



Planungsvorhaben der B 55 n - westlich von Stirpe und Weckinghausen -

Am **23.5.1969** wurde durch den Bundesminister für Verkehr (BMV) die Linie der B 55 n zwischen Erwitte und Stirpe festgelegt. Ein Bürgermeister der Stadt Erwitte kaufte sich daraufhin ein größeres Stück Ackerland am Manninghofer Bach zwischen Kuhlbuschweg und B 1, um diese Trasse als Eigentümer verhindern zu können. Er besaß im weiteren Verlauf der Trasse Bauerwartungsland, welches er mit dem Trassenverlauf gefährdet sah.

Nach der kommunalen Neuordnung im Jahr 1975 wurde die jetzige Linie der B 55 n im Jahr 1986 nach vorausgegangen emotionalen Diskussionen in der Öffentlichkeit durch den Rat der Stadt Erwitte mit den Stimmen von CDU und FDP, bei Mehrheit von 1 Stimme, neu als Variante um Stirpe vorgeschlagen. Bereits 1981 hatte sich die Bürgerinitiative Stirpe-Weckinghausen unter Federführung von Günter Lichte, Erhard Klose, Werner Rickert und Josef Reimann gebildet, weil die zu befürchtenden Belastungen für die Kernstadt Erwitte mit dieser Planung aus nicht nachvollziehbaren Gründen auf Stirpe und Weckinghausen verlagert wurden.

Am 9.5.1990 hat im weiteren Verfahren der Bundesminister für Verkehr die Linie der B 55 n neu bestimmt, und zwar auf der nunmehr vorgeschlagenen Linie westlich von Stirpe und Weckinghausen. Die hierzu erforderliche Umweltverträglichkeitsstudie wurde nicht durchgeführt. Die Verlagerung der Linienführung nach dem St.-Florians-Prinzip aus eigennützigen kommunalpolitischen Gründen weckte den Unmut und das Unverständnis vieler Mitbürger. Über diese neue Planung bekam der Raum Stirpe/Weckinghausen dann im Jahr 1993 zusätzlich den Zuschlag für die damals geplante Hochmülldeponie mit einem Entsorgungszentrum in freier Natur und Landschaft. Die jetzige BI brachte zunächst diese Planungen zum Erliegen und untersuchte dann im weiteren Verfahren auch die Planungen zur B 55 n. Unzählige erhebliche Planungsfehler wurden aufgedeckt und den zuständigen Behörden, Ministerien, Petitionsausschuss des Deutschen Bundestages, Bund der Steuerzahler, der Europäischen Kommission u. a. vorgetragen.

Die turbulenten Jahre mit den wesentlichen Eckpunkten im Rückblick:

1990 Umgehungsstraße B 55 n – Neue Linienbestimmung westlich um Stirpe am 9.5.1990; die Linie vom 22.9.1969 zwischen Erwitte und Stirpe wird damit aufgehoben.

1992 Die BI entwickelt ein alternatives Lösungskonzept für die geplante B 55 n. Nicht alle Zusagen wurden von der Stadt Erwitte planerisch wie vereinbart umgesetzt.

1993 Kreistagsentscheidung – Stirpe erhält den Standortzuschlag für die Deponie im „Clüsener Broich“

- bestmögliche Anbindung über die geplante B 55 n
- vorheriger Optionsvertrag zwischen Kreis und Grundstückseigentümer

1995 Die BI wendet sich an den Petitionsausschuss des Landes NRW

Die Standortsuche zur Deponie verstößt gegen geltendes Recht.

1995 Einleitung des Planfeststellungsverfahrens B 55 n

Aus der Bevölkerung erfolgen 285 Einwendungen an die Bezirksregierung.

1997 Die Pläne zur Kompostierungsanlage werden von der BI gekippt.

Dez. 97 – Der Kreis Soest hebt den Standortbeschluss zur Deponie auf.

Die BI legt eine eigene Alternativplanung zur B 55 n mit einer Umweltverträglichkeitsstudie (UVS) vor, die im bisherigen Verfahren fehlte.

1998 Der Erörterungstermin B 55 n in der Hellweghalle Erwitte dauert 5 Tage. Die BI leitet ein Beschwerdeverfahren (1998/4873) bei der Europäischen Kommission ein. Die Trasse B 55 n quert das damals noch „faktische“ Vogelschutzgebiet Hellwegbörde.

1999 Die BI legt drei Gutachten zur Alternativplanung vor

- Kosten-Nutzen-Analyse (Ing.-Büro Heusch-Boesefeld, Aachen)
- Überprüfung der technischen Planung (Ing.-Büro Vössing, Düsseldorf)
- Überprüfung der UVS (Ing.-Büro Wirtz, Hannover)

Der „Bund der Steuerzahler“ und der „Bundesrechnungshof“ werden durch die BI eingeschaltet.

2000 Die Europäische Kommission beschließt am 5. Juli 2000 Klageerhebung vor dem Europäischen Gerichtshof.

2001 Die BI wird Mitglied im Landesverband der Naturschutzverbände (LNU).

2002 Planfeststellungsbeschluss zur B 55 n

- die LNU erhebt zusammen mit der BI die Verbandsklage
- 15 Landwirte/Eigentümer erheben ebenfalls Klage.

Die Bündelung erfolgt durch die BI.

2003 Die Klage vor dem OVG Münster gegen die „Sofortige Vollziehung“ ist erfolgreich. Das Ministerium zieht zurück.

2005 Termin vor dem OVG Münster im Hauptverfahren am 2.2.2005

Das Verkehrsministerium zieht den Planfeststellungsbeschluss in der Hauptverhandlung auf Anraten des Kammervorsitzenden in buchstäblich letzter Minute zurück. Nach der Verhandlung am 2.2.2005 präsentierten sich führende Politiker und die Planungsbehörde als Gewinner in der Öffentlichkeit, obwohl das Land NRW in buchstäblich letzter Minute durch freiwilligen Rückzug dem für das Land zu erwartenden negativen Gerichtsbeschluss zuvor kam. Das Land musste per Gerichtsbeschluss mehr als 40.000 Euro an die Kläger zurückzahlen und gibt dann später 4 weitere Gutachten in Auftrag.

2008 Erneute öffentliche Planauslegung des nunmehr erstelltem „ergänzendem Planfeststellungsverfahren“, welches der Landesbetrieb Straßenbau in Meschede vor dem Hintergrund der neuen Gutachten vorlegte. Zuvor hatte die Bürgerinitiative in persönlichen Gesprächen mit Vertretern des Verkehrsministeriums und der Planungsbehörde auf weitere schwerwiegende Planungsfehler hingewiesen, die ungehört blieben.

- 350 Einwender tragen erneut ihre Bedenken vor
- Umfangreiche Einwendung der BI in Zusammenarbeit mit dem Landesbüro der Naturschutzverbände (LaBü)
- Die BI legt ein eigenes **Gutachten zum Artenschutz** vor
- LNU, BUND und NABU schließen sich über das Landesbüro der Naturschutzverbände (LaBü) den Einwendungen der BI in der Sache an.

BI und BUND legen 2 neue Alternativvorschläge außerhalb des Vogelschutzgebietes vor. Nach einer Krisensitzung beim Landesbetrieb Straßenbau und dem Land NRW kommen diese zusammen mit ihrem Fachanwalt zu dem Ergebnis: „Die BI hat in den entscheidenden Punkten ihrer 44-seitigen Einwendung Recht!“ Nunmehr arbeitet der Landesbetrieb Straßenbau erneut nach und muss zwangsweise auch die von der BI eingebrachten alternativen Vorschläge prüfen. Dazu der Verkehrsminister noch vor Beginn der Untersuchungen in der Öffentlichkeit: „Neue Untersuchungen werden die Trasse bestätigen.“ Wozu dann ein Gutachten, wenn das Ergebnis vorgegeben wird?

2009 Neues Gutachten unter Einschluss der Alternativvorschläge wird erstellt. Das Ergebnis wird nicht öffentlich vorgestellt.

2010 Das Verfahren scheint zu ruhen. Das vorgesehene „Ergänzende Planfeststellungsverfahren“ wird nicht durchgeführt.

2011 Anerkennungsbescheid nach § 3 Umweltrechtsbehelfsgesetz

Die Bürgerinitiative erhält auf eigenen Antrag durch das Umweltministerium NRW die Anerkennung zur Einlegung von Rechtsbehelfen und wird damit „Anerkannter Umweltverband“. Somit kann die BI zukünftig auch die Rechte jedes einzelnen Mitbürgers unmittelbar selbst einklagen.

2012 7 neue Gutachten liegen vor. Die von der BI eingebrachten Alternativstrecken wurden – entgegen der Abwehr in den Vorjahren - unter Artenschutz Gesichtspunkten geprüft und mit einander verglichen. Weiter liegt ein Gutachten zum „Vogelschutzgebiet Hellwegbörde“ und zum „FFH-Gebiet Manninghofer Bach sowie Gieseler und Muckenbruch“ vor. In dem vergleichenden siebten Gutachten kommt der Gutachter zu dem Schluss, dass die von Stadt und Land gewünschte „Planfeststellungstrasse“ die schlechteste der geprüften Varianten dargestellt. Der „Landesbetrieb Straßenbau NRW“ holt dazu ein Rechtsgutachter ein. Der eigene Rechtsgutachter rät mit Stand v. 2.5.2013 dringend von der weiteren Favorisierung der Planfeststellungstrasse ab, weil diese einer gerichtlichen Prüfung kaum standhalten wird. Er zeigt gravierende Abwägungsfehler auf und empfiehlt in eine erneute vertiefende Untersuchung zur Trassenauswahl einzusteigen. Er verweist auch darauf, dass insbesondere Linien vorzuziehen sind, die nicht zu unverträglichen Eingriffen in ein FFH- oder Vogelschutzgebiet führen werden.

- 2013** Aufgrund kommunaler Initiativen beschließt der Verkehrsminister NRW, mit Erlass vom 8.8.2013 die Planungen gegen den rechtsgutachterlichen Rat mit der bisherigen Trasse in leicht modifizierter Form weiterzuführen. Die Entscheidung wird mit der hohen Emissionsbelastung in Erwitte begründet. Der LKW-Verkehr zu den Gewerbegebieten und Zementwerken wird jedoch bei dieser Trasse weiterhin durch Erwitte geführt werden. Zur gleichen Zeit ist u. a. beim Land NRW bereits ein dringliches „Vertragsverletzungsverfahren zum Vogelschutzgebiet Hellwegbörde“ in Bearbeitung.
- 2014** Im Zuge der Diskussion einer „Umweltzone“ für Erwitte wird die **L 748** (B 1-Stirpe-Lippstadt) in beide Richtungen **für LKW geöffnet**. Ein schon 1998 von Kommunalpolitikern entwickeltes Konzept, den Ort Stirpe unter Druck zu setzen, wird mit diesem Verfahren in die Tat umgesetzt.
- 2015** Zum 1.5.2015 sollte für Erwitte zunächst die „Umweltzone“ eingeführt werden. Durch die Einrichtung alternativer Routen zur Lenkung des LKW-Verkehrs über die Dörfer wurde dieses mit dem LKW-Routenkonzept der IHK verhindert.

Das Planungsverfahren B 55 n wurde in 2015 der DEGES (Deutsche Einheit Fernstraßenplanungs- und -bau GmbH) übertragen. Die bisherigen Planungs- und Abwägungsfehler waren damit allerdings nicht bereinigt. Bei der DEGES stießen die neuen Bearbeiter dann zeitnah auf die bestehenden Planungshemmnisse Vogelschutzgebiet Hellwegbörde, FFH-Problematik im angrenzenden Bereich und artenschutzrechtliche Problemstellungen.

Das Festhalten an einer nicht durchsetzbaren Planungstrasse war ein kommunalpolitischer Fehler. Bisher hatte nur die Trasse westlich um Stirpe politische Akzeptanz. Diese verläuft jedoch durch das Vogelschutzgebiet Hellwegbörde, alternativ ist dazu eine bessere Trasse vorhanden, die sich verkehrsentlastender, emissionsentlastender sowie natur- und umweltverträglicher darstellt und von Gutachtern als vorzugswürdig beurteilt wird. Die unter Vernunftaspekten zwingend zu beachtenden rechtlichen Rahmenbedingungen und der kommunalpolitische Wille innerhalb der Stadt Erwitte lagen bei dieser Planung nicht auf der gleichen Ebene. Für uns ist die heimische Region ein „Natur- und Kulturerbe“ für dessen Erhalt es sich lohnt, nachhaltig einzutreten. Eine Lösung der Verkehrsproblematik für die Stadt Erwitte ist zwingend erforderlich. Diese Lösung muss aber im Einklang mit dem geltenden Recht stehen. Das ergibt sich zwingend aus Art. 20, Abs. 3, des Grundgesetzes.

- 2016** **Der Entwurf zum „Bundesverkehrswegeplan 2030“** liegt aus, und dieses erstmals mit Öffentlichkeitsbeteiligung in der Zeit vom 21.3. bis 2.5.2016.
- Die B 55 n befindet sich nur noch „im weiteren Bedarf ohne Planungsrecht bis 2030“. Mit zwei umfangreichen Stellungnahmen zum Bundesverkehrswegeplan 2030 hat die Bürgerinitiative B 55 n ihre Position und die Aussichtslosigkeit für die weitere Planung der bisherigen Trassenführung durch das Vogelschutzgebiet herausgestellt, die übrigens 2013 schon vom Landesverkehrsminister Groscheck geteilt wurde. Das Schreiben vom 30.4.2013 an den Bürgermeister der Stadt Erwitte ist als eine der 10 weiteren Anlagen der Eingabe nach Berlin beigelegt.
- In dem Brief heißt es wörtlich: *„Ich kann Ihnen zusichern, dass die Landesregierung weiterhin die Umsetzung der OU Erwitte anstrebt. Eine Verbesserung in Erwitte kann jedoch nur erreicht werden, wenn die Maßnahmenplanung auf einer belastbaren Umweltverträglichkeitsprüfung beruht, die auch Aussicht auf Rechtssicherheit für den*

Planungsvorgang einschließt. Hierzu wurden im laufenden Planfeststellungsverfahren Lösungen untersucht und Einwendungen aufgearbeitet. Die Ergebnisse der Untersuchungen liegen nun vor. Allerdings erfolgt derzeit noch eine abschließende Einschätzung der Untersuchungsergebnisse hinsichtlich ihrer möglichen Rechtswirkungen. Es ist zu entscheiden, ob aufgrund umweltfachlicher Probleme der derzeitigen Verfahrenstrasse eine Weiterverfolgung dieser Trasse sinnvoll und zielführend ist. Die von Ihnen vorgeschlagene Lösung in Form einer Abwägung zu Gunsten eines Eingriffs in das Vogelschutzgebiet ist nur möglich, wenn keine durchsetzbaren alternativen Trassenführungen vorhanden sind.“

Das 2013 zu diesem Sachverhalt erstellte Rechtsgutachten von Prof. Dr. Stür kam dann zu dem Ergebnis, das diese Trasse so nicht weiter favorisiert werden sollte. Entgegen seiner eigenen Einschätzung hatte der Landesverkehrsminister dann am 8.8.2013 nach Einflussnahme Erwitter Kommunalpolitiker und örtlicher Landtagsabgeordneter per Erlass entschieden, dass das Planverfahren wegen der anhalten Emissionsbelastungen mit der modifizierten Trasse weitergeführt wird, obwohl der Schwerlastverkehr zu den dortigen Zementwerken als einer der bedeutendsten Industriestandorte in der Region bei dieser Trassenführung nicht angebunden würde.

Die Bürgerinitiative hat in Berlin nochmals ihren Standpunkt bekräftigt, dass es keinen Sinn macht, in Erwitte zwei Bundesstraßen an einander vorbeizuplanen. Eine zukünftige B 55 n müsste an die B 1 n angebunden werden. Hierbei ist sinnvoller Weise eine Linienprüfung durchzuführen, die an einem der beiden Endpunkte der nunmehr für den vordringlichen Bedarf vorgeschlagenen B 1n anschließen wird, um diese beiden Straßen dann miteinander zu verbinden. Die geplante Verfahrenstrasse B 55 n wird zudem auch der Forderung nach vernünftiger Lenkung des Schwerlastverkehrs nicht gerecht, wie im Projektinformationssystem „PRINZ“ des Bundesverkehrsministeriums richtig dargestellt wurde. Es sollte bei der Planung berücksichtigt werden, dass der Lenkung des Schwerlastverkehrs in Erwitte eine besondere Bedeutung zukommt. Wir haben daher mit der Eingabe gleichzeitig die Prüfung beantragt, ob nicht die B 55 nördlich von Erwitte beim Bau der B 1 n in einem Zuge auch östlich von Erwitte an die B 1 angebunden werden kann. Das ließe sich zeitnah über dieses Projekt, Projektnummer „B1-G10-NW“ realisieren. Die Umgehungsstraße hieße dann kurzum „B 1 n“ und würde die Gesamtumgehung von Erwitte lösen. Das heißt, sie wäre damit auch im vordringlichen Bedarf und könnte relativ schnell realisiert werden. Die Politik muss nur wollen und die weitere Verfahrensweise zügig und verbindlich aushandeln.

Wenn Bürger mit der Politik nicht einverstanden sind, stehen den unterschiedlich Betroffenen in unserer freiheitlich demokratischen Grundordnung sowohl der Rechtsweg und als auch das Petitionsrecht als verbrieft Grund- und Freiheitsrechte zur Verfügung. Das begründet auch die Legalität einer Bürgerinitiative, unabhängig davon, ob man sich mit deren Zielen identifiziert oder sie als Gegner wahrnimmt. „Bürgerinitiativen sind ein Gewinn für die Demokratie“, so der frühere Bundespräsident Roman Herzog. Diese Botschaft scheint nicht bei allen Vertretern in der Kommunalpolitik angekommen zu sein. Bleibt zu hoffen, dass zukünftig Verleumdungen, disziplinarrechtlich oder persönlich geprägte Nachstellungen und ungerechtfertigte Strafanzeigen gegen BI-Akteure unterbleiben und durch konstruktive Lösungsstrategien ersetzt werden. Eine Lösung der verkehrlichen Problemstellungen für Erwitte ist auch zukünftig nur dann möglich, wenn naturschutzfachliche Aspekte bei den Planungen von vorn herein nicht bewusst fehlerhaft ausgeblendet werden.

gez. Georg Knoop