

# Anlage 1

## Protokoll

### **Planfeststellungsverfahren zum geplanten Netzschluss Südring**

**hier: Frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit an der Planung gem. § 25 Abs. 3  
Verwaltungsverfahrensgesetzes Nordrhein Westfalen**

**Datum** : 05.11.2015  
**Zeit** : 19.00 bis ca. 21.30 Uhr  
**Ort** : Reethus, Wiedenbrück

#### Teilnehmer:

**Öffentlichkeit** siehe Teilnehmerliste

**Ratsmitglieder** siehe Teilnehmerliste

**Beauftragte Büros** Frau Behrenbeck - NTS, Münster  
Herr Niederwemmer - NTS, Münster  
Herr Timmermann - Planungsbüro für Lärmschutz Altenberge, Senden  
Herr Michael - HSM-Ingenieure, Erwitte  
Frau Rexmann - Büro Mestermann Landschaftsplanung, Warstein  
Herr Mestermann - Büro für Landschaftsplanung, Warstein  
Herr Lamiri - Büro Pruss & Partner, Lippstadt

**Verwaltung** Herr Serges - Technischer Beigeordneter  
Frau Linzel - Fachbereichsleitung Stadtplanung/Bauordnung  
Herr Roesler - Abteilungsleitung Stadtplanung

Herr Serges eröffnet um 19.00 Uhr die Versammlung und begrüßt die anwesenden Bürgerinnen und Bürger und die Ratsmitglieder. Nach Vorstellung der eigenen Person sowie der Vertreter der beauftragten Fachbüros und der Verwaltung erläutert er den geplanten Ablauf der heutigen Öffentlichkeitsbeteiligung.

Des Weiteren führt er aus, dass nach dem Verwaltungsverfahrensgesetz NRW eine frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit durchzuführen ist, bevor der Antrag auf Durchführung eines Planfeststellungsverfahrens bei der Bezirksregierung Detmold gestellt wird.

Anschließend zeigt Herr Serges anhand einer PowerPoint-Präsentation den bisherigen Planungsverlauf auf und welchen Planungsstand der geplante Netzschluss Südring heute hat. Die vorliegende Planung hat im Gegensatz zur Planung, die als Grundlage für das seinerzeitige Bauleitplanverfahren erarbeitet wurde, die Qualität einer Ausführungsplanung. Aufgrund dessen besteht nach dem Planfeststellungsbeschluss die Möglichkeit zum direkten Ausbau.

Auch wurden die Regelwerke zur Erstellung einer neuen Straße novelliert, da sich die Anforderungen einzelner Nutzergruppen an den Straßenraum geändert haben. Diese neuen Vorgaben wurden bei der aktuell vorliegenden Planung berücksichtigt.

Die Ausführungen von Herrn Serges werden im Anschluss noch von Frau Linzel ergänzt. Sie weist auf die umfangreichen Siedlungserweiterungen hin, die südlich der geplanten Neubautrasse seit 1990 stattgefunden haben und durch das aktuelle Bebauungsplanverfahren „Kaiserforst“ vorgenommen werden. Die damit verbundenen Quell- und Zielverkehre werden zukünftig den Südring belasten.

Im Anschluss wird von Herrn Niederwemmer (Büro NTS) die Verkehrsuntersuchung anhand einer PowerPoint-Präsentation zum geplanten Südring vorgestellt. Zur Erstellung der Verkehrsuntersuchung wurden umfangreiche Verkehrszählungen, zum Teil mit Befragungen der Verkehrsteilnehmer, durchgeführt.

Der Untersuchungsraum wurde in 32 Verkehrszellen aufgeteilt, die jede für sich Ziel-, Quell- und Binnenverkehre erzeugen. In der Summe sind 65.000 Fahrten erfasst worden, mit einem Anteil von rd. 27.000 Fahrten im Binnenverkehr, d.h. dass die einzelnen Verkehrszellen untereinander kommunizieren. Anhand einer Grafik erläutert Herr Niederwemmer die wichtigsten Ziele im Untersuchungsraum (z.B. Wasserstraße).

Die vom Büro NTS erfassten Daten wurden anschließend in ein Verkehrsmodell eingepflegt. Über dieses Verkehrsmodell kann im Anschluss daran der Verkehrsfluss im Untersuchungsraum nachgestellt/abgebildet werden.

Aus der Ist-Analyse wurde anhand der Zählungsergebnisse eine Prognose bis 2030 entwickelt, wobei die Bevölkerungsentwicklung und die Mobilitätsentwicklung berücksichtigt wurden. Im Ergebnis ergibt diese Entwicklung den sog. „Prognose-Nullfall“, d.h. es erfolgt eine Darstellung der Verkehrsströme auf dem derzeit bestehenden Straßensystem.

Als nächster Schritt wird in dieses Verkehrsmodell die Änderung im Verkehrsnetz, in dem vorliegenden Fall der Südringschluss, mit den neuen Anschlusspunkten eingepflegt. Dies beinhaltet auch die zusätzlichen Anbindungen des Wohnquartiers Holtkampstraße.

Im Ergebnis kann demnach die Wasserstraße um rd. 4.500 Kfz/Tag entlastet werden. Der heutige Südring wird ebenfalls im Bestand erheblich vom Ziel- und Quellverkehr durch die neuen Anbindungen an den Südring „neu“ (Burgweg, Von Willen Straße) entlastet.

Durch den geplanten Bau von zwei Kreisverkehren (Lippstädter Straße und Rietberger Straße) kann die Leistungsfähigkeit dieser Verkehrskreuzungen verbessert werden.

Der Südring „neu“ wird nach der vorliegenden Prognoseberechnung, bezogen auf das Jahr 2030, voraussichtlich mit rd. 7.200 bis 8.300 Kfz/Tag belastet sein.

*Zur Verkehrsuntersuchung wurden keine Verständnisfragen an den Gutachter Herr Niederwemmer gestellt.*

Nach der Vorstellung der Verkehrsuntersuchung wird von Herrn Michael (Büro HSM) anhand einer PowerPoint-Präsentation die Straßenplanung vorgestellt.

Herr Michael macht zu Anfang deutlich, dass seine Planung auf die vorherige Verkehrsuntersuchung vom Büro NTS aufbaut.

An vier aufeinanderfolgenden Lageplänen, die in der Summe den Trassenverlauf ergeben, wird im Detail die Trassenplanung vorgestellt.

Er trifft Aussagen zur geplanten Straßenentwässerung, bzw. erläutert die geplante Vorklärung und Regenrückhaltung, die notwendig ist, bevor das Wasser in die Ems geleitet werden kann.

Ferner erklärt er, wo und in welchem Umfang aktiver Schallschutz geplant ist und in welchem Streckenabschnitt welcher Regelquerschnitt geplant ist.

An der Kreuzung Lippstädter Straße wurde die Vorgabe der Verkehrsuntersuchung

berücksichtigt und ein Kreisverkehrsplatz mit einem Durchmesser von 30,0 m (Fahrbahndurchmesser) geplant. Bis zum Einmündungsbereich Südring-Bestand sind beidseitig Nebenanlagen vorgesehen, die dem Fahrradfahrer optional und dem Fußgänger zur Verfügung stehen. Nach dem Einmündungsbereich Südring-Bestand erfolgt ein Wechsel auf eine einseitige Führung des Geh-/Radweges mit einer Breite von 5,0 m. Die Fahrbahn erhält hier eine Breite von 6,50 m. Durch die einseitige Führung ist es möglich, im Gegensatz zu früheren Planungen die Höhe der Lärmschutzeinrichtungen deutlich zu reduzieren und damit die städtebaulich/optischen Beeinträchtigungen durch die Lärmschutzeinrichtungen zu minimieren.

Im Einmündungsbereich Burgweg ist eine Querungshilfe geplant, die optional mit einer Lichtsignalanlage ausgestattet werden kann, um ein sicheres Queren der Straße zu ermöglichen.

Die parallel verlaufende Volmarstraße wird vom Burgweg bis in Höhe der Einmündung Kleingartenanlage/Parkplatz umgebaut und erhält eine Fahrbahnbreite von 3,50 m. Auch in Höhe des Einmündungsbereiches Volmarstraße/Parkplatz ist eine Querungshilfe für Radfahrer und Fußgänger vorgesehen.

Die Trassenplanung macht es in diesem Abschnitt erforderlich, dass auch die Bushaltestelle auf dem Parkplatz neu und barrierefrei ausgebaut wird. Die südlich gelegene Stellplatzzeile wird von Senkrechtaufstellung in Schrägaufstellung umgebaut, da für den geplanten Trassenquerschnitt Flächen aus der heutigen Parkplatzfläche benötigt werden.

Die Zufahrt zum Parkplatz wird so gestaltet, dass die Ein- und Ausfahrt für Gelenkbusse gewährleistet ist und durch entsprechende Beschilderung, Piktogramme, Mittelinsel und Rotmarkierung die Fußgänger und Radfahrer den Einmündungsbereich sicher queren können.

Von diesem Einmündungsbereich bis kurz vor die Emsquerung erhält die Fahrbahn einen Mittelstreifen, der als Grünstreifen ausgebildet werden soll. Lediglich im Einmündungsbereich der Von-Willen-Straße wird dieser durch den Einbau einer Querungshilfe und einer Linksabbiegespur unterbrochen.

Zur Querung der Ems sind zwei neue Brücken vorgesehen, eine für die Fahrbahn und eine weitere für den Geh-/Radweg. Diese Variante ist kostengünstiger und hat den Vorteil der besseren Belichtung unterhalb der Brückenkörper.

Nach der Emsquerung wird in Verbindung mit einer Querungshilfe die einseitige Führung des Geh-/Radweges in eine beidseitige Führung - als gemeinsamer Geh-/Radweg - geändert.

Zur Einfahrt in den Horstwiesenweg ist ebenfalls eine Linksabbiegespur vorgesehen. Die Fahrbahn erhält in diesem Abschnitt bis zum geplanten Kreisverkehrsplatz im Kreuzungsbereich Rietberger Straße eine Fahrbahnbreite von 6,50 m. Der gemeinsame Geh-/Radweg erhält eine Breite von 3,0 m und einen Sicherheitsstreifen von 0,75 m als Abgrenzung zur Fahrbahn. Den Abschluss bildet der Kreisverkehr an der Rietberger Straße / Ostring. Damit ist der Ringschluss gegeben.

*Im Anschluss wurden Verständnisfragen zum Lärmschutz auf der Emsbrücke und zur sicheren Führung der Radfahrer im Bauabschnitt mit der einseitigen Führung gestellt. Diese Fragen wurden von Herrn Timmermann und von Herrn Michael beantwortet, dass im Bereich der Brücke kein Lärmschutz erforderlich wird und durch bauliche Maßnahmen (Mittelinsel, Radwegmarkierung u. Beschilderung) der Einmündungsbereich verkehrssicher*

*ausgebaut wird.*

Nachdem die Trassenplanung vorgestellt wurde, stellt Herr Timmermann vom Planungsbüro für Lärmschutz Altenberge in Senden die Ergebnisse der Lärm- und Schadstoffuntersuchung anhand einer PowerPoint-Präsentation vor.

Die rechtliche Grundlage zur Lärmvorsorge ist im Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG), in der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) und in der Verkehrswege-Schallschutzmaßnahmenverordnung (24. BImSchV) verankert.

Bei dem Bau oder der wesentlichen baulichen Änderung von Straßen ist die Anspruchsvoraussetzung für eine Lärmvorsorge zu prüfen.

Welcher Schutzanspruch besteht, steht in Abhängigkeit zur Nutzung. Wohnen hat einen höheren Anspruch als beispielsweise eine gewerbliche Nutzung. Im Untersuchungsraum überwiegt die Wohnnutzung.

Sollten die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV überschritten sein, ist aktiver Lärmschutz (Lärmschutzwände, Lärmschutzwälle) erforderlich.

Wenn hingegen der Aufwand für aktiven Lärmschutz nicht im Verhältnis zum angestrebten Schutzzweck steht, oder trotz aktiven Lärmschutz noch Werte überschritten werden, kann passiver Lärmschutz (zumeist Schallschutzfenster) zur Erreichung des Schutzzieles erforderlich werden.

Herr Timmermann weist darauf hin, dass die Ergebnisse seiner Untersuchung bereits in die von Herrn Michael vorgestellte Trassenplanung eingeflossen sind, und die aktiven Lärmschutzmaßnahmen bis auf wenige Ausnahmen den Schutz gewährleisten.

An den Gebäuden, bei denen trotz aktiver Maßnahmen die Immissionsgrenzwerte überschritten werden, bzw. keine Maßnahmen umgesetzt werden können, greift die 24. BImSchV.

Zum Schutzanspruch wird in diesem Fall der sog. Innenpegel berücksichtigt. Es wird geprüft, durch welche Möglichkeiten die Schalldämmung verbessert werden kann.

Herr Timmermann macht deutlich, dass der aktive Lärmschutz aufgrund der gesetzlichen Vorgaben Vorrang vor dem passiven Lärmschutz hat, da nur aktiver Lärmschutz Menschen innerhalb und außerhalb von Gebäuden schützen kann. Auf aktiven Lärmschutz darf nur verzichtet werden, wenn die aktiven Maßnahmen mit dem Vorhaben nicht vereinbar oder nicht verhältnismäßig sind.

Für den Fall, dass die Immissionsgrenzwerte überschritten werden und aktive Maßnahmen mit dem Vorhaben nicht vereinbar oder verhältnismäßig sind, wird die Anspruchsberechtigung auf passiven Lärmschutz dem Grunde nach im Planfeststellungsbeschluss rechtlich gesichert. Hieraus entsteht eine tatsächliche Anspruchsberechtigung, wenn eine schutzbedürftige Nutzung vorliegt und der vorhandene Schallschutz nicht ausreicht. Einzelheiten sind dann Gegenstand eines besonderen Entschädigungsverfahrens (zw. Eigentümer u. Vorhabenträger).

Anhand eines Lageplans zeigt Herr Timmermann auf, welche aktiven Lärmschutzmaßnahmen vorgesehen sind und in welcher Höhe sie den Schallschutz sicherstellen werden.

Abschließend stellt Herr Timmermann noch exemplarisch am Beispiel einzelner Gebäude an der Roggestraße dar, welche Auswirkung die Straßenneubautrasse mit und ohne aktiven Lärmschutz haben wird.

*Im Anschluss an seinen Vortrag wurden Herrn Timmermann Fragen zum damaligen Urteil des OVG-Münster gestellt, die u. a. zur Aufhebung des Satzungsbeschlusses führten, woraufhin der Bebauungsplan „Südring“ für unwirksam erklärt wurde.*

*In der vorliegenden schalltechnischen Untersuchung hat sich Herr Timmermann konkret mit der Betroffenheit der Angrenzer auseinandergesetzt und auch die Nutzungen der*

*betroffenen Grundstücke zur Beurteilung der Anspruchsvoraussetzung berücksichtigt. Die Frage, warum auf der Brücke keine Lärmschutzeinrichtung erforderlich wird, wird von Herrn Timmermann damit erklärt, dass ausgehend von dem Brückenbauwerk (Schallquelle) der nächstgelegene Immissionsort zur Beurteilung zu berücksichtigen ist. Dies wäre das letzte Gebäude vor der Ems. Da dort Grenzwerte nicht überschritten werden, wird kein aktiver Lärmschutz im Bereich der Brücke erforderlich.*

Anschließend geht Herr Timmermann noch auf die Schadstoffuntersuchung ein, die durch das Büro Lohmeyer aus Karlsruhe durchgeführt wurde.

Die Untersuchung kommt zu dem Ergebnis, dass durch den Bau der Südringtrasse an der Bebauung im Umfeld des Südringes kein Konflikt mit den Grenzwerten zu erwarten ist. Eine Entlastung des Historischen Stadtkerns von Wiedenbrück wird dagegen erfolgen.

*Hierzu wurden von den Anwesenden keine Verständnisfragen gestellt.*

Die naturschutzfachlichen Gutachten werden durch Frau Rexmann vom Büro Mestermann Landschaftsplanung vorgestellt.

Sie führt aus, dass bereits im Jahre 2010 eine faunistische Untersuchung der Avifauna (Fledermäuse und Amphibien) stattgefunden hat.

Die Ergebnisse wurden zur Beurteilung, ob eine Umweltverträglichkeitsprüfung durchgeführt werden muss, herangezogen. Die allgemeine Vorprüfung des Einzelfalls gem. UVPG wurde im August 2013 mit dem Prüfergebnis durch die Bezirksregierung Detmold abgeschlossen, dass kein Erfordernis für die Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) besteht.

Anhand einer PowerPoint-Präsentation erläutert Frau Rexmann die Bestandsaufnahme der Flora und Fauna mit Hilfe von Bestandsplänen und Fotos. Sie zeigt die Konfliktbereiche auf, bei denen durch die geplante Versiegelung (Straßenbau) vorhandene Biotope durchschnitten werden.

Auch die erfassten Quartiere von Fledermäusen werden durch den Bau der Straße durch wegfallende Feldgehölze beeinträchtigt. Im Bereich der Ems würde sich durch das geplante Brückenbauwerk das Kollisionsrisiko erhöhen, da die Fledermäuse hier auf Insektenjagd gehen.

Zur Verminderung des Eingriffs sollen im Untersuchungsraum Maßnahmen, wie z. B. die Errichtung von Amphibienschutzzäunen, das Anlegen neuer Laichgewässer und als Quartierersatz für die Fledermäuse Fledermaustürme und Kästen umgesetzt werden.

Der erforderliche Ausgleich für den Eingriff durch die Straßenbaumaßnahme ist nördlich der Straßenneubautrasse an der Ems vorgesehen. Es sollen hier Maßnahmen zur Fließgewässeroptimierung, die Anlage eines Nebenarmes und eines autotypischen Lebensraumes, die Entwicklung von artenreichen Wiesen, die Anlage von Kleingewässern und der Erhalt bzw. die Entwicklung einer Feuchtwiese umgesetzt werden.

Da diese geplanten Maßnahmen nicht den Eingriff im vollen Umfang ausgleichen, wird eine bereits hergestellte externe Ausgleichsfläche der Baumaßnahme Südring zugeordnet. Es handelt sich hierbei um eine ca. 1 ha große Fläche, welche aufgeforstet wurde.

*Zu den Ausführungen von Frau Rexmann wurden keine Verständnisfragen gestellt.*

In der sich anschließenden Diskussion wurde durch einen Bürger die Notwendigkeit der Straßenneubautrasse grundsätzlich in Frage gestellt. Es wurde kritisiert, dass keine alternative Trassenführung berücksichtigt wurde. Vor allem die Durchschneidung sensibler Bereiche der Natur, sowie Wohnen und Schule wird bemängelt.

*Hierzu führt Herr Serges aus, dass das OVG-Münster seinerzeit zu dem Ergebnis kam,*

*dass die Trassenführung in sich schlüssig und unstrittig ist.*

*Die geplante Trasse wird dazu führen, dass die Ziel-/Quellverkehre aus dem angrenzenden Wohngebiet durch die zusätzlichen Anbindungen gleichmäßiger verteilt werden und der Südring den Historischen Stadtkern vom Durchfahrtsverkehr entlasten wird.*

Befürworter der Maßnahme interessiert der weitere Werdegang, welche Zeitschiene bis zum Bau der Trasse realistisch sei.

*Herr Serges führt hierzu aus, dass die Stadt Rheda-Wiedenbrück nicht Herr des Verfahrens ist. Nach Angabe der Bezirksregierung werden ca. 2 Jahre für das Planfeststellungsverfahren benötigt und erst dann kann ein Antrag auf Förderung gestellt werden.*

*Je nach Mittelverfügbarkeit könnte eine Förderzusage ein Jahr nach Antragstellung erfolgen.*

*Da diese Maßnahme einen erheblichen Kostenbedarf hat, wurde die Maßnahme der Förderbehörde bereits vorsorglich angezeigt.*

Zur Frage der Baukosten kann derzeit keine abschließende Aussage getroffen werden. Die Komplexität der Baumaßnahme spiegelt sich auch in den Kosten wider (Bau, Ausgleich, Lärmschutz, Grunderwerb etc.).

Eine weitere Frage bezog sich auf das Urteil vom OVG-Münster und auf die Ausführungen von Herrn Timmermann zur schalltechnischen Untersuchung, in der er an einem Beispiel erläuterte, dass die schallmindernde Wirkung eines Lärmschutzwalles um 10 Dezibel (A) so hoch sei, als würden nur noch 10 % der ursprünglichen Fahrzeugmenge die Straße befahren.

*Im Nachgang wird klargestellt, dass eine Überschreitung der Grenzwerte um 10 Dezibel (A) lediglich als Beispiel ( um bei 1.700 Pkw eine Reduzierung um 10 Dezibel (A) ohne Lärmschutz zu erzielen, dürften nur noch 170 Pkw's fahren) von Herrn Timmermann genannt wurde, um zu verdeutlichen, welcher Schutzeffekt durch den Bau von Lärmwänden erzielt wird.*

*Die genannte Überschreitung ist trotz aktiven Lärmschutzes deutlich geringer und betrifft nur wenige Gebäude bzw. Gebäudeteile.*

*Gegen wen die Ansprüche auf passiven Lärmschutz gestellt werden müssen, wird dahingehend beantwortet, dass diese an den Straßenbaulastträger stellen sind.*

Eine weitere Frage bezog sich auf die Gestaltung des Brückenbauwerks. Hierzu führt Herr Serges aus, dass parallel zum Planfeststellungsverfahren die Brückenplanung im Detail erarbeitet wird.

Zum Abschluss zeigt Frau Linzel den weiteren Werdegang der Planung auf.

Der Bau-, Stadtentwicklungs-, Umwelt- und Verkehrsausschuss wird in seiner nächsten Sitzung am 03.12.2015 über die Ergebnisse der Öffentlichkeitsbeteiligung informiert und wird dem Rat die Empfehlung geben, dass die Verwaltung beauftragt wird, den Antrag auf Durchführung des Planfeststellungsverfahrens bei der Bezirksregierung zu stellen. Der Rat soll dann am 14.12.2015 diesen Beschluss fassen.

Die Bezirksregierung Detmold als Verfahrensträger wird das Planfeststellungsverfahren einleiten. Im Verfahren werden dann die Träger Öffentlicher Belange und jeder dessen Belange durch das Vorhaben berührt werden, beteiligt.

Die Planoffenlage wird ortsüblich bekannt gemacht, und die Planunterlagen liegen für 1 Monat aus.

Die Planunterlagen können bei der Bezirksregierung und auf deren Homepage eingesehen werden, parallel liegen die Unterlagen auch bei der Stadtverwaltung aus und können auf der Homepage der Stadt eingesehen werden. In diesem Zeitraum bzw. bis 2 Wochen nach Ende der

Offenlage können Einwendungen vorgebracht werden. Danach ist Einwendungsausschluss. Der weitere Verfahrensschritt ist dann der Erörterungstermin, zu dem alle Einwender eingeladen werden. Sollten die Einwendungen in diesem Termin nicht einvernehmlich geklärt werden, entscheidet die Bezirksregierung im Rahmen der Abwägung über die Einwendungen. Danach ergeht der Planfeststellungsbeschluss.

Nach Aussage der Bezirksregierung dauert dieses Verfahren ca. 2 Jahren. Nachdem das Planfeststellungsverfahren abgeschlossen ist, kann der Förderantrag voraussichtlich im Jahre 2018 gestellt werden. Wenn vom Land NRW die Fördermittel ein Jahr später zur Verfügung gestellt werden, könnte mit dem Bau 2019 begonnen werden. Die Dauer der Baumaßnahme wird auf mind. 1 Jahr geschätzt.

Herr Serges bedankt sich bei den Anwesenden für die rege Teilnahme und schließt die Versammlung.

Roesler