (Legende siehe Karte 2 im Anhang),
Grundlage: Biotoptypenkartierung, Büro Lutermann 2011 - ohne Maßstab Δ^{Nord}

Die sonstigen den Untersuchungsraum querenden Straßen wie Tonweg, Alter Tecklenburger Weg und Speckstraße sind lediglich als rund 3,5 m breite asphaltierte Wegeverbindung ausgebaut und sind teilweise auch nur für den land-/forstwirtschaftlichen Verkehr und/oder Anliegerverkehr freigegeben. Sie dienen insbesondere der Anbindung der hier vorhandenen Hofstellen und Streubebauung an die Kernstadt von Versmold sowie der Erreichbarkeit des (Nah-)Erholungsraums westlich/südwestlich von Versmold für Fußgänger und Radfahrer.

1.3.2 Planungsrechtliche Grundlagen

a) Landes- und Regionalplanung

Die Stadt Versmold ist im **Landesentwicklungsplan NRW (LEP)** als *Grundzentrum* innerhalb eines Gebiets mit ländlicher Raumstruktur festgelegt. Ein Bereich nordwestlich der Kernstadt Versmold ist als *Gebiet für flächenintensive industrielle und gewerbliche Großvorhaben* (A 5.2) in den LEP aufgenommen worden. Gemäß Ziel C. III 2 des LEP sind derartige Gebiete für Vorhaben mit besonderer Bedeutung für die wirtschaftliche Entwicklung des Landes mit einem Flächenbedarf von mindestens 80 ha bestimmt. Der LEP befindet sich derzeit in der Neuaufstellung, im vorliegenden Entwurf (Stand 25.06.2013) wird dieser Bereich nicht mehr mit einer solchen Funktion belegt. Er wird künftig ggf. als Teil des Siedlungsraums dargestellt.

Im **Regionalplan** für den Regierungsbezirk Detmold, Oberbereich Bielefeld wird das Untersuchungsgebiet überwiegend als *allgemeiner Freiraum- und Agrarbereich* ohne überlagernde Freiraumfunktionen festgelegt. Das südlich der Speckstraße liegende Wäldchen wird als *Waldbereich* dargestellt. Zudem wurde der nordwestliche Bereich aufgrund der o.g. landesplanerischen Zielvorgaben als Teil eines *Bereichs für gewerbliche und industrielle Nutzungen (GIB) für flächenintensive Großvorhaben* in den Regionalplan aufgenommen. Die Stadt Versmold hat aufgrund dessen im Frühsommer 2013 bei der Bezirksregierung angefragt, ob die Trassenplanung ggf. noch regionalplanerischen Restriktionen unterliegen kann.

Die den Untersuchungsraum östlich begrenzende Bahnstrecke der TWE ist als *Schienenweg für den regionalen und überregionalen Verkehr* im Regionalplan enthalten. Nördlich, östlich und teilweise südlich schließen sich direkt GIB-Flächen sowie südlich auch der allgemeiner Siedlungsbereich (ASB) der Kernstadt an.

b) FNP

Im wirksamen **Flächennutzungsplan der Stadt Versmold** ist das Untersuchungsgebiet i.W. als *Fläche für die Landwirtschaft* mit teilweise eingestreuten *Waldflächen* dargestellt und wird hier in Teilbereichen durch eine nachrichtliche Kennzeichnung des großflächig festgesetzten Landschaftsschutzgebiets des Kreises Gütersloh überlagert. Diese Darstellungen setzen sich auch westlich und südwestlich des Untersuchungsgebiets weiter fort.

Die nördlich, östlich und südöstlich angrenzenden Flächen sind als zusammenhängende *gewerbliche Bauflächen* dargestellt. Südwestlich beginnen die *Wohnbauflächen* der Kernstadt Versmold.

Die den Untersuchungsraum querenden bzw. tangierenden Bundes-, Landes- und Kreisstraßen stellt der FNP als überörtliche und örtliche Hauptverkehrsstraßen dar. Gleiches gilt für die bisher auf Basis der früheren Grobplanung für die gesamte Stadtringtrasse Versmold dargestellte geplante Straßenführung der Ortsumgehung, die das Untersuchungsgebiet in südwestlicher Richtung zwischen der L 786 und der K 51 quert und anschließend weiter in Richtung B 476 geführt wird. Außerdem ist die TWE-Strecke als *Fläche für Bahnanlagen* in den FNP aufgenommen worden.

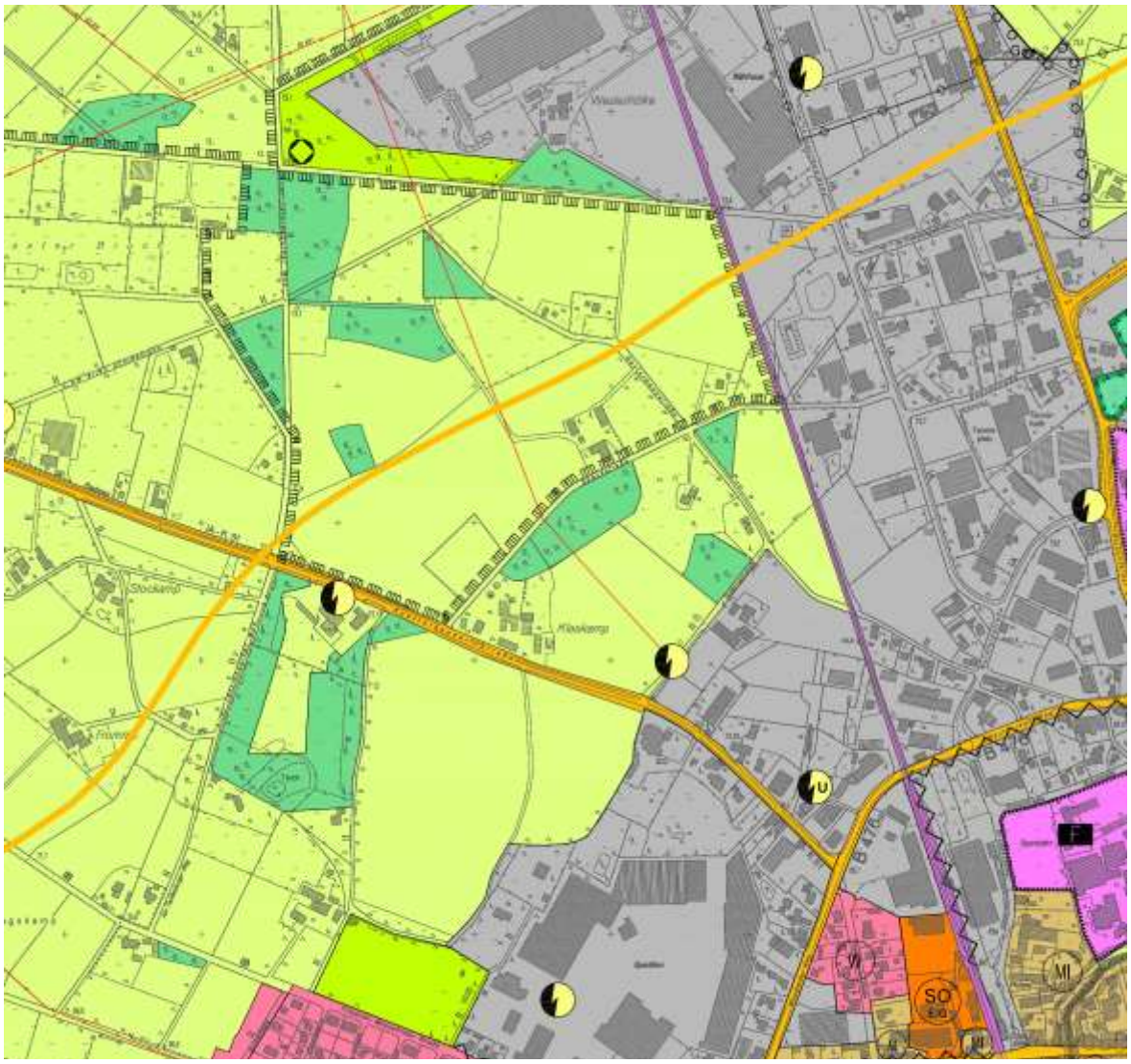


Abb. 3: Auszug aus dem Flächennutzungsplan der Stadt Versmold mit vorläufiger Gesamttrasse gemäß 21. FNP-Änderung - ohne Maßstab Δ^{Nord}

c) Bebauungspläne und städtebauliche Satzungen

Der Korridor für die geplante Weiterführung der Ortsentlastungsstraße selbst liegt im Außenbereich und wird nicht von rechtskräftigen Bebauungsplänen oder städtebaulichen Satzungen berührt. Es grenzen hier jedoch mehrere rechtskräftige Bebauungspläne an. Diese regeln die Ansiedlung von Gewerbe- und Industriebetrieben für die nördlich, östlich und südöstlich der Kernstadt liegenden Flächen und entwickeln u.a. zwischen Friedrich-Menzefricke-Straße und Westdamm verschiedene Wohngebiete. Nördlich der Friedrich-Menzefricke-Straße liegt im Übergangsbereich der Wohn- und Gewerbenutzungen der Geltungsbereich eines Bebauungsplans zur Entwicklung einer betriebsgebundenen Parkanlage.

Zudem wurde der 1. Bauabschnitt der Ortsentlastungsstraße bis zum Knotenpunkt mit der Straße Im Industriegebiet (L 786) auf Grundlage eines sog. Straßenbebauungsplans realisiert (siehe Kapitel 1.1).

1.3.3 Sonstige Planungsgrundlagen

a) Land- und Forstwirtschaft

Der Untersuchungsraum wird zu großen Teilen intensiv für den Ackerbau genutzt. Grünlandnutzungen und Waldflächen sind kleinflächig eingestreut. Die ackerbauliche Nutzung erfolgt insbesondere nördlich der Knetterhauser Straße auf größeren Schlägen, weiter nach Süden werden diese teilweise kleinteiliger. Gemäß Bodenkarte NRW[7] überwiegen im Untersuchungsraum Böden mit mittlerer, z.T. auch geringerer Wertigkeit.

b) Naturschutz und Landschaftspflege, Artenschutz

Das Untersuchungsgebiet liegt im Landschaftsraum Versmolder Heidegürtel. Diese ackergeprägte offene Kulturlandschaft ist neben intensiv landwirtschaftlich genutzten Ackerflächen durch teilweise noch kleinteilige Acker-Grünland-Wald-Komplexe und weitere landschaftsgliedernde Elemente geprägt. Dabei stocken Einzelgehölze, Heckenstrukturen und Baumreihen insbesondere in den Bereichen von Hofstellen und Streubebauung sowie entlang der den Untersuchungsraum querenden Wege.

Naturschutzgebiete, FFH- und/oder Vogelschutzgebiete, Naturdenkmale oder geschützte Landschaftsbestandteile sind im Untersuchungsraum nicht festgesetzt. Er erfasst aber teilweise den Geltungsbereich des Landschaftschutzgebiets „LSG Gütersloh“. Auch gesetzlich geschützte Biotope nach § 30 BNatSchG i.V.m. § 62 LG NW sind im Untersuchungsraum nicht vorhanden. Zwei kleine Waldparzellen im Bereich südlich Tonweg/östlich Alter Tecklenburger Weg werden jedoch im Biotopkataster NRW als schutzwürdige Biotope geführt.

Die Wald-Offenland-Strukturen im Untersuchungsraum mit z.T. naturnahen Feldgehölzen und lokalen Resten von Feucht- und Nassgrünland besitzen insgesamt eine besondere Bedeutung als Ausbreitungskorridor und Vernetzungsachse für verschiedene Lebensgemeinschaften und sind daher teilweise als Flächen mit Bedeutung für den Biotopverbund eingestuft worden (VB-DT-3914-001, VB-DT-3914-003).

Zudem bieten die als gliedernde Strukturelemente im Untersuchungsraum vorhandenen Waldparzellen, Baumhecken etc. zusammen mit den Offenlandbereichen verschiedenartige Lebensraumpotenziale für zahlreiche auch planungsrelevante Arten. Aus diesem Grund erfolgten in den letzten Jahren verschiedene faunistische Untersuchungen zum Fledermausvorkommen sowie zur Avi- und Amphibienfauna. Insgesamt wurden 6 Fledermaus-, 56 Vogel- und 4 Amphibienarten nachgewiesen[8], die überwiegend auch als planungsrelevante Arten einzuordnen sind. Die Ergebnisse dieser Untersuchungen sind im Rahmen der Umweltverträglichkeitsstudie nach Maßgabe der artenschutzfachlichen Anforderungen detailliert betrachtet worden. Hierzu wird insbesondere auf die Umweltverträglichkeitsstudie verwiesen.

---

[7] Geologisches Landesamt NRW: Bodenkarte von NRW 1:50.000, Blatt L 3914 Bad Iburg; Krefeld 1983

[8] siehe Arbeitsgemeinschaft Biotopkartierung: Faunistische Untersuchungen zum geplanten Stadtring in Versmold (2002); Faunistische Untersuchungen zum geplanten 2. BA der Ortsentlastungsstraße der Stadt Versmold (2010); Erfassung von potenziellen Fledermausquartieren an Bäumen im Bereich der Trassenvarianten des 2. BA der Ortsentlastungsstraße der Stadt Versmold (2011).

c) Gewässerschutz und Wasserwirtschaft

Im Untersuchungsgebiet sind keine Fließgewässer vorhanden. Auch Stillgewässer finden sich hier nur sehr vereinzelt in Form von Garten- oder Hofteichen. Festgesetzte oder sonstige ermittelte Überschwemmungsgebiete erfassen diesen Raum nicht. Gleiches gilt für Trinkwasser- oder Heilquellenschutzgebiete.

Der Untersuchungsraum gehört zum Grundwasserkörper „Niederung der Oberen Ems (Sassenberg/Versmold)". Hierbei handelt es sich um einen i.W. ergiebigen Porengrundwasserleiter mit mäßigen Durchlässigkeiten. Lokal können stauende Schichten auftreten, die dort eine große Schutzfunktion übernehmen.[9] Weitergehende, kleinräumige Angaben zum Grundwasservorkommen etc. liegen für den Untersuchungsraum nicht vor.

d) Bodenschutz, Altlasten und Kampfmittel

Gemäß Bodenkarte NRW wird der überwiegende Teil der Fläche durch Sandböden, z.T. lehmig oder tiefreichend humos, geprägt. Hierbei haben sich im östlichen Bereich Gleye bzw. Podsolgleye und im westlichen Bereich Pseudogleye entwickelt. Südlich der Knetterhauser Straße finden sich auch Plaggenesche. Auf letztere treffen die Kriterien der landesweit rechtlich zu schützenden Böden in NRW[10] aufgrund ihrer Funktion als Archiv der Kulturgeschichte zu (Stufe 3 / besonders schutzwürdig).

Im weiteren Untersuchungsraum befindet sich im Bereich der Kreuzung Tonweg/Alter Tecklenburger Weg eine frühere Hausmülldeponie mit mehreren Teilflächen (Altlastenkataster Nr. 3914.0005-M).

Kenntnisse zu Kampfmittelvorkommen liegen nicht vor.

e) Denkmalschutz und Denkmalpflege

Der Stadt Versmold sind im Untersuchungsraum bisher keine Bau- und Bodendenkmäler bekannt. In diesem Raum prägend ist insbesondere die hier entwickelte und z.T. erhaltene Kulturlandschaft (Münsterländer Parklandschaft) mit einem vorwiegend kleinteiligen Nutzungsmuster und einem verzweigten Wegenetz. Die Gebäude der im Landschaftsraum verstreut liegenden (ehemaligen) Hofstellen sind überwiegend gut erhalten bzw. saniert worden. Sie bilden zusammen mit den markanten Hofeichenbeständen und den weiteren landschaftsprägenden Strukturelementen insgesamt ein Zeugnis der bäuerlich geprägten Kulturlandschaft.

f) Freizeit und Erholung

Der Landschaftraum westlich und südwestlich der Ortslage Versmold ist insgesamt als attraktive Erholungs- und Freizeitregion entwickelt. Das Rad- und Wanderwegenetz führt hier von Loxten über Knetterhausen weiter in Richtung Südwesten durch die abwechslungsreiche Landschaft des Großen Venns bis zum Wochenend- und Naherholungsgebiet im Bereich der Baggerseen im Naherholungsraum Peckeloh. Neben

---

[9] Landesamt für Natur, Umwelt und Verbraucherschutz NRW (LANUV), Wasserinformationssystem ELWAS-IMS

[10] Geologischer Dienst NRW: Karte der schutzwürdigen Böden in NRW; Krefeld 2004

den im Untersuchungsgebiet ausgewiesenen Rad- und Wanderwegen besitzen auch die weiteren kleinen Straßen/Wege für Fußgänger und Radfahrer einen hohen Wert als alternative Wegeverbindung in den Landschafts- und Erholungsraum. Insgesamt besitzt das Untersuchungsgebiet aufgrund seiner Einbindung in das weit verzweigte Wegenetz somit v.a. eine Bedeutung für die landschaftsbezogene (Nah-)Erholung.

2. Stufe I der Variantendiskussion: Prüfung grundlegender Trassenführungen und Zwischenergebnis

Die Planung für den 2. Bauabschnitt umfasst die Fortführung der Ortsentlastungsstraße ab dem Anschlusspunkt der Straße Im Industriegelände in Richtung Südwesten bis zur Knetterhauser Straße K 51 (Hinweis: Für die noch nicht erstellte Teilstrecke zwischen Laerstraße / Im Industriegelände besteht Baurecht durch den B-Plan Nr. 60 „Ortsentlastungsstraße 1. BA“). In Richtung Friedrich-Menzefricke-Straße wird eine Gemeindestraße als Zubringer bzw. als Querverbindung bis zur B 476 vorgesehen.

Zielsetzung ist die Schaffung einer Ausweichstrecke für den Durchgangsverkehr zur Entlastung der B 476 in der Innerortslage und eines leistungsfähigen Anschlusses für die Gewerbe- und Industriegebiete im Norden und Westen von Versmold. Insbesondere sollen der Abschnitt mit den hoch belasteten Knotenpunkten zwischen Münsterstraße/Westheider Weg im Westen und Westheider Weg/Bielefelder Straße/Ravensberger Straße im Nordosten sowie der Rothenfelder Straße/Ravensberger Straße mit sensiblen Randnutzungen (Schulstandorte und weitere Gemeinbedarfseinrichtungen) entlastet werden. An den Knotenpunkten mit abknickender Hauptverkehrsbeziehung besitzt der erhebliche Lkw-Verkehr besondere Bedeutung.

2.1 Zwangspunkte für den 2. Bauabschnitt

Aufgrund der o.g. Rahmenbedingungen und Zielsetzungen bestehen folgende Zwangspunkte und Planvorgaben für die Trassendiskussion im 2. Bauabschnitt:

- Der **Anschlusspunkt an den 1. Bauabschnitt** im Bereich der Straße Im Industriegelände ist gemäß Bebauungsplan Nr. 60 vorgegeben. Auch wenn der letzte Abschnitt zwischen dem Kreisverkehr an der L 786 und der Straße Im Industriegelände noch nicht gebaut worden ist, so besteht aufgrund der umgebenden Gewerbenutzungen hier kein maßgeblicher Spielraum für einen Verschiebung des Anschlusspunkts.
- **Zwischen der Straße Im Industriegelände und Querung der Bahntrasse** besteht ein Spielraum von gut 100 m je nach Fortführung der Planstraße nach Westen oder Südwesten. Hiervon sind private Stellplatzanlagen und die Wegetrasse Tonweg bzw. der Bahnübergang betroffen. Für die Trassendiskussion ggf. wesentliche Unterschiede werden hier nicht gesehen, solange der Stellplatzbedarf des angrenzenden Unternehmens angemessen beachtet werden kann.
- Der Bahnübergang ist nur als **Ersatz des heutigen Bahnübergangs Tonweg** möglich, der Tonweg ist hier voraussichtlich abzuhängen bzw. nur als Radweg anzubinden.
- Der Anschluss an die K 51 ist verkehrsgerecht so auszubilden, dass die **Hauptverbindung Richtung Westen** erfolgt, gleichzeitig aber auch eine noch ausreichend attraktive Anbindung Richtung Südosten zur B 476 möglich ist.

- Je nach Trassenwahl sind die **kleinen Straßen im Außenbereich** Tonweg, Alter Tecklenburger Weg und Speckstraße ggf. erheblich betroffen, ersatzweise sind neue Anschlüsse an das Verkehrsnetz zu schaffen.
- Zielsetzung ist über den Anschluss an die K 51 hinaus die **Verknüpfung mit der B 476** über die Friedrich-Menzefricke-Straße und möglichst über einen Kreisverkehr, hierdurch werden die o.g. Knotenpunkte nicht belastet.
- Gleichzeitig soll die Option für eine **Anbindung an einen späteren 3. Bauabschnitt** nicht aufgegeben werden. Auch wenn dieser durch die vorliegende Planung nach Möglichkeit ersetzt werden soll, ist ein 3. Bauabschnitt gemäß Verkehrsentwicklungsplan, Planfall 9 nicht ganz auszuschließen, sofern langfristig noch Verkehrskonflikte bestehen.

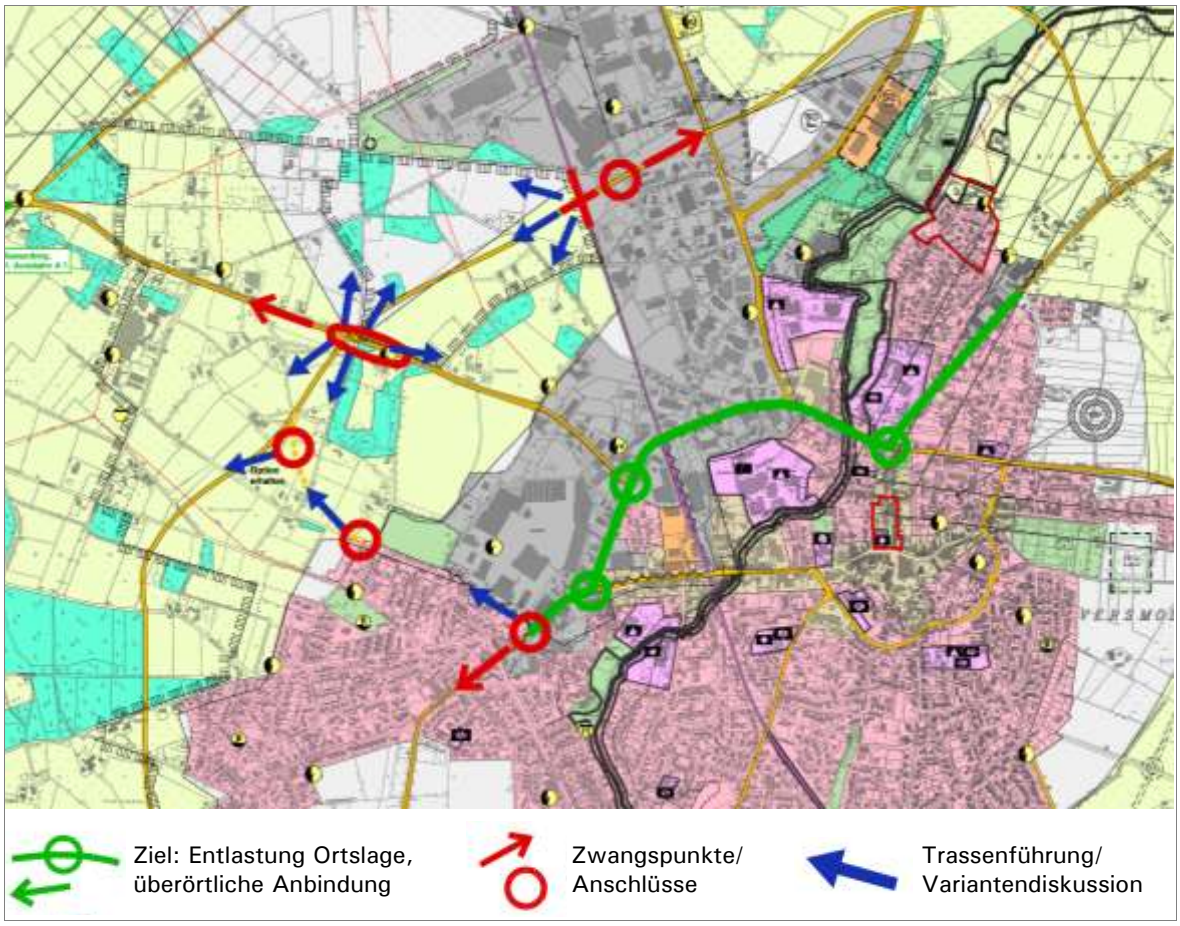


Abb. 4: Ziele, Zwangspunkte und Trassenführung - ohne Maßstab Δ^{Nord}

2.2 Grundlegende Trassenalternativen und Zwischenergebnis der Prüfungsstufe I

Verzicht auf das Planvorhaben - Prognose-Null-Fall = Nullvariante:

Aus städtebaulicher und verkehrsplanerischer Sicht wird zunächst festgestellt, dass ein Verzicht auf das Planvorhaben (= Nullvariante) dazu führt, dass die bereits bestehenden erheblichen verkehrlichen und immissionsbedingten Gesundheitsbelastungen im Innenstadtbereich entlang der Ortsdurchfahrt der B 476 langfristig nicht gemindert werden können. In Kapitel 1.2 wurde der **Verkehrsentwicklungsplan mit dem Prognose-Null-Fall** auszugsweise erläutert:

- Im Prognose-Null-Fall 2025 ohne wesentliche weitere Maßnahmen im Verkehrsnetz werden in der südlichen Ortsdurchfahrt der B 476 in Höhe des Minikreisels bis zu 16.100 Kfz/24 h, im mittleren und nördlichen Abschnitt zwischen rund 14.350 und 13.000 Kfz/24 h erreicht.
- Die Entlastung durch den 1. Bauabschnitt der Ortsentlastungsstraße fällt v.a. aufgrund der fehlenden weiteren Anbindung an das Industriegebiet und in Richtung Südwesten sowie zur Fa. Reinert derzeit noch gering aus, das Verkehrsaufkommen liegt dort bisher bei 1.750 bis 2.650 Kfz/24 h.

Somit ist ein Verzicht auf den 2. BA der Ortsentlastungsstraße aus verkehrlicher und städtebaulicher Sicht nicht sinnvoll. Der hoch belastete Straßenzug der B 476 in der Innerortslage würde langfristig nicht aufgewertet werden können. Über die reinen Belastungszahlen hinaus ist zu berücksichtigen, dass der Streckenabschnitt nicht ausreichend ausgebaut ist und 5 schwierige (Haupt-)Knotenpunkte mit zeitweise hohen Belastungen und hohem Lkw-Anteil umfasst. Der 1. Bauabschnitt der Ortsentlastung kann seine Aufgabe ohne weiteren Anschluss nur unbefriedigend erfüllen.

Mögliche Trassenvarianten zwischen Industriegebiet und Knetterhauser Straße sowie Anbindung an die Friedrich-Menzefricke-Straße:

Zwischen der Straße Im Industriegelände und der K 51 kommen zunächst grundsätzlich Trassenvarianten im Bereich zwischen Bahnstrecke/Speckstraße/Gestermannstraße im Osten und Tonweg/Tappmeyers Weg im Norden bzw. Westen in Frage. Diesen „Planungsspielraum“ verdeutlichen die Trassenvarianten V1 bis V5:

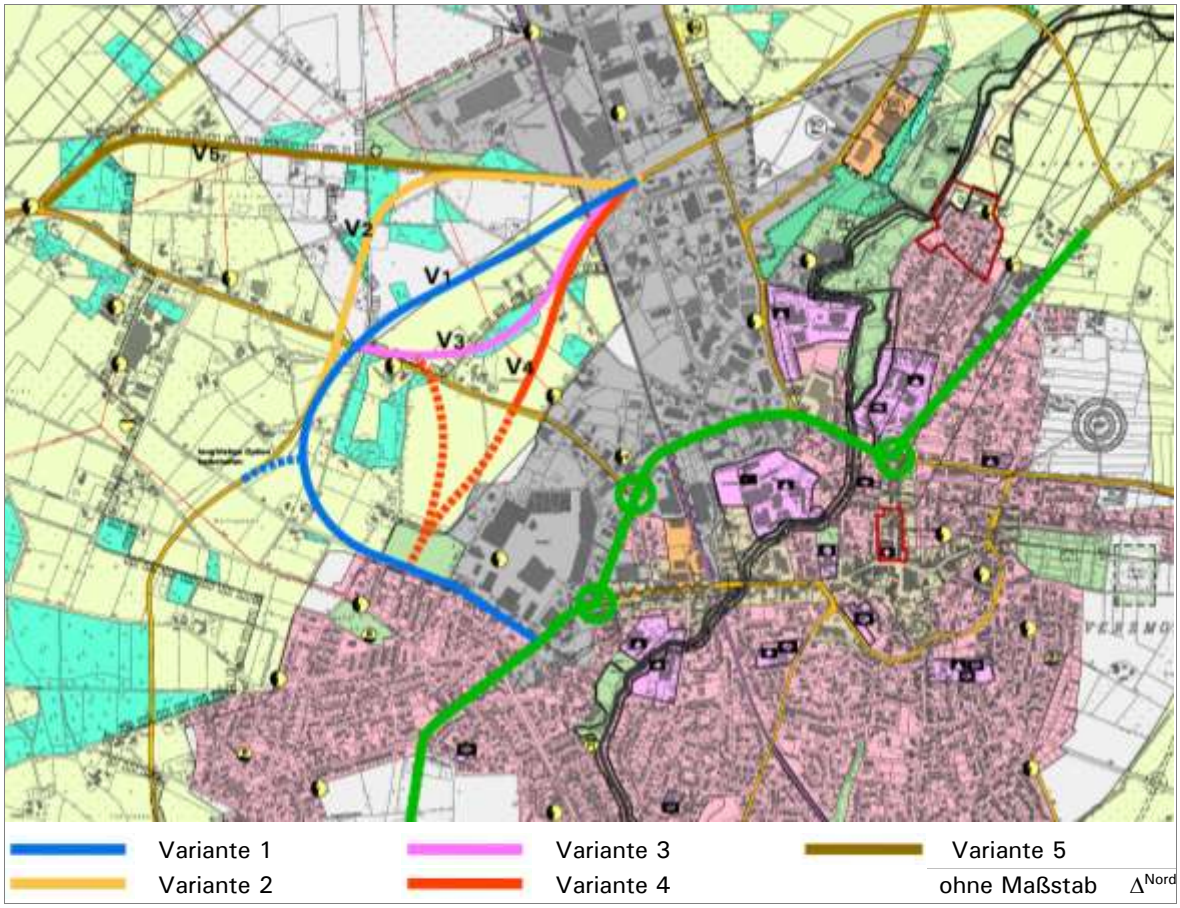


Abb. 5: Trassendiskussion, Stufe I: grundlegende Trassenführungen im Planbereich

Die Variantendiskussion konzentriert sich jedoch aufgrund der Rahmenbedingungen auf den engeren Bereich zwischen Speckstraße im Osten und Alter Tecklenburger Weg im Westen. Wie dargelegt, ist der Anschluss an die K 51 verkehrsgerecht so auszubilden, dass die **Hauptverbindung Richtung Westen** erfolgt. Gleichzeitig soll aber auch eine noch ausreichend attraktive **Anbindung Richtung Südosten zur B 476** möglich sein:

- Eine sehr enge, ortsnahe Anbindung ist zu vermeiden, da diese zu einem erhöhten Verkehrsablauf über die K 51 nach Osten zu den problematischen Knotenpunkten am Westheider Weg führen kann. Dieses gilt für die dargestellte Variante V4. Eine Verlängerung nach Süden bis zur Friedrich-Menzefricke Straße könnte ggf. teilweise diesen Nachteil ausgleichen, hier liegt jedoch ein großer privater Park mit Teichanlage etc.
  Ein optionaler Anschluss an einen langfristig ggf. doch noch zu prüfenden 3. Bauabschnitt wäre dann entweder deutlich unattraktiver über die K 51 bzw. über die westliche Friedrich-Menzefricke-Straße mit dann zu stark erhöhtem Verkehr am Rande eines Wohngebiets möglich.
- Die sehr weit im Norden über den Tonweg geführte Trasse V5 würde keine attraktive Verknüpfung in Richtung Südosten bzw. Osten über die Friedrich-Menzefricke-Straße bis zur B 476 erlauben und den innerörtlichen Verlauf der B 476 somit nicht ausreichend entlasten. Dieses gilt ebenso für eine denkbare Zwischenvariante über die Verlängerung Am Alten Schießstand, auch spätere Überlegungen für einen 3. Bauabschnitt wären dann nicht mehr sinnvoll anzubinden. Zudem würde eine Trassenführung über den Tonweg oder im Bereich Loxter Bruch/Am Alten Schießstand zu einer eheblichen Betroffenheit von Streubebauung im Außenbereich und von ökologisch sensiblen Bereichen bei gleichzeitig längerem Trassenausbau führen.

Im Ergebnis scheiden die dargestellten Varianten V4 und V5 einschließlich Zwischenvarianten aus, da diese die planerischen Zielsetzungen nicht erfüllen können. In der weiteren Prüfung werden die Varianten V1, V2 und V3 in der folgenden Stufe II der Prüfung detailliert untersucht.

3. Stufe II der Variantendiskussion: Prüfung der möglichen Trassenführungen

In Kapitel 1 sind Planungsziele und -grundlagen erläutert worden. In Kapitel 2 wurden zunächst die unter Beachtung der Zielsetzungen bestehenden Zwangspunkte dargelegt, im Ergebnis erfolgte - als Stufe I - im Sinne der Vorauswahl der überhaupt für das Planungsziel geeigneten Varianten die fachplanerische Empfehlung für die sinnvollerweise weiter zu prüfenden Trassenführungen.

Diese Empfehlung stellt aus Sicht der Stadt Versmold und der beauftragten Fachplaner (Städtebau, Verkehr/Tiefbau, Umwelt/Landschaftspflege, Immissionsschutz) das Zwischenergebnis des seit dem Jahr 2009 erfolgten Planungsprozesses dar. Auf dieser Grundlage wurden frühzeitig nach Vorabstimmung mit den Fachbehörden (Scoping, 2009) i.W. in den Jahren 2010 und 2011 die **faunistischen Untersuchungen** durchgeführt und die **Umweltverträglichkeitsstudie (UVS)** erarbeitet. Der Abschlussbericht wird nunmehr nach Abschluss der **Fortschreibung des Verkehrsentwicklungsplans** (April 2013) vorgelegt.

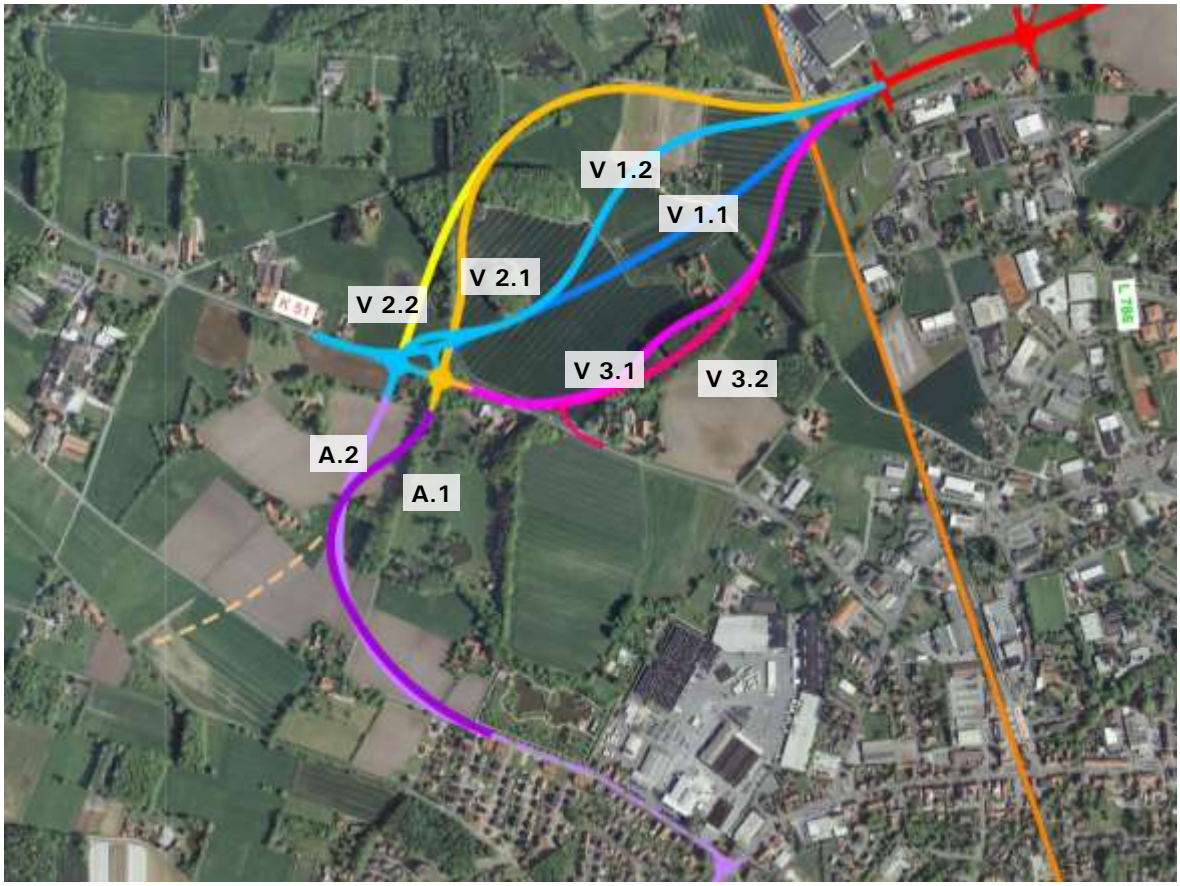


Abb. 6: Trassendiskussion, Stufe II: verbleibende Trassenführungen mit Untervarianten
Grundlage: Röver Ingenieurgesellschaft mbH 2013 - ohne Maßstab Δ^{Nord}

In Kapitel 3.1 dieses Abschlussberichts wird zunächst kurz auf die o.g. **UVS** eingegangen. Das Ergebnis der UVS stellt nach Prüfung der zu beachtenden Schutzgüter gemäß UVPG (und BauGB) eine **zentrale Grundlage** für die Entscheidung über das Vorhaben selbst und über die sinnvollste bzw. über die unter Umweltgesichtspunkten ggf. vertretbare Trassenführung dar.

In Kapitel 3.2 dieses Abschlussberichts erfolgt dann ergänzend die **städtebauliche Diskussion und Bewertung** der unter Berücksichtigung der Zielsetzungen und Zwangspunkte verbleibenden **möglichen Planvarianten für den 2. Bauabschnitt,** um die insofern relevanten Fragestellungen und Sachverhalte angemessen in der Gesamtabwägung der betroffenen Fragestellungen berücksichtigen zu können.

3.1 Umweltverträglichkeitsstudie - Neubau der Ortsentlastungsstraße 2. Bauabschnitt

Rechtsgrundlagen und Methodik:

Das Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG)[11] schreibt u.a. für den Bau von vier- oder mehrstreifigen Bundesstraßen die Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) vor, wenn die neue Straße eine Länge von mehr als 5 km auf-

[11] UVPG in der Fassung der Bekanntmachung vom 24. Februar 2010 (BGBl. I S. 94), zuletzt geändert durch Artikel 10 des Gesetzes vom 25. Juli 2013 (BGBl. I S. 2749)

weist. Für sonstige Bundesstraßen (Nr. 14.6 der Anlage 1) wird eine UVP erforderlich, wenn das Projekt nach allgemeiner Vorprüfung und Einschätzung der zuständigen Behörde „erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen haben kann" (§ 3c UVPG).

Nach UVPG NRW besteht eine UVP-Pflicht für Landes,- Kreis- oder Gemeindestraßen nur, wenn es sich um eine Schnellstraße im Sinne des europäischen Übereinkommens über die Hauptstraßen des internationalen Verkehrs handelt. Für den Bau einer sonstigen Straße nach Landesrecht ist eine allgemeine Vorprüfung des Einzelfalls durchzuführen. Unabhängig von der Frage der Vorprüfung hat der Vorhabenträger eine **Umweltverträglichkeitsstudie (UVS)** frühzeitig erstellen lassen, um die aus Umweltsicht verträglichste Trasse ermitteln und potenzielle Umweltauswirkungen ggf. vermeiden zu können. Diese Prüfung basiert auf den o.g. Varianten V1, V2 und V3, die sich nach den umfassenden fachplanerischen Diskussionen als ggf. mögliche und damit als sinnvollerweise zu prüfende Varianten (mit Untervarianten) herausgestellt haben. Auf die für das Planvorhaben vorliegende UVS wird verwiesen (siehe dort, hier zunächst auf Kapitel 1).[12]

Die UVS ermittelt und bewertet den Zustand der Landschaft im Untersuchungsraum (UR) auf Grundlage des Merkblatts zur Umweltverträglichkeitsstudie in der Straßenplanung (M UVS, Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e.V., 2001: Merkblatt zur Umweltverträglichkeitsstudie in der Straßenplanung; Köln 2001). Es wird damit einer Empfehlung aus dem Rundschreiben Straßenbau Nr. 30/2001 des Bundesministers für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen vom 27.09.2001 gefolgt. Grundlage ist weiterhin der Planungsleitfaden UVP (Landesbetrieb Straßenbau NRW, 2006: Planungsleitfaden UVP; Stand Mai 2006).

In der UVS wurde somit eine Ermittlung der mit dem Vorhaben voraussichtlich verbundenen Auswirkungen auf Natur und Landschaft vorgenommen. Die Variantenuntersuchung basiert methodisch auf der „ökologischen Risikoanalyse" bzw. den Vorgaben des M UVS 2001. Es erfolgt eine Verknüpfung einerseits von dem aktuellen Wert bzw. der Empfindlichkeit des Landschaftsraums und seiner Schutzgüter gegenüber Veränderungen und andererseits der Intensität der zu erwartenden Einwirkung oder Veränderung. Das Risiko einer erheblichen Beeinträchtigung ist umso höher einzuschätzen, je empfindlicher das Schutzgut und je stärker die Einwirkungsintensität sich darstellt. Ab einem mittleren Beeinträchtigungsrisiko wird von einer im Sinne der Natur- und Landschaftsgesetze potenziell „erheblichen" Beeinträchtigung ausgegangen (siehe UVS, Kapitel 1.3). Ermittlung und Bewertung des Bestands im Naturraum und der potenziellen Beeinträchtigungen des Vorhabens erfolgt gemäß § 2(1) UVPG unterteilt nach den Schutzgütern:

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

Die relative Verträglichkeit einer Trasse wird durch Vergleich aller ggf. sinnvoll möglichen Trassenvarianten untereinander ermittelt. Hierbei ist auch die jeweilige Aus-

[12] Umweltverträglichkeitsstudie - Neubau der Ortsentlastungsstraße 2. Bauabschnitt, Büro für Landschaftsplanung Dipl. Ing. Lutermann, Rietberg, Endfassung März 2012

gleichbarkeit unvermeidbarer Beeinträchtigungen zu berücksichtigen. Bei der Ermittlung potenzieller Auswirkungen der Straße wird unterschieden nach (siehe UVS, Kapitel 1.3):

- anlagebedingten Auswirkungen, also durch die Existenz der Anlage (Straße, Brücken, Dämme etc.) im Landschaftsraum,
- baubedingten Auswirkungen, also den i.d.R. zeitlich begrenzten Auswirkungen durch die Bauarbeiten und
- betriebsbedingten Auswirkungen durch Kfz-Verkehr auf der neuen Straße.

Als zu berücksichtigender Einwirkungsbereich wird analog zum für die erforderliche Eingriffsbewertung zu verwendenden Bewertungsverfahren eine Belastungszone von jeweils 50 m beidseitig vom Fahrbahnrand gewählt. Bezogen auf mögliche Beeinträchtigungen des Wohnumfelds, der Erholungseignung der Landschaft bzw. des Landschaftsbilds werden Randbereiche von jeweils 250 m Tiefe berücksichtigt. Der Untersuchungsraum wird mit einer Breite von mindestens 250 m seitlich der jeweils äußeren Trassenvariante angenommen. Die Gesamtbreite variiert damit theoretisch zwischen ca. 500 und 1.000 m. Der in den Plankarten dargestellte UR hat dagegen faktisch eine Breite von durchgehend ca. 1.200 m und eine Länge von ca. 2.500 m (siehe UVS, Kapitel 1.3, 1.4).

Das **Ergebnis der UVS** stellt nach Prüfung der zu beachtenden Schutzgüter gemäß UVPG (und BauGB) eine **zentrale Grundlage** für die Entscheidung über das Vorhaben selbst und über die vertretbare Trassenführung dar.

Gesamtbewertung und Planungsempfehlung:

In der UVS wird festgestellt, dass alle Varianten jeweils erhebliche Beeinträchtigungen für die Schutzgüter verursachen. Die Eingriffe können durch die Wahl einer günstigen Trasse gemindert werden. Sonstige Maßnahmen zur Vermeidung wie z.B. Begrünung führen teilweise zu weiteren Beeinträchtigungen anderer Schutzgüter (Wechselwirkungen). Außerdem sind die Eingriffe nur zum Teil ausgleichbar. Wesentliche Trassenverlegungen zum Schutz besonders wertvoller Biotopbereiche führen zur erheblichen Trassenverlängerungen und z.T. zur Beeinträchtigung anderer wertvoller Flächen und Strukturen und in der Summe zu einer mindestens gleich hohen Gesamtbeeinträchtigung. Die Gesamtbewertung und Empfehlung erfolgt unter folgenden Vorgaben bzw. Aspekten (siehe dort, Kapitel 7):

- Der Variantenvergleich bezieht sich nur auf die Abschnitte südwestlich der Straße Im Industriegelände, da für den Abschnitt bis zur Laerstraße keine sich wesentlich unterscheidenden Varianten möglich sind.
- Die Gesamtbewertung wird durch einfache Addition der Einzelbewertungen je Schutzgut gebildet. Lediglich das Schutzgut Fauna geht wegen seiner besonderen Bedeutung im betroffenen Landschaftsraum und der Intensität der zu erwartenden Beeinträchtigungen mit dem Faktor 2 in die Gesamtbewertung ein.
- Die Kriterien für das Schutzgut Mensch bzw. der Erholung in der Landschaft und für das Schutzgut Landschaftsbild sind zum guten Teil deckungsgleich. Insofern erfährt das Schutzgut ebenfalls eine doppelte Bewertung, die seiner besonderen Bedeutung im Vergleich zu den verbleibenden Schutzgütern Boden und Klima/Luft entspricht.

- Das Schutzgut Wasser kann für den Variantenvergleich keine Hinweise ergeben, da Oberflächengewässer und Grundwasser entweder nicht oder in allen Varianten annähernd gleichwertig betroffen sind.
- Der Wert des Schutzguts Kulturgüter wird für den betroffenen Landschaftsraum einzig von der in weiten Teilen erhaltenen, gewachsenen Kulturlandschaft abgeleitet. Dieser Wert bestimmt maßgeblich das Landschaftsbild und die Eignung als Erholungslandschaft. Er ist unter diesen Schutzgütern hinreichend berücksichtigt und erfährt keine gesonderte Einstufung.

Als Ergebnis der UVS wird zusammenfassend folgende Gesamtbewertung und Planungsempfehlung gegeben (siehe dort, Kapitel 7 und 8):

UVS, Tabelle 24: Gesamtbewertung der Trassenvarianten für die Ortsentlastungsstraße Versmold, 2. Bauabschnitt, *Im Industriegelände* bis *Knetterhauser Straße*

Schutzgut	Varianten					
	V.1.1	V.1.2	V.2.1	V.2.2	V.3.1	V.3.2
Mensch (Erholung/Wohnumfeld)	15,0	14,0	11,5	12,5	12,0	12,5
Pflanzen/Biotope	12,5	12,0	19,0	19,5	13,5	15,0
Tiere (2x)	20,0	15,0	40,0	37,0	26,0	27,0
Boden	15,5	17,0	14,0	14,5	11,0	10,0
Klima/Luft	15,5	16,5	18,5	20,0	13,5	14,5
Landschaftsbild	12,0	12,0	14,0	16,5	13,5	16,5
Summe	**90,5**	**86,5**	**117,0**	**120,0**	**89,5**	**95,5**
Gesamtbewertung/Rang	**3**	**1**	**5**	**6**	**2**	**4**

UVS, Tabelle 25: Gesamtbewertung der Trassenvarianten für die Ortsentlastungsstraße Versmold, 2. Bauabschnitt, Anbindung *Knetterhauser Straße* bis *Friedrich-Menzefricke-Straße*

Schutzgut	Varianten	
	A.1	A.2
Mensch (Erholung/Wohnumfeld)	14,5	15,5
Pflanzen/Biotope	20,0	18,5
Tiere (2x)	40,0	39,0
Boden	18,0	16,5
Klima/Luft	20,0	17,5
Landschaftsbild	20,0	13,5
Summe	**132,5**	**120,5**
Gesamtbewertung/Rang	**2**	**1**

Die Tabellen 24 und 25 aus Kapitel 7 der UVS ergeben zusammenfassend:

- **Variante V 1.2** ist in der Summe die verträglichste Variante, so dass sie bei der weiteren Planung vorrangig weiter verfolgt werden sollte. Allerdings ist der Abstand zu den Varianten V 1.1 und V 3.1 relativ gering. Der Vorzug vor Variante V 1.1 erklärt sich v.a. durch die Meidung eines Fledermausvorkommens an Gester-

mannstraße/Speckstraße sowie durch eine günstigere Lage gegenüber im Außenbereich bestehenden Wohnhäusern. Die Nachteile der Variante V 3.1 gegenüber V 1.2 bestehen i.W. in einer unter Artenschutzaspekten erheblich ungünstigeren Trasse und einer stärkeren Beeinträchtigung des Landschaftsbilds.

- Da die **Varianten V 1.1 und V 3.1** relativ dichtauf liegen, kann sich bei etwas anderer Gewichtung der Schutzgüter schon ein anderes Bild ergeben. Diese Varianten sollten aus Umweltsicht also ebenfalls in der Diskussion bleiben. Variante 3.1 wird bezüglich der Schutzgüter Mensch, Boden und Klima/Luft sogar günstiger bewertet als V 1.1 Die größten Nachteile bestehen bei den Schutzgütern Tiere und Pflanzen/Biotope, i.W. durch die Inanspruchnahme eines Wäldchens an der Speckstraße. Auch gegenüber der Variante V 1.2 fällt sie aus gleichem Grunde insbesondere unter Artenschutzaspekten ab.
- Die **Varianten V 3.2, V 2.1 und V 2.2** sind aus Sicht der UVS abzulehnen. Die V 2-Varianten belegen mit großem Abstand zu den übrigen Varianten die Ränge 5 und 6. Das Ziel einer Entlastung für das Schutzgut Mensch wird zwar gegenüber den V 1-Varianten teilweise erreicht, es sind aber erheblich stärkere Eingriffe bei den Schutzgütern Pflanzen/Biotope, Klima/Luft und Landschaftsbild sowie insbesondere beim Schutzgut Tiere festzustellen, da die V 2-Varianten massiv in mit zahlreichen Fledermäusen und Brutvögeln besetzte Landschaftsräume einwirken.
- Für die Anbindung nach Süden zur Friedrich-Menzefricke-Straße sollte die **Variante A.2** gewählt werden. Entscheidend wirkt sich hier die Meidung der alten Gehölzstrukturen am Alten Tecklenburger Weg aus.

Ergebnis der UVS: *In der Summe stellt die* ***Variante V 1.2 in Verbindung mit der Variante A.2*** *die verträglichste Gesamtlösung dar. Die Verknüpfung in Höhe Knetterhauser Straße könnte als Kreisverkehr erfolgen.*

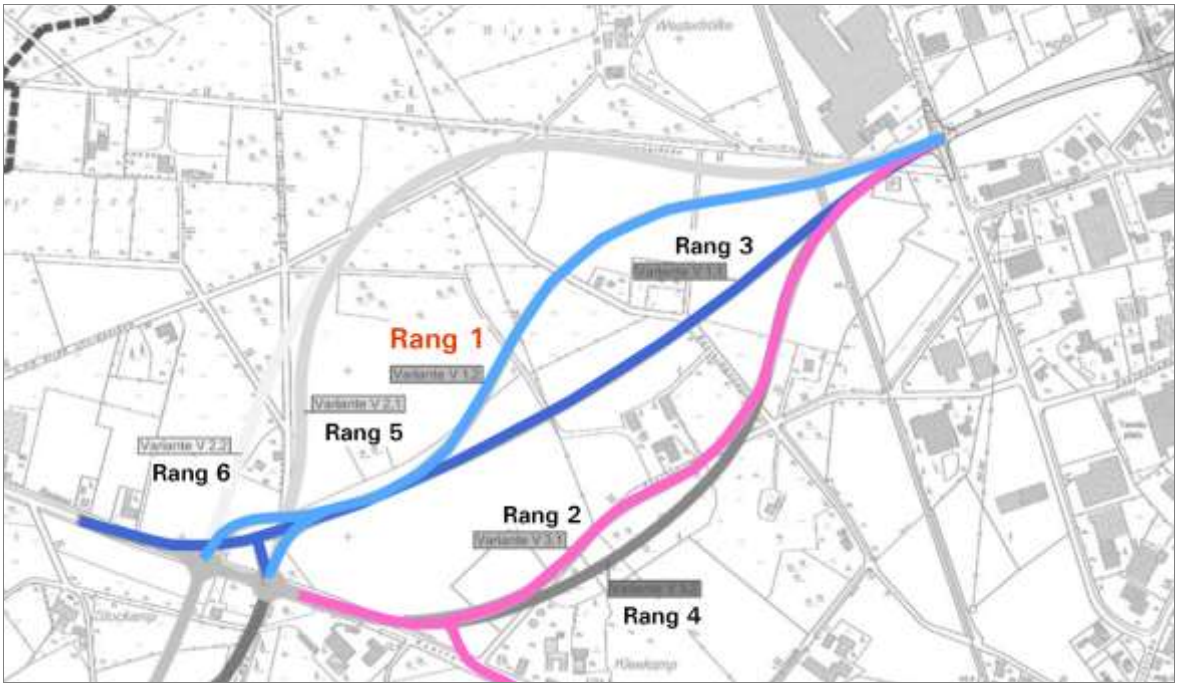


Abb. 7: Gesamtbewertung der Trassenvarianten in der UVS, Teilabschnitt: Im Industriegelände - Knetterhauser Straße - ohne Maßstab Δ^{Nord}

3.2 Städtebaulicher Vergleich der Trassenvarianten

3.2.1 Anforderungen an die Trassenführung und Beschreibung der Trassenvarianten - Steckbriefe

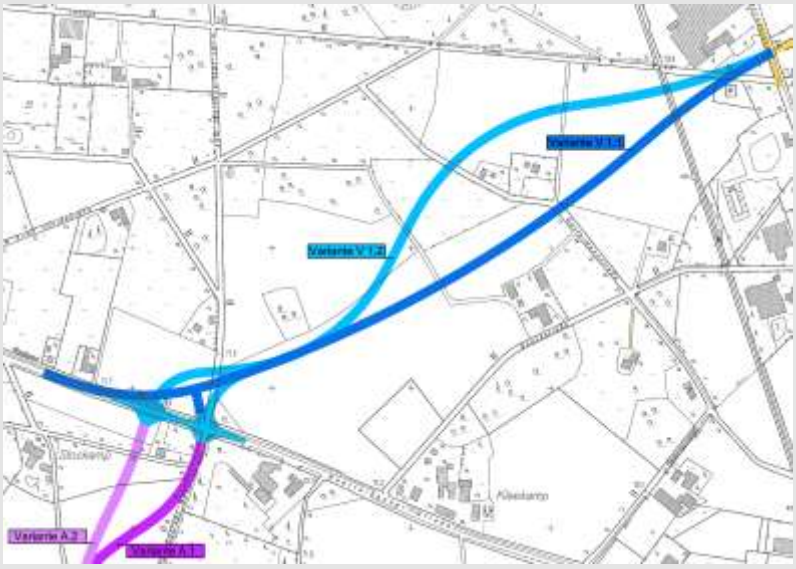
Der geplante 2. Bauabschnitt umfasst die Fortführung der Ortsentlastungsstraße ab dem Anschlusspunkt der Straße Im Industriegelände im Osten bis zur Knetterhauser Straße (K 51). In Richtung Friedrich-Menzefricke-Straße wird ein neuer Zubringer bzw. eine Querverbindung bis zur B 476 vorgesehen. Ziele sind die Entlastung der B 476 in der Innerortslage durch diese Ausweichstrecke für den Durchgangsverkehr und ein leistungsfähiger Anschluss der Gewerbe- und Industriegebiete im Norden und Westen von Versmold.

In Kapitel 2 sind die aus den Rahmenbedingungen und Zielsetzungen resultierenden Zwangspunkte für den 2. Bauabschnitt erläutert worden, die bei der Beschreibung und Bewertung der verbleibenden Trassenvarianten zu beachten sind:

- Anschlusspunkt an den 1. Bauabschnitt im Bereich der Straße Im Industriegelände.
- Spielraum von maximal rund 100 m je nach Fortführung der Planstraße zwischen der Straße Im Industriegelände und Querung der Bahntrasse.
- Bahnübergang nur als Ersatz des heutigen Bahnübergangs Tonweg, „Abhängen“ des Tonwegs.
- Verkehrsgerechter Anschluss an die K 51 mit Hauptverbindung Richtung Westen,
- gleichzeitig aber auch ausreichend attraktive Anbindung Richtung Südosten zur B 476 über die Friedrich-Menzefricke-Straße und möglichst über einen Kreisverkehr.
- Erhebliche Betroffenheit der kleinen Straßen im Außenbereich Tonweg, Alter Tecklenburger Weg und Speckstraße je nach Trassenwahl, ersatzweise sind neue Anschlüsse an das Verkehrsnetz zu schaffen.
- Beibehaltung der Option für eine Anbindung an einen späteren 3. Bauabschnitt Richtung Südwesten, auch wenn dieser durch die vorliegende Planung nach Möglichkeit ersetzt werden soll.

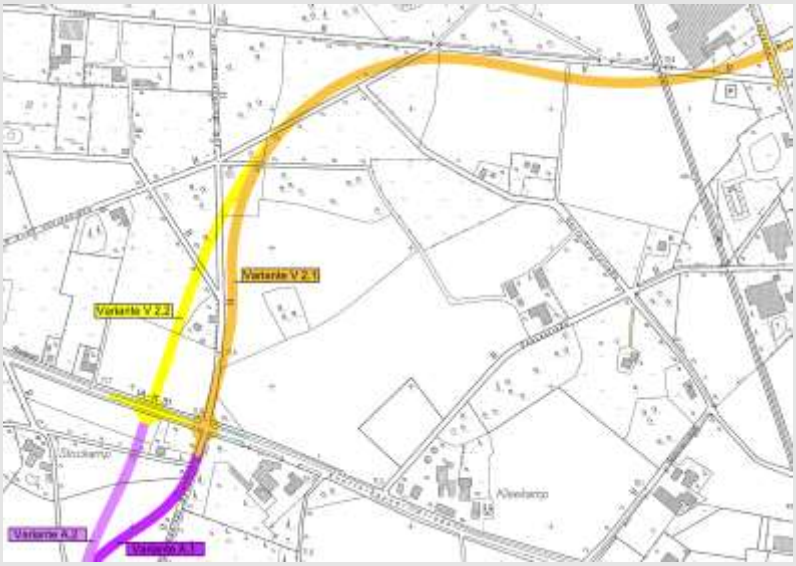
Als Ergebnis der Vorprüfung (Stufe I) werden wie dargelegt in der vertiefenden Prüfung (Stufe II) die **Varianten 1, 2 und 3 jeweils mit Untervarianten** untersucht. Die planerischen Rahmenbedingungen und die Frage der Eignung bzw. möglicher Konflikte werden in den folgenden „Steckbriefen“ zusammengefasst:

a) Trassenvarianten V 1.1 und V 1.2

Übersichtskarte: **Trassenlänge:** ca. 1.100 m **Nutzungen im Umfeld:** Gewerbe im Norden, sonst Landwirtschaft, Streubebauung	
Trassenführung (ausgehend vom Knotenpunkt 1.BA/Im Industriegelände)	V 1.1: in südwestliche Richtung, Querung Verlängerung Speckstraße nach ca. 350 m, weiter südlich zwischen Streubebauung Speckstraße Nr. 24a/b, und Hofanlage Speckstraße Nr. 26 in Richtung K 51/Alter Tecklenburger Weg. V 1.2: in südwestliche Richtung, nördlich entlang der Streubebauung Speckstraße Nr. 24a/b mit größerem Abstand zur Hofanlage Speckstraße Nr. 26 weiter in Richtung K 51/Alter Tecklenburger Weg.
Flächenverbrauch, **davon versiegelt**	ca. 2,2 ha ca. 1,16 ha
Eigentum/Bodenordnung	Privateigentum, v.a. ein Grundstückseigentümer, im Westen weitere Eigentümer betroffen.
Regionalplan	V 1.1: Allgemeiner Freiraum und Agrarbereich; V 1.2: GIB für flächenintensive Vorhaben, tlw. Allgemeiner Freiraum und Agrarbereich.
FNP	Im Nordosten bis zur Bahnstrecke zunächst gewerbliche Bauflächen, sonst Fläche für die Landwirtschaft. Im Umfeld: I.W. Fläche für die Landwirtschaft, tlw. kleine Waldflächen.
Satzungen/B-Pläne im Umfeld	Im Nordosten: B-Plan Nr. 60 „Ortsentlastungsstraße 1. BA“ und B-Plan Nr. 16 „Gewerbe- und Industriegebiet Versmold“ im Nordosten.
Verkehr Vorhandenes Wegenetz und Betroffenheit	Querung Tonweg im Nordosten, Aufgabe Bahnübergang Tonweg; Querung Tonweg im Norden und Alter Tecklenburger Weg im Südwesten; V 1.1 Querung Speckstraße. Betroffenheit V 1.1: Wegeverbindung zur Bebauung Speckstraße Nr. 24a/b wird abgeschnitten, neue Anbindung über Tonweg/Anschluss an Ortsentlastungsstraße erforderlich. Je nach Anbindung an K 51 Neuordnung im Bereich Alter Tecklenburger Weg erforderlich.
Vorhandene Wegeverbindungen für Fußgänger/Radfahrer	Radwegeführung entlang Tonweg, straßenbegleitender Radweg entlang K 51.

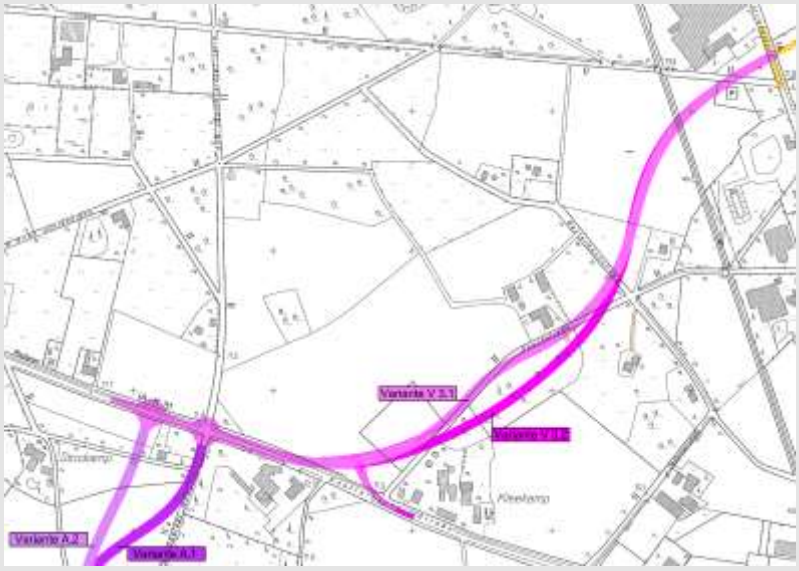
Mögliche Knotenpunkte	Für beide Varianten V 1.1 und V 1.2 Varianten möglich: - Einschleifen auf K 51 in Richtung Westen, Anschluss K 51 aus Richtung Süden, ebenso hier Anschluss Alter Tecklenburger Weg. - Anbindung an K 51 über einen Kreisverkehr in Höhe Alter Tecklenburger Weg oder - Anbindung an K 51 über Kreisverkehr ca. 80 m westlich Alter Tecklenburger Weg, ggf. Schließung Anschluss Alter Tecklenburger Weg an K 51 für Kfz. - Anschluss Zubringer aus Richtung Süden in Verbindung mit Variante A.1 oder A.2.
Schutzgüter gemäß BauGB	
Mensch	Siedlungsbereiche sind nicht betroffen, auch keine Splittersiedlungen. V 1.1: Hofanlage und 4 einzelne Wohngebäude stark betroffen, V 1.2: Hofanlage deutlich weniger betroffen, 3 einzelne Wohngebäude stark betroffen.
LSG, NSG, FFH-Gebiet, ND etc.	„LSG Gütersloh“.
Biotope	s. UVS
Wald	Nicht betroffen.
Artenschutz	s. UVS
Boden	s. UVS
Altlasten	Bisher nicht bekannt.
Gewässer/ Überschwemmungsgebiet	Nicht betroffen.
Wasserschutzgebiet	Nicht betroffen.
Klima, Luft	s. UVS
Landschaftsbild	Vorbelastung im nordöstlichen Abschnitt durch angrenzende gewerbliche Nutzungen. I.W. zusammenhängende Ackerflächen, prägende Gehölzstrukturen im Bereich Verlängerung Speckstraße, Einbindung der Streubebauung im Umfeld (Gehölzreihen, Einzelbäume); V 1.1: in räumlicher Nähe zu landschaftstypischer Hofanlage; V 1.2: nördlich angrenzender Landschaftsraum durch typische Wald-Offenland-Strukturen geprägt.
Denkmalschutz	Nicht betroffen.
Konflikte/Mängel	
Emissionen/Konflikte im Umfeld	Wohnnutzungen/Streubebauung im Umfeld (V 1.1/V 1.2: je 9 Gebäude im Umkreis von 200 m, aber tlw. andere Betroffenheiten).
Landwirtschaft	V 1.1: Inanspruchnahme von Ackerflächen, verbleibende Restflächen im Norden und Süden nach Teilung eingeschränkt weiter nutzbar; V 1.2: Inanspruchnahme von Ackerflächen, tlw. Grünlandflächen, verbleibende Acker-Restflächen im Norden eingeschränkt weiter nutzbar, im Süden i.W. gut weiter nutzbar, verbleibende Grünlandrestflächen eingeschränkt weiter nutzbar.
Forstwirtschaft	Nicht betroffen.
(Nah-)Erholungs-/ Freizeitnutzung	Wenig betroffen.

b) Trassenvarianten V 2.1 und V 2.2

Übersichtskarte: **Trassenlänge:** ca. 1.200 m **Nutzungen im Umfeld:** Gewerbe im Norden, sonst Landwirtschaft, Wald, tlw. Streubebauung	
Trassenführung/ (ausgehend vom Knotenpunkt 1.BA/Im Industriegelände)	V 2.1: ca. 450 m entlang des Tonwegs in westliche Richtung, weiter in Richtung Südwesten bis zum Alten Tecklenburger Weg und Richtung Süden bis zur K 51 in Höhe Alter Tecklenburger Weg. V 2.2: ca. 450 m entlang des Tonwegs in westliche Richtung, weiter in Richtung Südwesten bis zum Alten Tecklenburger Weg und Richtung Süden, hier aber nach Querung eines Wäldchens westlich der Streubebauung am Alten Tecklenburger Weg bis zur K 51.
Flächenverbrauch, **davon versiegelt**	ca. 2,4 ha V 2.1: ca. 1,25 ha (Berücksichtigung Versiegelung Alter Tecklenburger Weg) V 2.2: ca. 1,26 ha
Bodenordnung	Privateigentum, v.a. ein Grundstückseigentümer, im Westen weitere Eigentümer betroffen.
Regionalplan	I.W. GIB für flächenintensive Vorhaben.
FNP	Im Nordosten bis zur Bahnstrecke gewerbliche Bauflächen, sonst Fläche für die Landwirtschaft, im südlichen Abschnitt von V 2.2 Waldfläche. Im Umfeld: I.W. Fläche für die Landwirtschaft und Waldflächen, nördlich/nordöstlich tlw. gewerbliche Bauflächen und Grünfläche.
Satzungen/B-Pläne im Umfeld	Im Nordosten: B-Plan Nr. 60 „Ortsentlastungsstraße 1. BA“ und B-Plan Nr. 16 „Gewerbe- und Industriegebiet Versmold“ im Nordosten. B-Plan Nr. 43 „Industriegebiet westlich der TWE“ nördlich angrenzend.
Verkehr Vorhandenes Wegenetz und Betroffenheit	Querung Tonweg im Nordosten, Aufgabe Bahnübergang Tonweg; Tonweg: heute ca. 3 m breiter Wirtschaftsweg im Außenbereich mit erheblichem Schleichverkehr. Alter Tecklenburger Weg ca. 3,5 m breit, nutzbar für Kfz sowie land- und forstwirtschaftlichen Verkehr. Betroffenheit: Wegeverbindungen im westlich angrenzenden Landschaftsraum insgesamt berührt, tlw. Mitnutzung der Trassen (V 2.1) bzw. Querung (V 2.2) des Alten Tecklenburger Wegs; Neuordnung der Anschlüsse und Anbindung Radweg erforderlich.

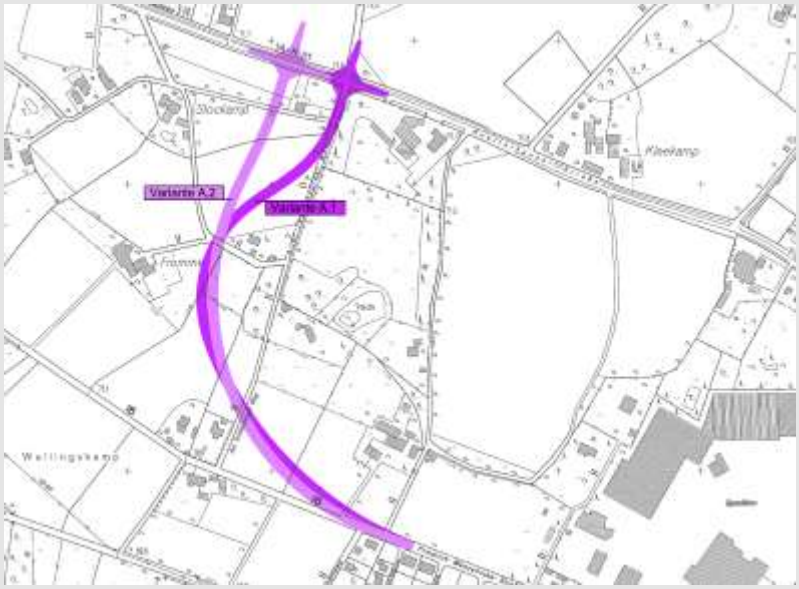
Vorhandene Wegeverbindungen für Fußgänger/Radfahrer	Radwegeführung entlang Tonweg, straßenbegleitender Radweg entlang K 51 - Neuordnung erforderlich s.o., ggf. Radweg tlw. an Ortsentlastungsstraße führen.
Möglicher Knotenpunkt	V 2.1: Kreisverkehr mit K 51 in Höhe der der Kreuzung K 51/Alter Tecklenburger Weg, Anschluss Zubringer aus Richtung Süden in Verbindung mit Variante A.1. V 2.2: Kreisverkehr mit K 51 ca. 80 m westlich der Kreuzung K 51/Alter Tecklenburger Weg, Anschluss Zubringer aus Richtung Süden in Verbindung mit Variante A.2.
Schutzgüter gemäß BauGB	
Mensch	Siedlungsbereiche sind nicht betroffen, auch keine Splittersiedlungen. Ein Wohngebäude sowie bedeutsame Wegeverbindungen stark betroffen.
LSG, NSG, FFH-Gebiet, ND etc.	„LSG Gütersloh“.
Biotope	s. UVS
Wald	Trassen tangieren Waldbereiche im mittleren Abschnitt; V 2.2 zerschneidet Waldfläche westlich des Alten Tecklenburger Wegs.
Artenschutz	s. UVS
Boden	s. UVS
Altlasten	Frühere Hausmülldeponie mit mehreren Teilflächen im Bereich der Kreuzung Tonweg/Alter Tecklenburger Weg (Altlastenkataster Nr. 3914.0005-M), bei randlichem Anschnitt im Nordwesten ggf. Sanierungsmaßnahmen und Auswirkungen auf erforderlichen Straßenunterbau.
Gewässer/ Überschwemmungsgebiet	Nicht betroffen.
Wasserschutzgebiet	Nicht betroffen.
Klima, Luft	s. UVS
Landschaftsbild	Vorbelastung im nordöstlichen Abschnitt durch angrenzende gewerbliche Nutzungen, typische Wald-Offenland-Strukturen, Feldgehölze, Einbindung der Streubebauung im Umfeld (Gehölzreihen, Einzelbäume).
Denkmalschutz	Nicht betroffen.
Konflikte/Mängel	
Emissionen/Konflikte im Umfeld	Wohnnutzungen/Streubebauung im Umfeld, in einem Fall direkt angrenzend (9 Gebäude im Umkreis von 200 m).
Landwirtschaft	Inanspruchnahme von Ackerflächen in den Randbereichen, verbleibende Flächen südlich und östlich der Trassen sehr gut weiter nutzbar, Querung von Grünlandflächen, einzelne Restflächen zwischen Planstraße und vorhandenen Wegen nicht weiter nutzbar.
Forstwirtschaft	Trassenführung im mittleren Abschnitt zwischen einer Aufforstungsfläche und einem bestehenden Wäldchen; V 2.2: Inanspruchnahme von Waldflächen westlich des Alten Tecklenburger Wegs.
(Nah-)Erholungs-/ Freizeitnutzung	Erreichbarkeit des Reiterhofs (therapeutisches Reiten) am Tonweg sowie Radwegeverbindung entlang des Tonwegs betroffen.

c) Trassenvarianten V 3.1 und V 3.2

Übersichtskarte: **Trassenlänge:** ca. 1.000 m **Nutzungen im Umfeld:** Gewerbe im Norden, sonst Landwirtschaft, Wald, Streubebauung	
Trassenführung (ausgehend vom Knotenpunkt 1.BA/Im Industriegelände)	V 3.1: in südliche Richtung bis zur Speckstraße, weiter entlang der Speckstraße bis zur Hofstelle Speckstraße Nr. 21, weiter in südwestliche Richtung bis zur K 51. V 3.2: in südliche Richtung bis zur Speckstraße, weiter durch das Wäldchen südlich der Speckstraße bis zur Hofstelle Speckstraße Nr. 21, weiter in südwestliche Richtung bis zur K 51.
Flächenverbrauch, **davon versiegelt**	ca. 2,0 ha V 3.1: ca. 1,04 ha (Berücksichtigung Versiegelung Speckstraße) V 3.2: ca. 1,05 ha
Bodenordnung	Privateigentum, mehrere Grundstückseigentümer betroffen.
Regionalplan	Allgemeiner Freiraum und Agrarbereich.
FNP	Im Nordosten bis zur Bahnstrecke gewerbliche Bauflächen, sonst Fläche für die Landwirtschaft, im mittleren Abschnitt von V 3.2 Waldfläche. Im Umfeld: I.W. Fläche für die Landwirtschaft und Waldflächen.
Satzungen/B-Pläne im Umfeld	Im Nordosten: B-Plan Nr. 60 „Ortsentlastungsstraße 1. BA“ und B-Plan Nr. 16 „Gewerbe- und Industriegebiet Versmold“ im Nordosten.
Verkehr Vorhandenes Wegenetz und Betroffenheit	Querung Tonweg im Nordosten, Aufgabe Bahnübergang Tonweg; Speckstraße als Verbindungsweg Richtung Industriegebiet ca. 3,5 m breit, nutzbar für Kfz sowie Land- und forstwirtschaftlichen Verkehr, hier Mitnutzung (V 3.1) bzw. Querung (V 3.2) der Speckstraße. Betroffenheit V 3.1: Wegeverbindung zur Bebauung Speckstraße Nr. 24a/b abgeschnitten, neue Anbindung erforderlich; Anbindung Hofanlage direkt oder gemeinsam mit Speckstraße Nr. 24a/b (noch offen). Betroffenheit V 3.2: Wegeverbindung zur Bebauung Speckstraße Nr. 24a/b, 26 abgeschnitten, Neuordnung erforderlich.
Vorhandene Wegeverbindungen für Fußgänger/Radfahrer	Radwegeführung entlang Ton- und Speckstraße, straßenbegleitender Radweg entlang K 51, Neuordnung und neuer Anschluss erforderlich, ggf. Radweg tlw. an Ortsentlastungsstraße führen.

Möglicher Knotenpunkt	V 3.1 und V 3.2: Einschleifen auf K 51 in Richtung Westen in Höhe der Bebauung Knetterhauser Straße Nr. 41, Anschluss Zubringer aus Richtung Süden über Kreuzung oder Kreisverkehr in Verbindung mit Variante A.1 oder A.2.
Schutzgüter gemäß BauGB	
Mensch	Siedlungsbereiche sind nicht betroffen, auch keine Splittersiedlungen. Zwei Hofstellen und zwei einzelne Wohngebäude im Außenbereich sowie zwei bedeutsame Wegeverbindungen sind stark betroffen.
LSG, NSG, FFH-Gebiet, ND etc.	„LSG Gütersloh“ im nördlichen und südlichen Abschnitt.
Biotope	s. UVS
Wald	V 3.1: Waldflächen im mittleren Abschnitt südlich angrenzend; V 3.2: zerschneidet Waldfläche südlich der Speckstraße.
Artenschutz	s. UVS
Boden	s. UVS
Altlasten	Bisher nicht bekannt.
Gewässer/ Überschwemmungsgebiet	Nicht betroffen.
Wasserschutzgebiet	Nicht betroffen.
Klima, Luft	s. UVS
Landschaftsbild	Vorbelastung im nordöstlichen Abschnitt durch angrenzende gewerbliche Nutzungen, tlw. typische Wald-Offenland-Strukturen, tlw. großflächige Ackerflächen angrenzend, landschaftstypische Hofstellen; Einbindung der Streubebauung im Umfeld (Gehölzreihen, Einzelbäume).
Denkmalschutz	Nicht betroffen.
Konflikte/Mängel	
Emissionen/Konflikte im Umfeld	Wohnnutzungen/Streubebauung im Umfeld, tlw. direkt angrenzend (8 Gebäude im Umkreis von 200 m).
Landwirtschaft	Inanspruchnahme kleinerer Acker- und Grünlandflächen im nördlichen Abschnitt, Restflächen nur tlw. weiter nutzbar; V 3.1: Inanspruchnahme von Ackerflächen in den Randbereichen, verbleibende Flächen westlich und nördlich der Planstraße weiter gut nutzbar, Restflächen zwischen Trasse und Bahn nur sehr eingeschränkt nutzbar.
Forstwirtschaft	V 3.1: ggf. nicht betroffen; V 3.2: Inanspruchnahme von Waldflächen südlich der Speckstraße.
(Nah-)Erholungs-/ Freizeitnutzung	Radwegeverbindung entlang Speckstraße betroffen.

d) Südlicher Zubringer - Varianten A.1 und A.2

Übersichtskarte: **Trassenlänge:** ca. 800 m **Nutzungen im Umfeld:** Landwirtschaft, Wald, Streubebauung, Wohnnutzungen und Park im Süden	
Trassenführung (ausgehend vom Knotenpunkt K 51)	A.1: in südliche Richtung ca. 90 m entlang des Alten Tecklenburger Wegs, weiter südwestlich, Querung Verbindungsweg zur Hofstelle Fromme, weiter in südliche und südöstliche Richtung, Querung des Alten Tecklenburger Wegs nördlich der Haus-Nr. 1, weiter in Richtung Friedrich-Menzefricke-Straße. A.2: ca. 80 m westlich der Kreuzung K 51/Alter Tecklenburger Weg in südliche Richtung, Querung Verbindungsweg zur Hofstelle Fromme, weiter in südliche und südöstliche Richtung, Querung des Alten Tecklenburger Wegs nördlich der Haus-Nr. 1, weiter in Richtung Friedrich-Menzefricke-Straße.
Flächenverbrauch, **davon versiegelt**	ca. 1,4 ha A.1: ca. 0,65 ha (Berücksichtigung Versiegelung Alter Tecklenburger Weg) A.2: ca. 0,68 ha
Eigentum/Bodenordnung	Privateigentum, mehrere Grundstückseigentümer betroffen.
Regionalplan	Allgemeiner Freiraum und Agrarbereich.
FNP	Fläche für die Landwirtschaft. Im Umfeld: I.W. Fläche für die Landwirtschaft, tlw. kleine Waldflächen.
Satzungen/B-Pläne im Umfeld	Im Süden: B-Plan Nr. 54 „Südlich Friedrich-Menzefricke-Straße“ und B-Plan Nr. 57 „Westlich Birkenweg“; im Osten B-Plan Nr. 55 „Betriebspark Nagel“.
Verkehr Vorhandenes Wegenetz und Betroffenheit	Querung Verbindungsweg zur Hofstelle Fromme westlich des Alten Tecklenburger Wegs Nr. 5; Querung Alter Tecklenburger Weg im Süden. Betroffenheit A.1: Alter Tecklenburger Weg südlich der Kreuzung K 51, ca. 3,5 m breit, Anliegerstraße, Neuordnung im Bereich Alter Tecklenburger Weg erforderlich. Betroffenheit A.2: Wegeverbindung zwischen der Bebauung Knetterhauser Straße Nr. 43/45.
Vorhandene Wegeverbindungen für Fußgänger/Radfahrer	Straßenbegleitender Radweg entlang K 51.
Mögliche Knotenpunkte	A.1: Kreuzungsbereich K 51/Alter Tecklenburger Weg; A.2: neuer Kreisverkehr auf K 51 ca. 80 m westlich des Alten Tecklenburger Wegs.

Schutzgüter gemäß BauGB	
Mensch	Wohnsiedlungsbereiche sind im Süden tlw. betroffen, aber keine Splittersiedlungen. A.1: fünf Hofstellen und einzelne Wohngebäude stark betroffen, A.2: sechs Hofstellen und einzelne Wohngebäude stark betroffen.
LSG, NSG, FFH-Gebiet, ND etc.	Nicht betroffen.
Biotope	s. UVS
Wald	Waldfläche östlich des Alten Tecklenburger Wegs.
Artenschutz	s. UVS
Boden	s. UVS
Altlasten	Bisher nicht bekannt.
Gewässer/ Überschwemmungsgebiet	Offener Graben östlichen entlang des Alten Tecklenburger Wegs; Überschwemmungsgebiet nicht betroffen.
Wasserschutzgebiet	Nicht betroffen.
Klima, Luft	s. UVS
Landschaftsbild	Typische bäuerliche Kulturlandschaft mit prägenden Hofstellen und überwiegend kleinräumlichem Wechsel von Grünland- und Ackerflächen, häufig Einbindung der Streubebauung im Umfeld (Gehölzreihen, Einzelbäume), landschaftsprägende Wegeverbindung Alter Tecklenburger Weg mit altem, dichtem Eichenbestand (A.1).
Denkmalschutz	Nicht betroffen.
Konflikte/Mängel	
Emissionen/Konflikte im Umfeld	Wohnnutzungen/Streubebauung im Umfeld, tlw. direkt angrenzend (12 Gebäude im Umkreis von 200 m).
Landwirtschaft	Inanspruchnahme von Acker- und Grünlandflächen, verbleibende Restflächen eingeschränkt weiter nutzbar.
Forstwirtschaft	Nicht betroffen.
(Nah-)Erholungs-/ Freizeitnutzung	Wege-/Radwegeverbindung Alter Tecklenburger Weg v.a. bei A.1 stark betroffen.

e) Knotenpunkt Ortsentlastungsstraße und Knetterhauser Straße (K 51)

Die Ortsentlastungsstraße soll mit dem Anschluss an die Knetterhauser Straße (K 51) wie dargelegt eine leistungsfähige alternative Verknüpfung mit dem überörtlichen Verkehrsnetz ermöglichen, so dass die B 476 in der Ortslage Versmold, aber auch im Bereich Peckeloh und in Sassenberg entlastet werden kann. Eine ausreichend attraktive Anbindung Richtung Südosten zur B 476 über die Friedrich-Menzefricke-Straße soll zudem den Anschluss des Betriebsgeländes Nagel und der B 476 Richtung Westen an die K 51 und nach Norden in die Gewerbe- und Industriegebiete Versmold und zur A 33 ermöglichen (siehe Kapitel 2 und 3.2.1).

Die Anbindungen der Straßen müssen verkehrsgerecht insbesondere auch für Lkw-Verkehre ausgebaut werden. Grundsätzlich kommen je nach Lage der neuen Straßentrasse eine Einschleifung, eine (beampelte) Kreuzung oder ein Kreisverkehr in Frage. Aus verkehrlicher Sicht ist die Zahl der Knotenpunkte und der Anbindungen an die Hauptverkehrswege im Interesse der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs zu minimieren, Trassenführung und Verknüpfung müssen außerdem v.a. für die Zielgruppe Durchgangsverkehr (Lkw und Pkw) leicht erkennbar und komfortabel nutzbar sein.

- Die östlich verlaufenden **Varianten V 3.1/V 3.2** führen aus den o.g. Gründen sinnvollerweise zu einer Einschleifung auf die K 51, der östliche Abschnitt der K 51 ist dann untergeordnet anzubinden. Der Anschluss nach Süden Richtung Friedrich-Menzefricke-Straße kann aufgrund der Rahmenbedingungen erst in Höhe Alter Tecklenburger Weg oder rund 100 m westlich erfolgen, eine ortsnahe Anbindung nach Süden östlich der Einschleifung ist nicht sinnvoll bzw. möglich. Somit sind hier 2 Knotenpunkte erforderlich, was aus verkehrlicher Sicht als kritisch bewertet wird (Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs, Nachvollziehbarkeit - siehe oben).
- Die mittleren **Varianten V 1.1/V 1.2** erlauben sowohl eine Einschleifung auf die K 51 als auch einen gemeinsamen Knotenpunkt, der als Ampelkreuzung oder als Kreisverkehr ausgebildet werden kann.
  Eine Einschleifung hat - ähnlich wie oben erläutert - den erheblichen Nachteil, dass sowohl der östliche Abschnitt der K 51 als auch die Zubringerstraße nach Süden und die Radwegeverbindungen in einem engen räumlichen Zusammenhang zusammengeführt werden müssen.
  Eine Ampelkreuzung oder ein Kreisverkehr können dagegen sowohl K 51 als auch Ortsentlastungsstraße (nördlicher Ast) und Zubringer bzw. die langfristige Option Weiterbau (südlicher Ast) leistungsfähig, verkehrssicher und gut nachvollziehbar verbinden.
- Die westlichen **Varianten V 2.1/V 2.2** sind so ausgelegt, dass hier ein gemeinsamer Knotenpunkt als sinnvolle Anbindung in Frage kommt. Eine Einschleifung auf die K 51 müsste weiter westlich erfolgen und würde für die südliche Anbindung zu den oben beschriebenen Nachteilen einer getrennten Verbindung führen.

Im Ergebnis wird aus verkehrlicher Sicht ein **gemeinsamer Knotenpunkt** eindeutig für sinnvoll gehalten. Favorisiert wird in dieser Lage ähnlich zur bestehenden Situation im Nordosten ein **Kreisverkehr** (1. BA mit Kreisverkehren jeweils an den wichtigen Knotenpunkten mit den überörtlichen Straßen L 786 und B 476), der eine flüssige Abwicklung des Verkehrsgeschehens erlaubt und der jeweils eine entsprechende Signalwirkung aus verkehrlicher und städtebaulicher Sicht besitzt.

3.2.2 Vergleichende städtebauliche Bewertung der Trassenvarianten

Zur vergleichenden städtebaulichen Bewertung der verbleibenden Trassenvarianten werden diese in den anschließend folgenden Tabellen anhand der folgenden Kriterien bewertet:

I. Siedlungsentwicklung, Flächeninanspruchnahme, Immissionsschutz

→ **Baustrecke und Flächenverbrauch:**
- Berechnung: Trassenlänge in Meter x Korridor Straßentrasse, Ortsentlastungsstraße: mittlere Breite 20 m (Korridor Straßentrasse einschl. Entwässerung minimal 15 m, Trassenbreite plus erst in der Ausbauplanung festzulegenden Nebenanlagen (tlw. Radweg, Einmündungen, Böschungen, Pflanzstreifen, Schutzwände etc.) führen zu mittleren Breiten um 20 m, davon versiegelte Breite von 10,5 m für Straße + Randbereich); Zubringer: reduzierte Breite ca. 17 m (noch keine Detailplanung).

→ **Eingriff in städtebaulich gut entwickelte Ortsrandlagen oder in Grünflächen/Freiraumfunktionen mit Siedlungsbezug:**
- Städtebaulich gut entwickelte Siedlungsrandlage oder hochwertiger Ortsrand,
- Nähe zur bebauten Ortslage,
- Grünflächen/Freiraum mit Funktionen für den Siedlungsbereich wie Sport-/Spielflächen, Parkanlagen und andere gestaltete Freizeit-/Naherholungsflächen.

→ **Topographie, Lage, Bündelung der Trasse mit vorhandenen Verkehrswegen oder Leitungstrassen, Wirksamkeit der Trasse:**
- Einfügen des Verkehrsbauwerks in den Siedlungs- und Landschaftsraum und visuelle Auswirkungen,
- Mögliche Bündelung vorhandener Trassen (Nutzung vorhandener Zäsuren im Freiraum, geringere Eingriffswirkung etc., geringere Neuversiegelung, geringere Auswirkungen auf Orts- und Landschaftsbild).

→ **Denkmalschutz, kulturhistorisch wichtige orts-/landschaftsbildprägende Situationen:**
- Beeinträchtigung wertvoller Bereiche/Gebäude durch Nähe der Trasse, Zerschneidung von Blickachsen etc.

→ **Abstand zur Wohnbebauung in Siedlungsbereichen:**
- Auswirkungen auf Siedlungsbereich und Wohnumfeld, Störungen durch Heranrücken und Immissionen, insbesondere Lärm.

→ **Abstand zu Hofstellen und Streubebauung im Außenbereich:**
- Auswirkungen auf Wohngebäude und Wohnumfeld, Störungen durch Heranrücken und Immissionen, insbesondere Lärm.

II. Verkehr/funktionale Verknüpfung

→ **Zielerreichung Ortsumgehung/-entlastung:**
- Ggf. quantifizierbare Unterschiede in der Wirkung der Verbindung Ortsentlastungsstraße - K 51 gemäß verkehrsgutachterlicher Prüfung.

→ **Verknüpfung mit K 51/Weiterführung der Trasse:**
- Möglichkeiten der Anbindung (ein oder zwei Knotenpunkte) und Knotenpunktgestaltung (Einschleifung, Kreuzung, Kreisverkehr) und Möglichkeiten der sinnvollen Fortführung,
- Ausgangspunkt für südliche Weiterführung mit Zubringer (Planungsspielraum im Bereich Tecklenburger Weg etc. - Zerstörung prägender Wegeführung mit Gehölzen oder westlicher Versatz).

→ **Trennung von Wegesystemen und funktionalen Beziehungen/Nachbarschaften:**
- Veränderungen von Funktionsbeziehungen innerhalb des Siedlungsbereichs aufgrund der Trassenführung, Konflikt Verbreiterung/angrenzende Nutzungen, prägende Situationen,
- Kreuzung von Wirtschaftswegen/Anbindung möglich oder wird unterbunden.

III. Nutzungskonkurrenz

→ **Betroffenheit Landwirtschaft:**
- Auswirkungen auf landwirtschaftliche Strukturen, gute oder schlechte Nutzbarkeit von (möglichst großen) Restflächen, Nutzungsverträglichkeit Trasse/Landwirtschaft.

→ **Betroffenheit Forstwirtschaft:**
- Auswirkungen auf Waldbereiche bzw. Wäldchen oder Waldränder und auf forstwirtschaftliche Strukturen.

→ **Betroffenheit potenzieller GE/GI-Entwicklungsflächen:**
- Beeinträchtigung potenzieller Bauflächen, Einschränkungen der Planungsmöglichkeiten
- oder erstmalige städtebauliche Entwicklungsmöglichkeiten für Gewerbe, die sich mit neuer Trasse ergeben.

→ **Betroffenheit potenzieller Wohn-/Mischbauflächen:**
- Beeinträchtigung potenzieller Bauflächen, Einschränkungen der Planungsmöglichkeiten und entsprechende Auswirkungen auf Ortsrandlage/Landschaftsbild.

→ **Betroffenheit von Erholungsfunktionen im Freiraum:**
- Beeinträchtigung Landschafts-/Ortsbild, Trennwirkung im Erholungswegenetz, Zerschneidung Naherholungsgebiete.

Hinweis: *Der Trassenvergleich unter umweltfachlichen Gesichtspunkten erfolgt in der UVS. Die Ergebnisse beider Bewertungen werden in Kapitel 4 und 5 zusammengeführt.*

Die Bewertung erfolgt in einer fünfstufigen Skala mit entsprechenden Punktwerten. Die daraus ermittelte Summe ergibt eine Rangfolge der Trassenvarianten nach den o.g. Kriterien. Es werden nur einfache Punktwerte vergeben, eine Gewichtung bleibt der weiteren Diskussion vorbehalten. 5 Punkte werden nur vergeben, wenn keine oder eine nur sehr geringfügige Betroffenheit besteht. Folgender Bewertungsschlüssel liegt zugrunde:

Bewertung	gut geeignet/ sehr geringe Betroffenheit	Geeignet/ geringe Betroffenheit	durchschnittlich geeignet/ Betroffenheit	weniger geeignet/ erhebliche Betroffenheit	nicht geeignet/ massive Betroffenheit
Punktwert	5	4	3	2	0

In der folgenden Tabelle werden die oben genannten Kriterien und Fragestellungen zusammengefasst und in vereinfachter Form bewertet:

Städtebauliche Bewertung der Trassenvarianten „Ortsentlastungsstraße bis zur K 51“:

	Trassenvariante					
	1.1	1.2	2.1	2.2	3.1	3.2
I. Siedlungsentwicklung, Flächeninanspruchnahme, Immissionsschutz						
- Baustrecke und Flächenverbrauch	3	3	2	2	4	4
- Eingriff in städtebaulich gut entwickelte Ortsrandlagen, Grünflächen/Freiraumfunktionen mit Siedlungsbezug	5	5	5	5	5	5
- Topographie/Lage, Bündelung mit vorhandenen Verkehrswegen/Leitungstrassen, Wirksamkeit Trasse	0	0	3	2	3	2
- Denkmalschutz, kulturhistorisch wichtige orts-/landschaftsbildprägende Situationen	2	4	2	3	0	0
- Abstand zur Wohnbebauung in Siedlungsbereichen	5	5	5	5	5	5
- Abstand zu Hofstellen und Streubebauung im Außenbereich	2	3	4	4	0	0
II. Verkehr/funktionale Verknüpfung						
- Zielerreichung Ortsumgehung/-entlastung	5	5	5	5	5	5
- Verknüpfung mit K 51/Weiterführung der Trasse	5	5	3	3	2	2
- Trennung von Wegesystemen und funktionalen Beziehungen/Nachbarschaften	3	4	0	0	0	0
III. Nutzungskonkurrenz						
- Betroffenheit Landwirtschaft	2	3	4	4	4	4
- Betroffenheit Forstwirtschaft	5	5	3	2	3	2
- Betroffenheit potenzieller GE/GI-Entwicklungsflächen	2	3	5	5	3	3
- Betroffenheit potenzieller Wohn-/Mischbauflächen	5	5	5	5	5	5
- Betroffenheit von Erholungsfunktionen im Freiraum	4	4	2	2	2	2
Städtebauliche Gesamtbewertung (ohne weitere Gewichtung)	**48**	**54**	**48**	**47**	**41**	**39**

Städtebauliche Bewertung der Trassenvarianten „südlicher Zubringer“:

	Varianten südlicher Zubringer	
	A.1	**A.2**
I. Siedlungsentwicklung, Flächeninanspruchnahme, Immissionsschutz		
- Baustrecke und Flächenverbrauch	3	3
- Eingriff in städtebaulich gut entwickelte Ortsrandlagen, Grünflächen/Freiraumfunktionen mit Siedlungsbezug	3	3
- Topographie/Lage, Bündelung mit vorhandenen Verkehrswegen/Leitungstrassen, Wirksamkeit Trasse	2	3
- Denkmalschutz, kulturhistorisch wichtige orts-/landschaftsbildprägende Situationen	0	3
- Abstand zur Wohnbebauung in Siedlungsbereichen	3	3
- Abstand zu Hofstellen und Streubebauung im Außenbereich	2	2
II. Verkehr/funktionale Verknüpfung		
- Zielerreichung Ortsumgehung/-entlastung	4	4
- Verknüpfung mit K 51/Weiterführung der Trasse	3	4
- Trennung von Wegesystemen und funktionalen Beziehungen/Nachbarschaften	0	3
III. Nutzungskonkurrenz		
- Betroffenheit Landwirtschaft	3	2
- Betroffenheit Forstwirtschaft	5	5
- Betroffenheit potenzieller GE/GI-Entwicklungsflächen	5	5
- Betroffenheit potenzieller Wohn-/Mischbauflächen	4	4
- Betroffenheit von Erholungsfunktionen im Freiraum	2	3
Städtebauliche Gesamtbewertung (ohne weitere Gewichtung)	**39**	**47**

Zusammenfassend ergibt sich aus städtebaulicher Sicht **ohne eine weitergehende Gewichtung** der einzelnen Kriterien ein relativ deutliches Ergebnis:

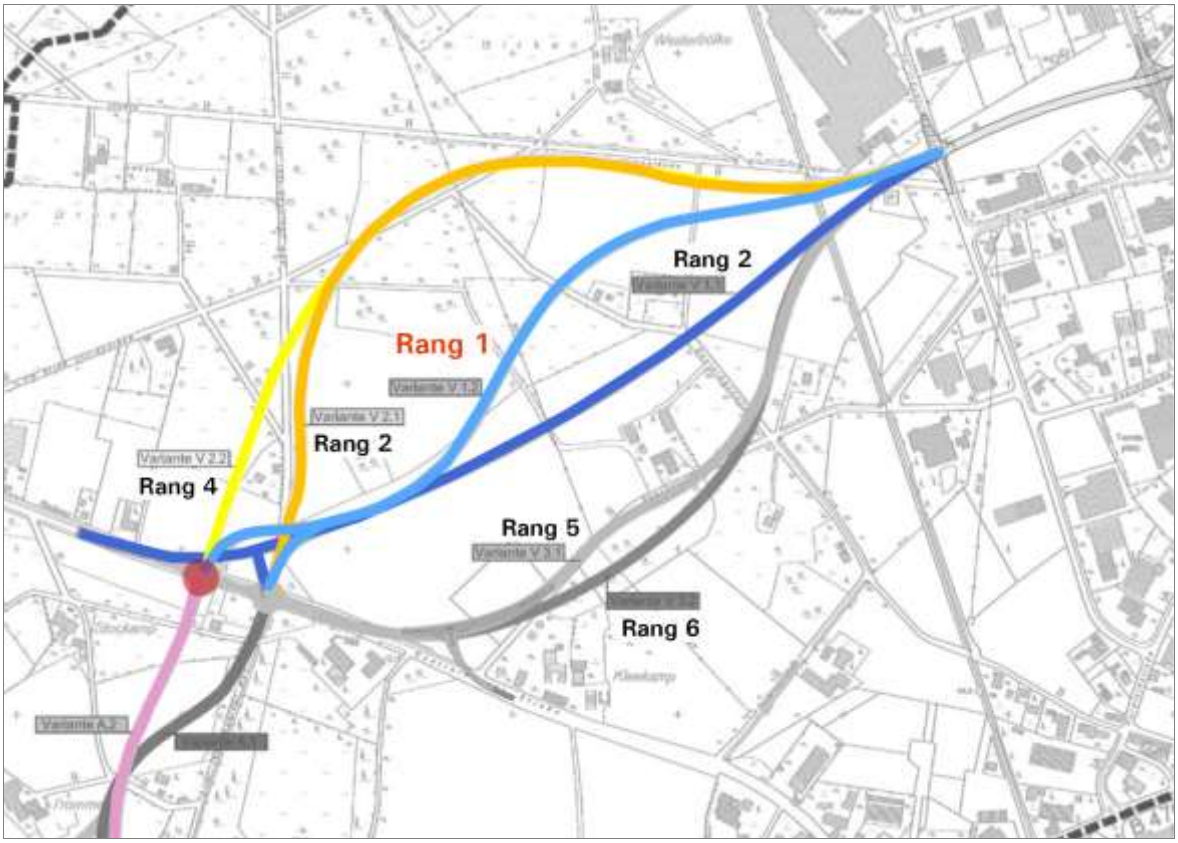


Abb. 8: Städtebauliche Bewertung der Trassenvarianten - ohne Maßstab Δ^{Nord}

- **Variante V 1.2** ist ebenso wie in der UVS in der Summe die verträglichste Variante. Diese erreicht in allen 3 Kriteriengruppen die beste oder zumindest mit die beste Punktzahl.
- Die **Varianten V 1.1, V 2.1 und V 2.2** liegen eng beieinander. Allerdings ergeben sich deutliche Unterschiede in den einzelnen Kriteriengruppen:
  - Bei den Kriterien Siedlungsentwicklung/Immissionsschutz schneiden die Trassen V 2 besser ab, weil aufgrund der Trassenverschwenkung die Streubebauung deutlich weniger betroffen ist.
  - Bei den verkehrlichen Fragestellungen haben die V 2-Varianten den Nachteil, dass die Wegeverbindungen und Verkehrsbeziehungen für Kfz und Radfahrer im Außenbereich deutlich mehr betroffen sind.
- Die **Varianten V 3.1 und V 3.2** schneiden vergleichsweise am schlechtesten ab, da im Bereich Speckstraße vorhandene Hofstellen und Streubebauung sowie Wegebeziehungen stark betroffen sind (Lage und Auswirkungen auf den Bereich, Immissionsschutz, Unterbrechung von Wegebeziehungen etc.). Die mögliche Bündelung von Wegetrassen kann diese Nachteile aus städtebaulicher Sicht kaum aufwiegen.
- Als Anbindung nach Süden zur Friedrich-Menzefricke-Straße schneidet **Variante A.2** deutlich besser ab, da die Wegebeziehung Alter Tecklenburger Weg erhalten

werden kann (hier relevant: kulturlandschaftsprägende Trasse, Erhalt der Wegeverbindung für Radfahrer/Fußgänger und Naherholung).

- **Einstufung und Qualität der Prüfung, Gewichtung:** Die aufgeführten Kriterien und die Punktwertvergabe stellen - anders als bei der Schutzgut-Systematik der UVS gemäß UVPG - eine auf städtebaulichen Überlegungen basierende Auswahl bzw. Wertung durch die Bearbeiter dar. Die Bewertung soll möglichst plausibel und vergleichbar erfolgen, ein Anspruch auf ein absolut objektivierbares inhaltliches und rechnerisches Wertesystem kann damit aber nicht verbunden sein.
  Wird als Kontrollrechnung eine Gewichtung durchgeführt oder werden einzelne Kriterien gebündelt oder ggf. auch ersetzt, ändert sich jedoch an dem Trend zu Gunsten der **Variante V 1.2** kaum etwas, da wie dargelegt diese Variante bei fast allen wichtigen Aspekten überdurchschnittlich gut abschneidet. Ausgenommen ist lediglich das Kriterium „Bündelung mit vorhandenen Wegen/Trassen", das jedoch hier aufgrund der Nachteile (siehe oben) aus städtebaulicher Sicht als kritisch gesehen wird. Aus diesen Gründen schneiden die **Varianten V 3** letztlich auch bei anderen Gewichtungen kaum wesentlich besser ab.

Ergebnis der städtebaulichen Prüfung:
*In der Summe stellt die **Variante V 1.2 in Verbindung mit der Variante A.2 die verträglichste Gesamtlösung** dar. Die Verknüpfung in Höhe Knetterhauser Straße sollte als Kreisverkehr erfolgen.*

4. Gesamtbetrachtung: Trassenvorschlag nach Auswertung der städtebaulichen und umweltfachlichen Ergebnisse

In der UVS und in der in Kapitel 3.2 erfolgten städtebaulichen Bewertung der in die engere Auswahl aufgenommenen Trassenvarianten sind jeweils die **Variante V 1.2** und die **Variante A.2** für den südlichen Zubringer als vergleichsweise gut bewertet worden und haben Rang 1 erhalten. Die folgende Tabelle verdeutlicht die Rangfolge und die Unterschiede zwischen der umweltfachlichen und der städtebaulichen Prüfung:

	Trassen-/Zubringervariante							
Rangfolgen	**V 1.1**	**V 1.2**	**V 2.1**	**V 2.2**	**V 3.1**	**V 3.2**	**A.1**	**A.2**
Städtebauliche Bewertung	2	1	2	4	5	6	2	1
Umweltverträglichkeitsstudie	3	1	5	6	2	4	2	1

Über die somit gegebene gemeinsame Präferenz für Variante V 1.2 hinaus ergibt sich folgende Situation:

- Die **Variante V 1.1** ist jeweils ähnlich - auch im Vergleich der Punktdifferenzen zu den folgenden Varianten - als 2. oder 3. Rang bewertet worden.
- In der UVS schneidet v.a. die Variante **V 3.1** aufgrund der Trassenbündelung und der relativ kurzen Verbindung relativ gut ab. In der städtebaulichen Bewertung

führt jedoch die örtliche Situation mit der umgebenden Streubebauung und der Beanspruchung der Wegeabschnitte zu einer negativen Bewertung.

- In der UVS werden anders als in der städtebaulichen Bewertung die **Varianten V 2.1 und V 2.2** negativ bewertet, da der Schutz der Wohnnutzungen und die Freihaltung der hofnahen Ackerflächen zu Lasten von Natur und Landschaft zur Trassenverschiebung in den weiteren Außenbereich führt. Angesichts der dort betroffenen Wäldchen, Randstrukturen etc. fallen die Inanspruchnahme wertvoller Lebensräume und artenschutzfachliche Konflikte hier deutlich negativer ins Gewicht.

Rang 1 nehmen somit als Ergebnis der UVS und der städtebaulichen Bewertung **Variante V 1.2** und **Variante A.2** für den südlichen Zubringer ein. Für die Trassenführung der Variante V 1.2 besteht zudem noch ein gewisses **Optimierungspotenzial**. Durch eine leichte Verschiebung im nördlichen Abschnitt Richtung Tonweg mit einer anderen Radienführung im Bereich zwischen Streubebauung und Tonweg können die Wohnnutzungen und ggf. auch die landwirtschaftlichen Interessen etwas mehr berücksichtigt werden. Die insofern positiven Aspekte der Varianten 3 können ohne die ansonsten erheblichen umweltfachlichen Nachteile gemäß UVS etwas mehr für diese Trasse V 1.2 genutzt werden. Einzelheiten wie die genauen Lkw-tauglichen Kurvenradien wären je nach Trassenentscheidung in der weiteren Bearbeitung gemeinsam durch Stadt und Fachplaner herauszuarbeiten.

Rang 2 nimmt **Variante V 1.1** ebenfalls in Verbindung mit **Variante A.2** für den südlichen Zubringer ein. Nachteile sind hier aber im Vergleich zur Variante V 1.2 v.a. die größere Betroffenheit der Hofstelle und der Landwirtschaft sowie der Streubebauung.

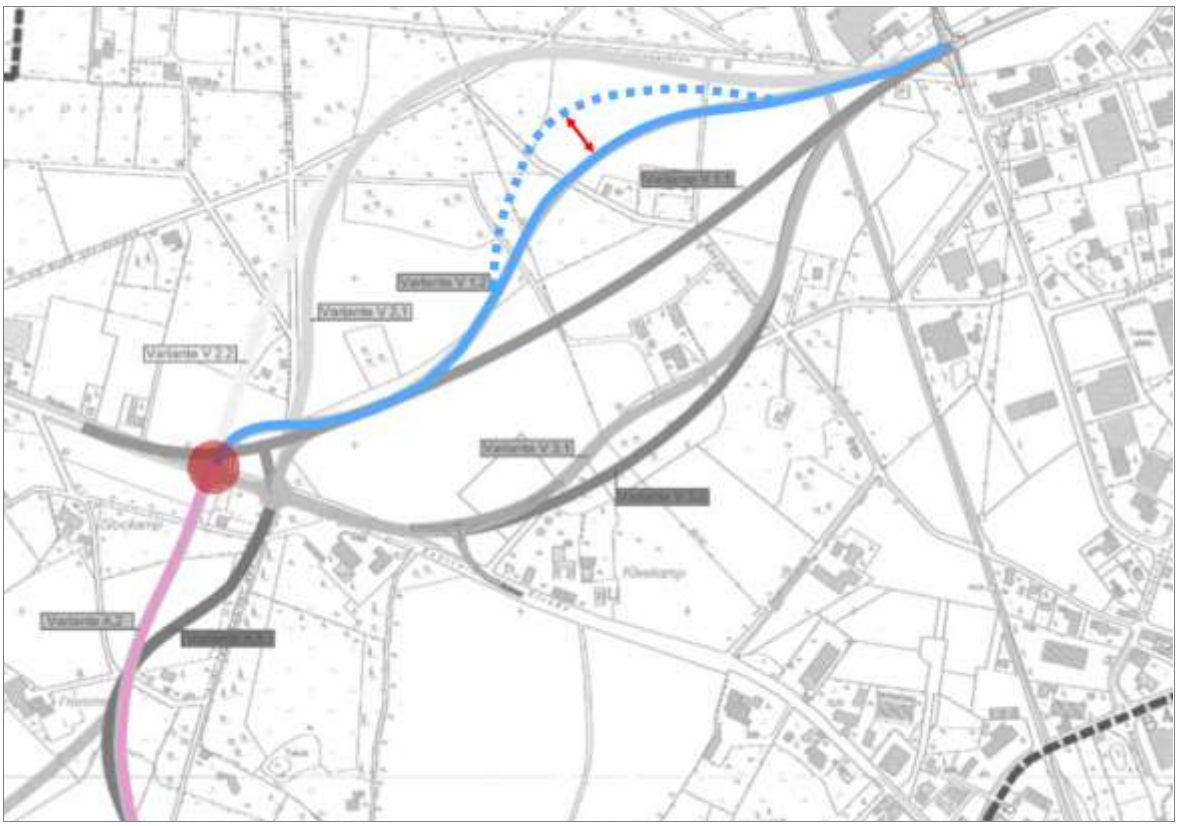


Abb. 9: Zusammenfassende Bewertung der Trassenvarianten - ohne Maßstab Δ^{Nord}

In der weiteren Variantendiskussion kommen als **eventuelle Alternativtrassen** in Verbindung mit der zu präferierenden Zubringer-Variante A.2 ggf. noch folgende (Unter-) Varianten der Hauptvarianten 2 und 3 in Frage:

- **V 2.2** (Nachteile sind v.a.: aus Sicht der UVS kritischste Trasse, aus städtebaulicher Sicht aber durchaus Vorteile i.V.m. der Zubringer-Variante A.2).
- **V 3.1** (Nachteile sind v.a.: aus städtebaulicher Sicht kritische Trasse aufgrund der Betroffenheit Streubebauung, Hofstelle, Wegenetz etc., aus Sicht der UVS aber relativ geringe Eingriffswirkungen).

Nicht mehr in Frage kommen aus Sicht der Verfasser **folgende Trassenvarianten**:

- **V 2.1** (Nachteile sind v.a.: Verknüpfung über den Knotenpunkt Alter Tecklenburger Weg, sehr kritische Trasse aus Sicht der UVS, also Zwischenergebnis: Trasse V 2.2 wäre die bessere Untervariante).
- **V 3.2** (Nachteile sind v.a.: kritische Trasse aus städtebaulicher Sicht aufgrund Betroffenheit Streubebauung, Hofstelle, Wegenetz etc., keine gute Bewertung aus Sicht der UVS, also Zwischenergebnis: Trasse V 3.1 wäre die bessere Untervariante).

5. Vorschlag zum weiteren Planverfahren

Die Erarbeitung der **Umweltverträglichkeitsstudie (UVS)** mit artenschutzfachlichen Untersuchungen und die **städtebauliche Bewertung** der nach den Vorprüfungen ggf. tatsächlich in Frage kommenden denkbaren Planvarianten stellen die Grundlage für die Entscheidung über eine weiter zu verfolgende Trasse und für die weiteren Planungsarbeiten der Stadt Versmold dar.

Die verkehrlichen Grundlagen für die Grundsatzentscheidung über den Bau der Ortsentlastungsstraße und für die Fortsetzung mit dem 2. Bauabschnitt sind in den **verkehrsplanerischen Untersuchungen** seit dem Jahr 2001 bis hin zur **Fortschreibung des Verkehrsentwicklungsplans der Stadt Versmold** (Schlussbericht April 2013) und zur **Beurteilung der verkehrlichen Auswirkungen des 2. Bauabschnitts der Ortsentlastungsstraße** (Mai 2013 - siehe oben, Kapitel 1.2) gelegt worden.

Auf diesen Grundlagen kann bzw. soll nun das **weitere Planverfahren** für die geplante Ortsentlastungsstraße mit Zubringer durchgeführt werden. Die Straße soll als Gemeindestraße erstellt werden. In Frage kommen für das Vorhaben entweder

- ein Planfeststellungsverfahren gemäß § 38 Straßen- und Wegegesetz NRW (StrWG NRW) oder
- ein planfeststellungsersetzender Bebauungsplan gemäß § 38(4) StrWG NRW in Verbindung mit dem Baugesetzbuch (BauGB).

Die Stadt Versmold hat diese Fragestellung juristisch erörtern lassen. Im Ergebnis wird danach aufgrund der konkreten Rahmenbedingungen und der Erfahrungen mit dem 1. Bauabschnitt vorgeschlagen, analog zum Bebauungsplan Nr. 60 für den 1. Bauabschnitt einen weiteren **Bebauungsplan gemäß § 9 BauGB für den 2. Bauabschnitt mit Zubringer** aufzustellen.

Im Zuge des Bebauungsplan-Verfahrens ist zunächst eine Entscheidung über die sinnvollste Trassenvariante zu treffen. Die fachliche Prüfung gemäß UVS und städtebaulicher Bewertung hat auf **Rang 1** wie dargelegt **Variante V 1.2** und **Variante A.2** für den südlichen Zubringer ergeben.

Allerdings sollten für eine **fundierte Trassenentscheidung** weitere Abwägungsmaterialien aus der betroffenen Öffentlichkeit und von Fachbehörden gesammelt werden. Daher wird vorgeschlagen, zunächst im Zuge der frühzeitigen Beteiligungsschritte gemäß §§ 3(1), 4(1) BauGB die aus fachlicher Sicht nach der vorliegenden Prüfung favorisierte Variante V 1.2 und die ggf. alternativ denkbaren V 1.1, V 2.2 und V 3.1 mit Darlegung der jeweiligen Vor- und Nachteile und der besonderen Bedeutung der Ergebnisse der UVS zur Diskussion zu stellen.

Versmold, im August 2013