STADT VERSMOLD

Bebauungsplan Nr. 64

„Ortsentlastungsstraße, 2. Bauabschnitt“ mit südlichem Zubringer, hier:

Variantendiskussion

- frühzeitige Bürger- und Behördenbeteiligung gemäß §§ 3(1), 4(1) BauGB -

Vorentwurf, Juni 2014

In Zusammenarbeit mit der Verwaltung:

Büro für Stadtplanung und Kommunalberatung
Tischmann Schrooten
Berliner Straße 38, 33378 Rheda-Wiedenbrück

Umfang der Vorentwurfs-Unterlagen:

I. Begründung - Kurzfassung als Vorentwurf

1. Einführung und übergeordnete Zielsetzung

2. Einstieg in das Bebauungsplan-Verfahren: Variantendiskussion und frühzeitige Bürger- und Behördenbeteiligung gemäß §§ 3(1), 4(1) BauGB

3. Ortsentlastungsstraße Versmold: Ausgangslage, Ziele, Rahmenbedingungen

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

3.2 Verkehrsentwicklungsplan und Planungsziele für den Bauabschnitt 2

3.3 Ausgangslage und Planungsgrundlagen im Bereich des 2. Bauabschnitts

3.3.1 Aktuelle Nutzungen, städtebauliche Rahmenbedingungen und Verkehrsnetz

3.3.2 Planungsrechtliche Grundlagen

II. Anlage: Variantendiskussion

Ortsentlastungsstraße Versmold, 2. Bauabschnitt mit südlichem Zubringer: Variantendiskussion und Trassenfindung - Schlussbericht, Stadt Versmold und Planungsbüro Tischmann Schrooten, August 2013 mit Anlagen und Karten:

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

Karte 1: Übersicht: Zielsetzungen, Zwangspunkte und Variantendiskussion

Karte 2: Nutzungsübersicht

Karte 3: Trassendiskussion, Stufe I: grundlegende Trassenführungen

Karte 4: Trassendiskussion, Stufe II: Trassenvarianten

1. Einführung und übergeordnete Zielsetzung

Die Stadt Versmold verfolgt seit Ende der 1990er 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 sowie verkehrsplanerische Untersuchungen der Rahmenbedingungen und der Auswirkungen des Vorhabens eingeleitet worden.

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. Einstieg in das Bebauungsplan-Verfahren: Variantendiskussion und frühzeitige Bürger- und Behördenbeteiligung gemäß §§ 3(1), 4(1) BauGB

Als Grundlage für das Planverfahren wurde im Jahr 2013 eine **Variantenprüfung mit Umweltverträglichkeitsstudie** erarbeitet.[1] In dieser Untersuchung sind die früheren Arbeiten zusammengefasst und mögliche Trassenvarianten in dem Untersuchungskorridor aus städtebaulicher Sicht und aus Umweltsicht geprüft und bewertet worden. Diese Variantendiskussion wurde im Juli 2013 und im November/Dezember 2013 im Planungs- und Umweltausschuss sowie in der Stadtvertretung vorgestellt und erörtert. In den entsprechenden Beratungsvorlagen sind der bisherige Planungsverlauf und die Zielsetzung der Stadt Versmold, eine umfassende Bürgerbeteiligung durchzuführen, dargelegt worden (siehe Drucksachen Nr. VL-97/2013 und Nr. VL-157/2013 sowie Sitzungsprotokolle).

[1] Ortsentlastungsstraße Versmold, 2. Bauabschnitt mit südlichem Zubringer: Variantendiskussion und Trassenfindung - Schlussbericht, Stadt Versmold und Planungsbüro Tischmann Schrooten, August 2013 mit Anlagen und Karten

Im Ergebnis hat die Stadtvertretung der Stadt Versmold in der Sitzung am 19. Dezember 2013 beschlossen, dass neben der aus fachlicher Sicht nach dem gegenwärtigen Stand verträglichsten Trasse (= sog. Variante 1.2) auch die anderen Varianten gleichwertig in die Diskussion im Rahmen der frühzeitigen Beteiligungsschritte gemäß §§ 3(1), 4(1) BauGB einzubringen sind. Ziel ist es, möglichst umfassende Abwägungsgrundlagen für die Trassenführung zu erhalten. Somit wird als Grundlage für die ersten Verfahrensschritte gemäß §§ 3(1), 4(1) BauGB noch kein Vorentwurf eines Bebauungsplans mit einer konkreten Trasse, sondern die o.g. **Variantenprüfung mit Anlagen** vorgelegt. Auf Basis der in diesem Schritt eingehenden Stellungnahmen aus der Bürgerschaft und von den Fachbehörden sowie auf Basis der weiteren fachplanerischen Arbeiten soll dann die **Entscheidung über das weitere Planverfahren und für eine konkret auszuarbeitende Straßentrasse** getroffen werden.

Der in der Anlage beigefügte **Schlussbericht der fachplanerischen Variantendiskussion** ist wie folgt gegliedert:

- In Kapitel 1 werden zusammenfassend die Vorgeschichte des Projekts „Ortsentlastungsstraße Versmold“, Verkehrsgutachten, Planungsziele und städtebauliche Rahmenbedingungen im Untersuchungsgebiet dargelegt. Anschließend wird schrittweise die Variantendiskussion bis zum aktuellen Planungsstand im Sommer 2013 vorgestellt. Kapitel 1 ist somit auch Grundlage dieser Kurzbegründung.
- In Kapitel 2 werden zunächst die unter Beachtung der Zielsetzungen bestehenden Zwangspunkte für die Straßenführung 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 spätere 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.

Die zugehörigen Karten mit Trassenvarianten etc. sowie die folgenden Anlagen sind ebenfalls als Planungsgrundlage für das Beteiligungsverfahren beigefügt:

A.1 Fortschreibung des Verkehrsentwicklungsplans der Stadt Versmold

A.2 Beurteilung der verkehrlichen Auswirkungen des 2. BA der Ortsentlastungsstraße

A.3 Umweltverträglichkeitsstudie - Neubau der Ortsentlastungsstraße 2. BA mit faunistischen Untersuchungen

3. Ortsentlastungsstraße Versmold: Ausgangslage, Ziele, Rahmenbedingungen[2]

3.1 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 erhebliche 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**[3] überprüft und bestätigt worden. Im Rahmen dieser Untersuchung wurde ein Verkehrsmodell für die Stadt Versmold

[2] Hinweis: Kapitel 3 als leicht gekürzter Auszug aus: Ortsentlastungsstraße Versmold, 2. Bauabschnitt mit südlichem Zubringer: Variantendiskussion und Trassenfindung - Schlussbericht, siehe dort, Kapitel 1

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

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.

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.[4]

[4] 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!

3.2 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.[5]

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[6] 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 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.

---

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

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

Die folgende Übersichtsklarte verdeutlicht diese Trassenalternative:

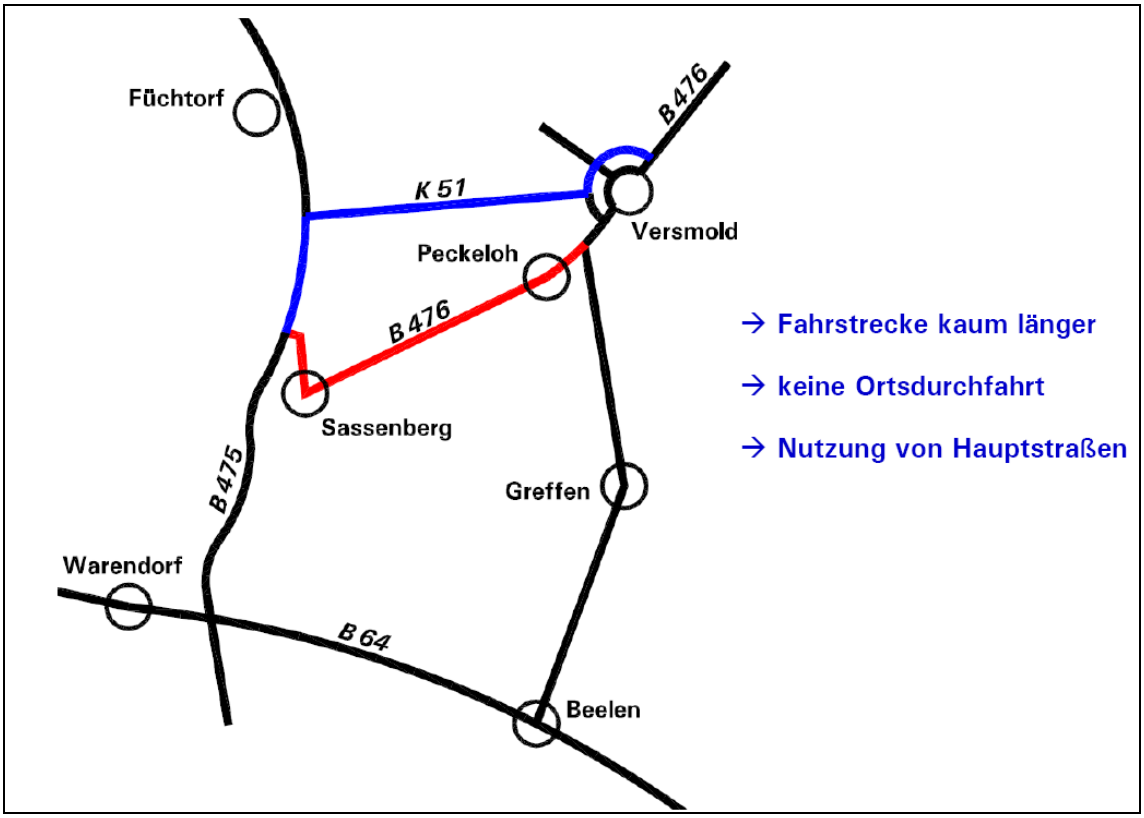

Abb. 1: Verkehrsbeziehungen
Grundlage: Büro Lutermann 2012 - ohne Maßstab Δ^{Nord}

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 querenden Wohngebiete 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. Im Schlussbericht zur Variantendiskussion in der Anlage werden die hier v.a. bedeutsamen Prognosefälle dargestellt (siehe dort, Kapitel 1.2). Aus den Berechnungen im Verkehrsentwicklungsplan ergibt sich aus Sicht der Stadt Versmold zusammenfassend für die Fragestellung Ortsentlastungsstraße:

- 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 Gesamtstrecke 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.[7] 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 Anbin-

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

dung 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.

Im Zuge der ersten Abstimmungen mit den Kreisen Gütersloh und Warendorf sowie mit der Kommune Sassenberg sind diese Überlegungen sehr positiv aufgenommen worden. Der Kreis Gütersloh ist außerdem bereit, ergänzende Maßnahmen an der K 51 bis zur Kreisgrenze nahe Füchtorf zu übernehmen. Nach dem heutigen Stand können die Planungsziele der Stadt Versmold durch diese Alternativlösung voraussichtlich überwiegend erreicht werden.

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.

3.3 Ausgangslage und Planungsgrundlagen im Bereich des 2. Bauabschnitts

3.3.1 Aktuelle Nutzungen, städtebauliche Rahmenbedingungen und Verkehrsnetz

Im Untersuchungsraum dominiert die Landwirtschaft mit teilweise intensiv genutzten, großflächigen Ackerschlägen. 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.

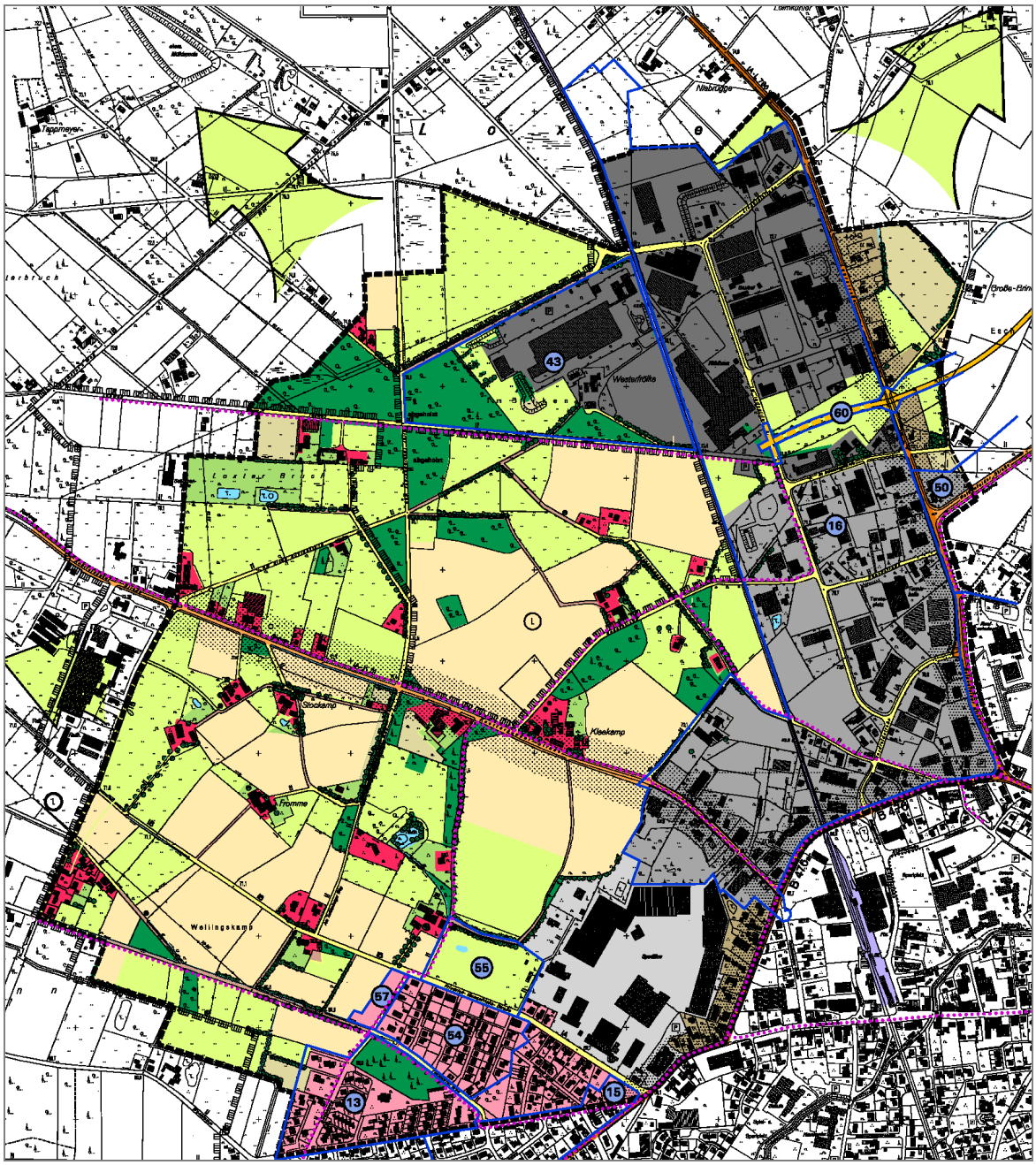

Abb. 2: Nutzungsübersicht (Legende siehe Karte 2 im Anhang zur Variantendiskussion), Grundlage: Biotoptypenkartierung, Büro Lutermann 2011 - ohne Maßstab Δ^{Nord}

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 zu 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.

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.

3.3.2 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) Flächennutzungsplan (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.

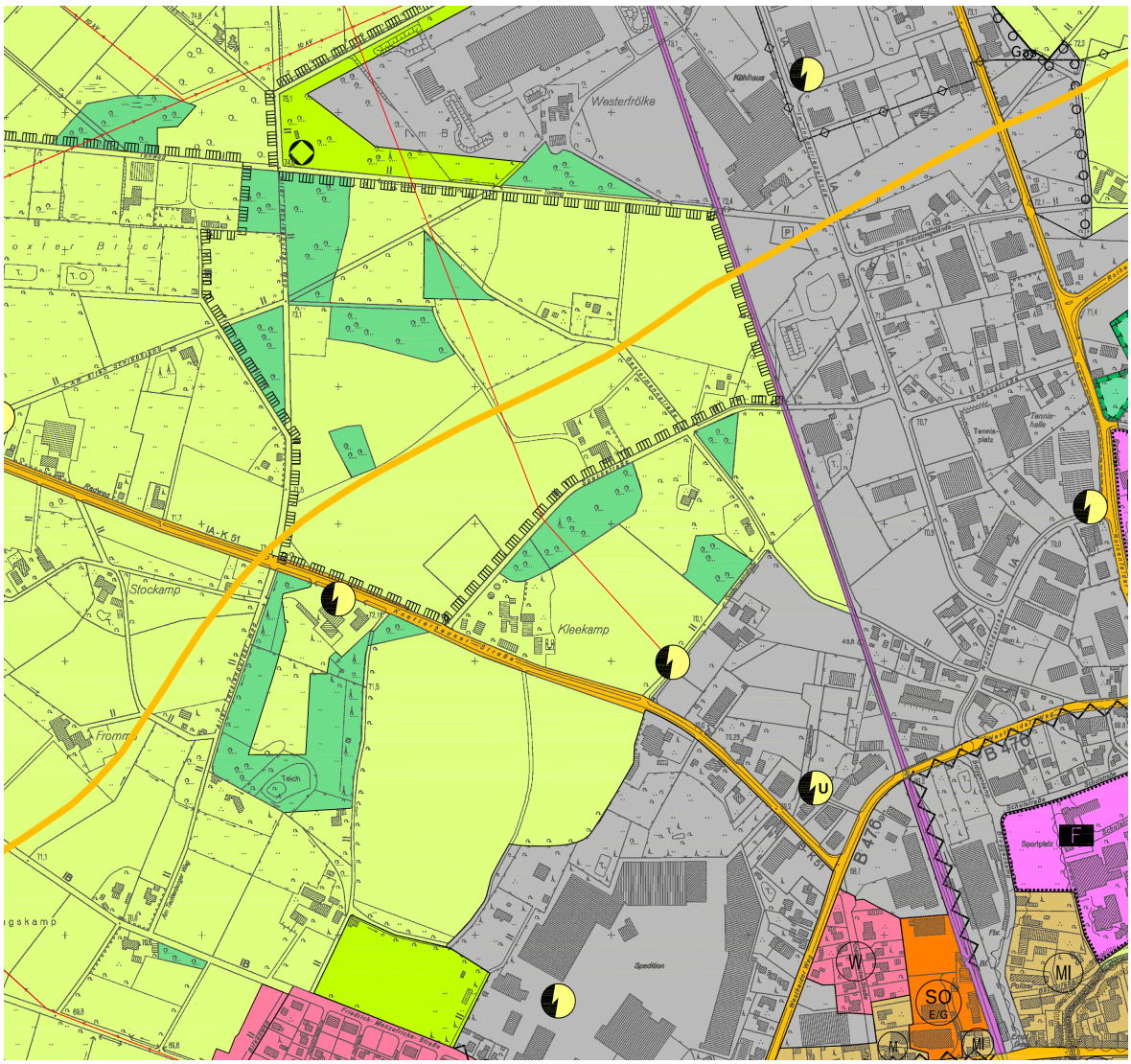

Abb. 3: Auszug aus dem Flächennutzungsplan der Stadt Versmold mit vorläufiger Gesamttrasse gemäß 21. FNP-Änderung - ohne Maßstab Δ^{Nord}

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).

Hinweis: Die Begründung zum Bebauungsplan Nr. 64 wird nach Entscheidung über eine Trassenvariante fortgeschrieben, ebenso werden die weiteren Verfahrensunterlagen mit Umweltbericht etc. erarbeitet.

Versmold, im Juni 2014