IKU_DIE DIALOGGESTALTER

1. Dialogforum OU Erwitte

1. Sitzung des Dialogforums im Rathaus Erwitte

Dortmund, im Juni 2019

IKU GmbH · Olpe 39 · 44135 Dortmund · Tel. 0231_931103-0 · Fax. 0231_931103-50
mail@dialoggestalter.de · www.dialoggestalter.de
Geschäftsführer: Marcus Bloser · Dr. Frank Claus · HRB 9583 · Amtsgericht Dortmund
Dortmunder Volksbank · Konto 2606066900 · BLZ 44160014 · Sparkasse Dortmund · Konto 231004335 · BLZ 44050199
Steuernummer: 314/5701/4494 · UID (VAT): DE124654039

Inhalt

Dialoggegenstand Ortsumgehung Erwitte 3
Konstituierung des Dialogforums..... 4
Themen und Ziele 4
Teilnehmerkreis 5
Verabredungen für die Zusammenarbeit..... 5
Grobkorridore: Wo ist noch Platz für eine Ortsumgehung?..... 7
Wie sieht der Vergleich der Trassenkorridore aus?..... 10
Exkursionen 11
Interaktive Karte 12
Nächste Schritte 12
Anlage 1: Eingabe der BI Stirpe..... 14
Vermerk zur rechtlichen Stellungnahme zum „BVWP 2030“ in 2016 der Bürgerinitiative Stirpe:..... 14
Übersicht Trassenführungen Stand 2013 15
Anlage 2: Straßenverkehrszählung 2015..... 16
Teilnehmerliste..... 17

Dialoggegenstand Ortsumgehung Erwitte

Was ist der Auftrag der DEGES?

Die DEGES wurde vom Verkehrsministerium NRW beauftragt eine Ortsumgehung in Erwitte gemäß Bundesverkehrswegeplan (BVWP) umzusetzen. Der BVWP sieht für die Kombination aus B 55n und B 1n vordringlichen Bedarf. Die B 55n wird nicht mehr als Einzelmaßnahme genannt, sondern im Zusammenhang mit der B 1n.

Wie viel Spielraum gibt es bei den Varianten?

Der Bedarfsplan ist die gesetzliche Grundlage für eine „Neuauflage" als Gesamtplanung der OU B1 und B55. Die planerischen Möglichkeiten sind groß und die Planung kann neu beginnen. Dieser Umstand bietet eine große Chance für die Region.

Warum ist der DEGES eine gute Bürgerbeteiligung so wichtig?

Die DEGES möchte so früh wie möglich die Bürgerinnen und Bürger Vorort in die Planungsschritte miteinbeziehen, um so eine große Transparenz schaffen und auch ernsthafte Beteiligung möglich zu machen. Die DEGES beauftragte hierzu die Agentur IKU_Die Dialoggestalter, sie in diesem Prozess zu unterstützen. Eine Richtlinie des Bundes sieht im Übrigen bei Großvorhaben eine frühe Beteiligung der Öffentlichkeit vor.

Wie wird mit der Verfahrenstrasse westlich von Stirpe umgegangen?

Der Untersuchungsraum für die Ortsumgehung Erwitte umfasst auch die Verfahrenstrasse westlich von Stirpe. Die von der DEGES beauftragten Gutachter sehen dort allerdings sehr hohe Raumwiderstände, die aus den Betrachtungen der Schutzgüter (Mensch, Tier, Boden, Pflanzen, Wasser etc. UVPG §2 Abs.1) entstanden sind. Die angezeigten (gelben) Korridore sind derzeit die Korridore mit den geringsten Raumwiderständen.

Bei der Bewertung der Trassenkorridore spielen neben der Raumwiderstandsanalyse auch die technische Umsetzbarkeit und der verkehrliche Nutzen eine große Rolle. Diese Aspekte betrachtet die DEGES im weiteren Planungsprozess. Es könnte dazu führen, dass die DEGES von den Korridoren mit den geringsten Raumwiderständen aufgrund der anderen Aspekte abweichen muss. Die DEGES wird alle möglichen Varianten und deren Aspekte gegenüberstellen und abwägen. Dazu gehört auch die Verfahrenstrasse.

Wer hat den Untersuchungsraum festgelegt?

Der Untersuchungsraum wurde von DEGES und den Gutachtern anhand der räumlichen Gegebenheiten ermittelt und festgelegt. Dabei kam es u. a. auf die Nähe zu Erwitte an, da die Ortsumgehung die jetzige Ortsdurchfahrt entlasten soll. Die räumliche Nähe ist für die Akzeptanz (verkehrliche Nutzung) maßgebend. Der Untersuchungsraum dient zur Identifizierung möglicher Trassenkorridore und –varianten. Die Abgrenzung orientiert sich maßgeblich an den Ortslagen von Erwitte, Stirpe und Bad Westernkotten, dem Verlauf der B1 und der B55 sowie der A44, der Lage von großflächigen Rohstoffabbauflächen, Zementwerke und weiterer Industrie- und Gewerbegebiete sowie von Schutzgebieten im Umfeld von Erwitte.

Gibt es Überlegungen, nach Bau der OU Ortsteile für den alltäglichen Verkehr zu sperren?

Für PKWs kann dies nicht gewährleistet werden. Schwerlastverkehr und LKWs werden mit einer entsprechenden Ausschilderung auf die Ortsumgehung geleitet. Die Verkehrsplaner werden die zu erwartenden Effekte mit einer Verkehrssimulation untersuchen und die Entwicklungen prognostizieren. Wichtig ist den Anwohner/innen Klarheit darüber zu haben, welche Maßnahmen in Ihrem jeweiligen Ort umgesetzt werden (können).

Ist Verkehrsberuhigung in Ortsteilen geplant?
An welchen Punkten werden Verkehrsmengen gezählt?

Dies ist Aufgabe der Kommune. Die Kommune wird entsprechende Überlegungen treffen, sobald die Ortsumgehung feststeht.

In den derzeit vorliegenden Unterlagen zu den Verkehrszahlen sind die aktuellen Verkehrsmengen noch nicht berücksichtigt. Die Zahlen aus 2015 wird die DEGES beim nächsten Dialogforum vorlegen. Dabei geht es um Hauptstraßen – nicht um die kleineren Verbindungen und Schleichwege. Im Laufe der Planungen kommt man „vom Groben ins Feine". Sobald die Varianten-Diskussion läuft, werden auch die Nebenstraßen bei den Verkehrsprognosen berücksichtigt.

Konstituierung des Dialogforums

Themen und Ziele

Das Dialogforum:

- ...ist eine themenübergreifende Plattform für Informationsaustausch und Diskussion.
- ...bietet eine Übersicht aller Vor- und Nachteile der möglichen Korridore für die Ortsumgehung B 1/B 55 aus mehreren Perspektiven.
- ... hat keine Entscheidungsbefugnisse, sondern spricht Empfehlungen aus.
- ... trägt Schlussfolgerungen aus den Diskussionen der Exkursionen und Planungswerkstätten zusammen
- ... beleuchtet Varianten vergleichend und bewertet: Vor- und Nachteile
- ...definiert offene Fragen, bei Bedarf formuliert es planerische und/oder gutachterliche Prüfaufträge
- ... erarbeitet Empfehlungen für den weiteren Planungsprozess

Teilnehmerkreis

Der Teilnehmerkreis des Dialogforums setzt sich wie folgt zusammen:

Jedes Mitglied im Dialogforum kann sich bei Abwesenheit durch eine dauerhaft für alle Sitzungen benannte Person vertreten lassen.

Der Rat und seine Ausschüsse haben eigene Möglichkeiten zu handeln, daher hatte IKU die Fraktionen im Rat nicht eingeladen.

Die Ortsvorsteher haben keine offiziellen Vertreter. Aus diesem Grund ist zur ersten Sitzung des Dialogforums auch ein Politiker im Raum, der von einem Ortsvorsteher als sein Stellvertreter benannt wurde.

Das Dialogforum bittet um Mitwirkung im Sinne der Dialogvereinbarung: Sachlichkeit, Fairness.

Verabredungen für die Zusammenarbeit

- IKU verantwortet das Dialogforum, organisiert die Treffen, bereitet die Treffen konzeptionell vor, moderiert die Sitzungen. Alle Beteiligten können Themen vorschlagen.
- IKU gewährleistet eine unabhängige Moderation und wird fachliche Aspekte nicht kommentieren.
- Die Sitzungen des Dialogforums sind nicht öffentlich. Die Diskussionsabläufe und -inhalte werden vertraulich behandelt – wenn nicht explizit andere Vereinbarungen getroffen werden. Innerhalb ihrer

jeweiligen Organisation können die Teilnehmenden die Informationen weitergeben.

- Das Protokoll ist öffentlich. Alle Teilnehmenden können es für die Kommunikation in ihren Netzwerken nutzen. Sollten Anmerkungen zum Protokoll vorliegen, würden diese als Anlage dem Protokoll beigefügt werden.
- Am Ende jeder Sitzung formulieren die Anwesenden bei Bedarf gemeinsame „Botschaften" für die Pressearbeit. Die Pressemeldung wird am folgenden Morgen an den Medienverteiler und zur Kenntnis an die Teilnehmenden der Sitzung geschickt.
- Empfehlungen werden nach Möglichkeit einvernehmlich getroffen. Abweichende Meinungen werden mit Begründung dokumentiert.
- Das Dialogforum trifft sich 2019 zu drei Sitzungen: 13.06, 04.09, 21.11.
- Die Mitglieder können bei Terminproblemen eine/n feste/n Stellvertreter/in benennen.

Alle Mitglieder des Dialogforums stimmen den hier aufgeführten Regeln der Zusammenarbeit zu.

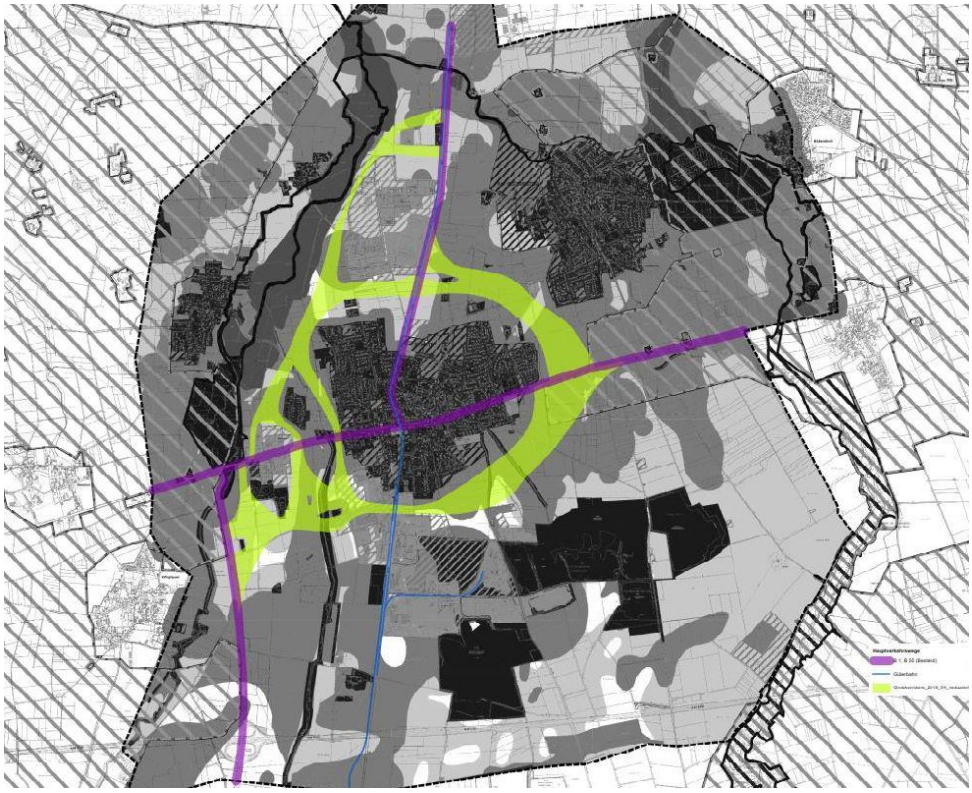
Grobkorridore: Wo ist noch Platz für eine Ortsumgehung?

Froelich und Sporbeck untersuchen Umweltaspekte. Technische Aspekte werden von einem anderem Gutachter-Büro untersucht.

Aufgrund hoher Raumwiderstände keine leichte Situation

Herr Mohn, Gutachter Froelich und Sporbeck, bestätigt, dass es aufgrund der bestehenden Raumwiderstände nicht einfach sei, geeignete Korridore zu finden. In den Bereichen, den die Gutachter zum derzeitigen Arbeitsstand als Korridore empfehlen, sind zum Teil auch hohe Raumwiderstände zu finden. Das heißt, dieser Raum weist aus unterschiedlichen Gründen, wie z.B. Naturschutz, Artenschutz, Schutzgut Mensch (Erholungsfunktion des Gebietes) ein hohes umweltfachliches Konfliktpotenzial bzw. eine hohe Raumempfindlichkeit aus. Aus diesem Grund „drängt sich eine Lösung nicht unmittelbar auf".

Es kann im weiteren Erarbeitungs-Prozess möglich sein, dass sich die Korridor-Bereiche leicht verschieben werden.



Sind die Korridore breit genug für den Bau einer Ortsumgehung?

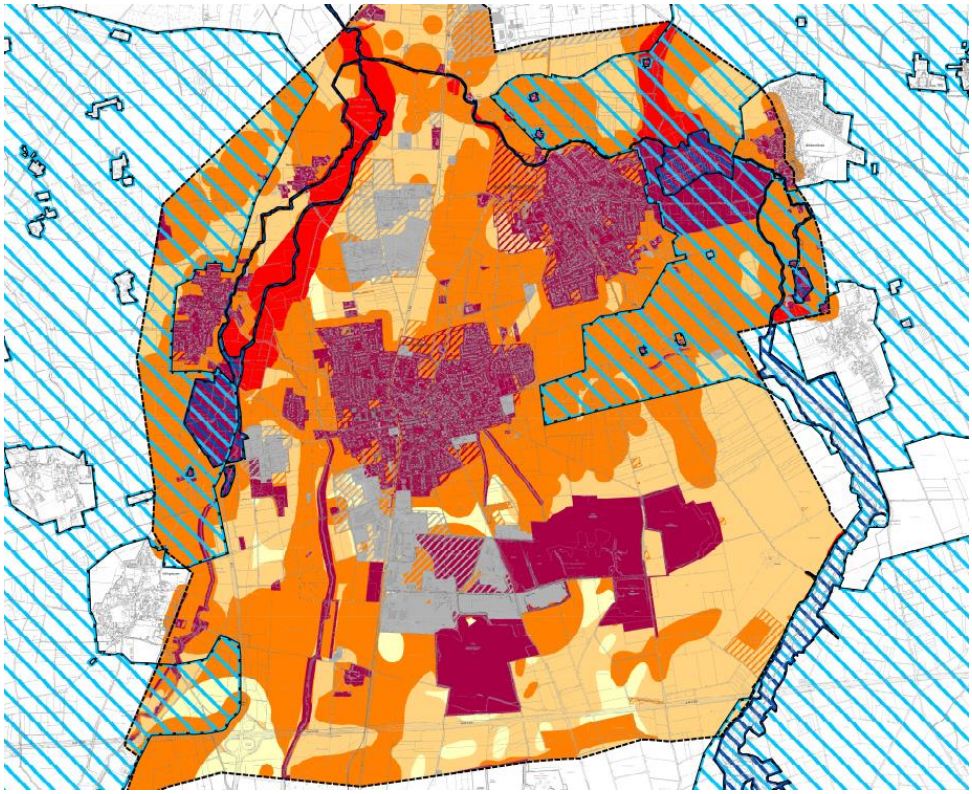
Dies ist sehr unterschiedlich. Zum Teil sind die gelben Korridore sehr schmal. An diesen Punkten stelle man sich die Frage, ob dort technisch eine Lösung überhaupt möglich ist. Es gibt aber auch Bereiche, wie z.B. im Nord-Osten von Erwitte, in denen die Korridore etwas breiter gefasst wurden. In diesen Bereich ist ein entsprechend höherer Spielraum vorhanden.

Grobkorridore: Wo ist noch Platz für eine Ortsumgehung?

Gibt es technische Hürden in den Korridoren?

Der beauftragte Verkehrsplaner A+S Consult GmbH wird zum nächsten Dialogforum anwesend sein und technische Aspekte, z.B. wie breit eine Straße sein müsse, erläutern.

Wie stellen sich die Raumwiderstände dar?



Natura-2000-Gebiete (VSG)

Natura-2000-Gebiete (FFH)

Raumwiderstand außerordentlich hoch (RWK Ia)

Raumwiderstand sehr hoch (RWK Ib)

Raumwiderstand hoch (RWK II)

Raumwiderstand mittel (RWK III)

Raumwiderstand gering

Die Erfassung der Raumwiderstände begründet sich in den definierten Schutzgütern des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG). Zum jetzigen Zeitpunkt werden noch keine Erhebungen im Gelände gemacht, sondern es wurde zunächst auf Basis von Karten und Plänen geprüft, welche Daten zu den einzelnen Bereichen vorliegen.

Für jedes Schutzgut wurde einzeln geprüft, welche Daten jeweils herangezogen werden können und müssen, um den Raum in seiner Empfindlichkeit eines solchen Vorhabens gegenüber bewerten zu können.

Einen sehr hohen Raumwiderstand hat zum Beispiel eine Schutzgebietsausweisung, wie z. B. Wohngebiete oder Naturschutzgebiete.

Kriterien zur Erfassung der Raumwiderstände

Schutzgüter nach § 2 (1) UVPG	Umweltkriterien (Auswahl)
Menschen, insbesondere die menschliche Gesundheit	- Siedlungskategorien (Wohnen, Gewerbe etc.) - Siedlungsnaher Freiraum - Freizeiteinrichtungen und Erholungsfunktion
Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt	- Schutzgebiete, Schutzobjekte und schutzwürdige Bereiche (FFH, EU-VSG, NSG, LSG, Biotopverbund etc.) - Biotoptypen / Nutzungsstrukturen - Faunistische Vorkommen und Funktionsräume
Fläche, Boden, Wasser, Luft, Klima und Landschaft	- Schutzwürdige Böden - Altablagerungen / Altlasten - Still- und Fließgewässer, Überschwemmungsgebiete - ggf. Klimatope, Kaltluftsammelgebiete und Luftaustauschbahnen - Landschaftsbildqualität und Vorbelastungen - Unzerschnittene Räume
Kulturelles Erbe und sonstige Sachgüter	- Bau- und Bodendenkmäler - Regionalplanerische Kulturlandschaftsbereiche - Abgrabungen, Flächen für die Ver- und Entsorgung

- Raumwiderstand außerordentlich hoch (RWK Ia)
- Raumwiderstand sehr hoch (RWK Ib)
- Raumwiderstand hoch (RWK II)
- Raumwiderstand mittel (RWK III)
- Raumwiderstand gering

Die unterschiedlichen Farben skizzieren die Klassifizierungen. Eine dunkelrote Einordnung „Raumwiderstand außerordentlich hoch“ (z.B., weil dort Menschen wohnen) ist die höchste Klassifizierung, die es geben kann. Auch geplante Wohnbaugebiete wurden bei der Raumwiderstandsanalyse berücksichtigt.

Was beinhaltet das Schutzgut Mensch?

Das Schutzgut Mensch betrifft drei übergeordnete Kategorien:

1. Wohnen und Wohnumfeld
2. Erholung und Freizeit
3. Gesundheit und Wohlbefinden

Haben die einzelnen Schutzgüter eine unterschiedliche Wichtigkeit?

Grundsätzlich wird jedes Schutzgut gleichwertig betrachtet.

Spielt die Kriterienanzahl bei der Klassifizierung eines Raumwiderstandes eine Rolle?

Wenn zum Beispiel ein Bereich orange eingefärbt ist (Raumwiderstand hoch), kann dies verschiedene Kriterien beinhalten. Es reicht aber beispielsweise auch ein einzelnes Kriterium aus, um den Bereich in die höchste Raumwiderstandsklassifizierung einzuordnen.

Was heißt „gestuftes Verfahren"?

Aktuell befinden wir uns im ersten Schritt des Verfahrens: Die Identifizierung von Trassenkorridoren. Derzeit ist es zunächst unerheblich warum der Raumwiderstand gegeben ist. Es geht zunächst erstmal nur darum, wie und wo der Raumwiderstand ist.

Im späteren Verlauf der Planung werden dann alle Daten und Kriterien in den Korridoren vergleichend gegenübergestellt. An dieser Stelle wird dann deutlich, in welchen Bereichen möglicherweise mehrere Kriterien für einen hohen Raumwiderstand vorliegen und in welchen Bereichen vielleicht nur eins.

Werden Wohnsiedlungen in Ihrer - Raumwirkung gleich bewertet?

Ja, im derzeitigen Stand der Planungen werden sie gleich bewertet. Im späteren Verlauf wird dann gegen weitere Kriterien, wie z.B. Naherholungsgebiet abgewogen. Die Korridore gehen derzeit nah an die Wohngebiete. Es soll nach Möglichkeit ein ausreichender Abstand zu Wohngebieten eingehalten werden.

Wie sieht der Vergleich der Trassenkorridore aus?

Was das Dialogforum nicht tun wird:

- Abstimmungen über die optimale Trasse vornehmen
- Mehrheiten zum Maßstab machen
- über die Trasse entscheiden

IKU hat kein Interesse an einem bestimmten Ergebnis.

Was das Dialogforum erreichen soll / Ein Ausblick auf das Dialogergebnis:

- Welche räumlichen Optionen gibt es für eine Ortsumgehung?
- Mit welchen Vor-/Nachteilen sind sie verbunden?
- Wer würde die Vorteile genießen?
- Wer hätte die Nachteile zu tragen?

Wir wären dann zufrieden, wenn diese Übersicht im Dialog entstünde und bitten dazu um Ihre Mitwirkung.

Worauf kommt es besonders an?

1. **Lebensqualität** (Emissionen, Sicherheit) für jetzige Anlieger und Neu-Betroffene
2. **Verkehrliche Wirkungen** und technische Machbarkeit (Trog, Damm, Kreuzungen, Bauwerke etc.)
3. **Naturschutz und Landschaft** (Artenschutz, Landschaftsbild etc.)

Aus verschiedenen Dialogelementen, nämlich:

1. Dialogforum
2. Planungswerkstätte
3. Exkursionen
4. Interaktive Karte

sammelt IKU Rückmeldungen, Hinweise und Ideen. Diese Argumente und Hinweise sollen am Ende des Bürgerbeteiligungsprozesses gebündelt dargestellt werden.

Exkursionen

Die Ziele der Exkursionen sind wie folgt:

1. Ortskenntnis der Bürger nutzen
2. Intensiver Austausch über Mögliches und Nicht-Mögliches
3. Fragen unter Einbindung von Experten und interessierten Bürgern sammeln

Es werden dafür zwei Termine stattfinden, jeweils 17:00 – 20:00 Uhr:

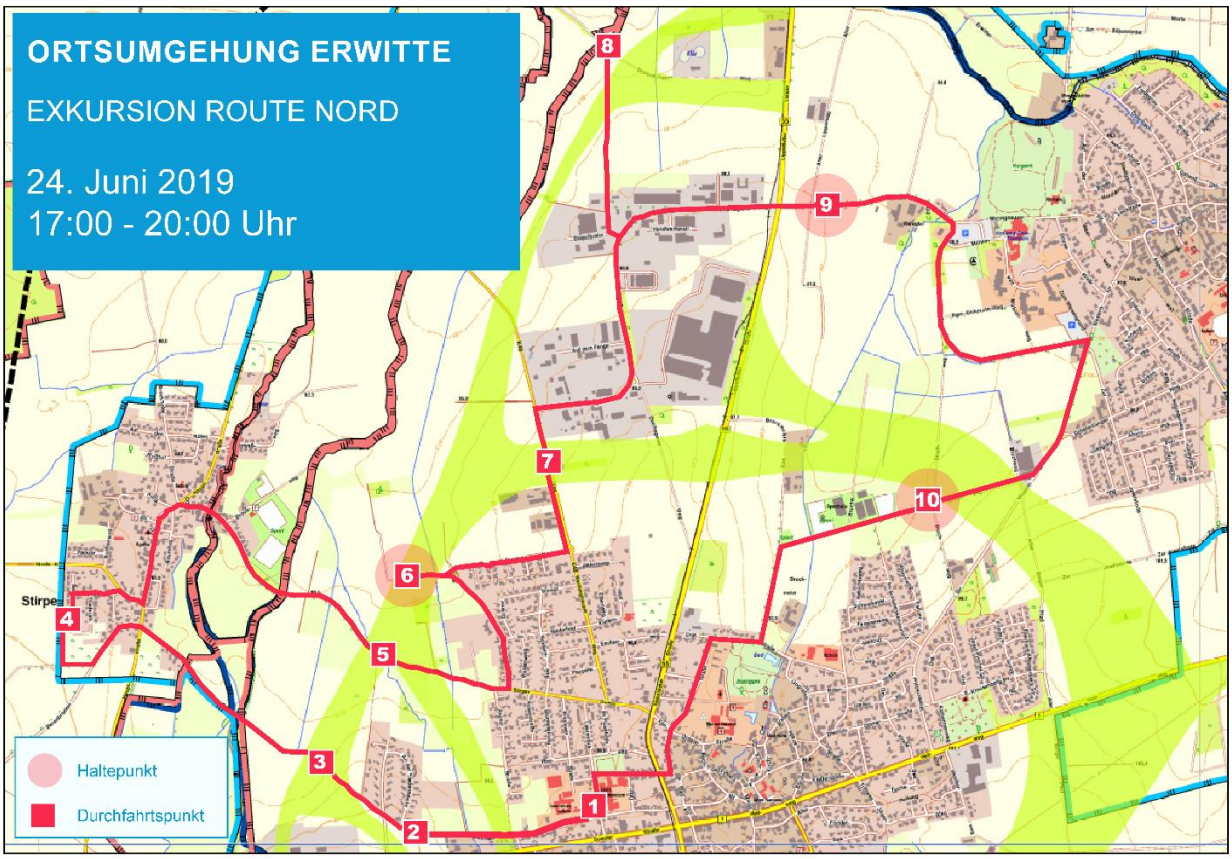
Route Nord: 09. Juli (verschoben vom 24. Juni)

Route Süd: 2. September

Die erste Exkursion findet in 3 Planwagen statt. Darüber hinaus können Teilnehmer/innen auch mit ihrem eigenem Fahrrad teilnehmen. Für beides musste IKU die Teilnehmeranzahl begrenzen. Die Anmeldung erfolgte nach dem Windhundprinzip.

Zu den einzelnen Durchfahrts-/Haltepunkten haben die Teilnehmenden die Möglichkeit anhand eines Fragebogens Anmerkungen zu machen.

Die Route Nord sieht wie folgt aus:



Interaktive Karte

Um auch allen Interessierten eine Möglichkeit zur Beteiligung an der Planung für die Ortsumgehung Erwitte zu bieten, die nicht an den öffentlichen Veranstaltungen teilnehmen können, hat IKU eine Interaktive Karte erstellt. Dort können zum einen die bisher eingegangen Hinweise eingesehen, aber auch selbst Hinweise mit einem Punkt auf der Karte verorten werden.

Die Karte ist bis zur Planungswerkstatt im September freigeschaltet.

Auf der Projektwebsite www.ortsumgehung-erwitte.de ist die Karte sowie auch ein Erklärvideo dazu zu finden.

Nächste Schritte

2. Treffen Dialogforum

Zum zweiten Dialogforum am 04. September werden die Exkursionen nachbesprochen, die Planungswerkstatt vorbereitet sowie erste Vor- und Nachteile der Varianten besprochen.

Themen werden auch die Verkehrszählung von 2015 sowie die technische Verkehrsplanung sein.

Nächste Dialogveranstaltungen

Die Termine der nächsten Dialogveranstaltungen sind wie folgt:

- Exkursion Nord: 09. Juli 2019
- Exkursion Süd: 02. September
- Dialogforum: 04. September
- Planungswerkstatt: 19. September

Öffentlichkeitsarbeit

Das Dialogforum verzichtet zum ersten Dialogforum auf eine Pressemeldung.

Anlage 1: Eingabe der BI Stirpe

Vermerk zur rechtlichen Stellungnahme zum „BVWP 2030“ in 2016 der Bürgerinitiative Stirpe:

Die bisherige Planfeststellungstrasse B 55 n (Westumgehung Erwitte) ist mit Inkrafttreten des „Sechsten Gesetzes zur Änderung des Fernstraßenbaugesetzes“ (FStrAbG) v. 2.12.2016 nicht mehr im Bundesverkehrswegeplan (BVWP 2030) enthalten.

Zunächst war die B 55 n im Entwurf zum BVWP 2030, S. 133, unter der internen Projektnummer 206 als Projekt: B 55 – G 30 –NW – T1 – NW, von B 1 Erwitte bis B 55 Lippstadt-Süd (bisherige Planfeststellungstrasse, sogenannte Westumgehung,), überraschend für die Beteiligten, im "Weiteren Bedarf – *ohne Planungsrecht bis 2030*" – aufgeführt. Grund war der geringe NKV von nur 1,4 und die naturschutzfachliche Problemstellung.

Die B 1n war im gleichen Entwurf unter der int. Nr. 172 für NRW als Projekt NW B1 – G 10 – NW, ebenso überraschend, in den "Vordringlichen Bedarf" (VB-E-) gehoben worden.

Im Gesetzgebungsverfahren wurde das o. g. Projekt zur B 55n Westumgehung mit Inkrafttreten des „Sechsten Gesetzes zur Änderung des Fernstraßenausbaugesetzes“ dann ganz aus dem BVWP 2030 gestrichen und unter der internen Nr. 115 (als Projekt B 1 – G 11 – NW – T 1 – NW) zusammen mit dem Projekt der internen Nr. 117 (B 1 – G 11 – NW T 3 – NW, OU Erwitte, Anschluss B 55) um die sogenannte Ostumgehung ergänzt und erlangte damit Gesetzeskraft.

Damit war die bisherige Westumgehung in Gänze aus dem BVWP entfernt worden und durch das neue Projekt B 1 mit Anschluss T3 an die bestehende B 55 ersetzt worden. Dieses beinhaltet die Verschmelzung beider Umgehungsstraßen zu einem neuen Projekt, wobei der NKV für die B 1 n durch die Verschmelzung von 4,9 auf 7,4 angehoben wurde und der bisherige NKV von nur 1,4 für die bisherige B 55 (Westumgehung) gegenstandslos geworden ist.

Durch die Streichung der B 55 n (Westumgehung) im BVWP 2030 wurde dem Land NRW das gesetzlich erforderliche Planungsrecht entzogen, denn die Rechtsgrundlage für Planung, Bau und Unterhaltung der Bundesfernstraßenstraßen liegt im BVWP 2030. Die Länder sind nach Art. 85 und 90 GG zwar eigenverantwortlich, die Planungen haben sich aber nach dem gesetzlichen Auftrag des Bundesgesetzgebers zu richten. Die Länder unterliegen bei der sogenannten Auftragsverwaltung der Fachaufsicht des Bundes.

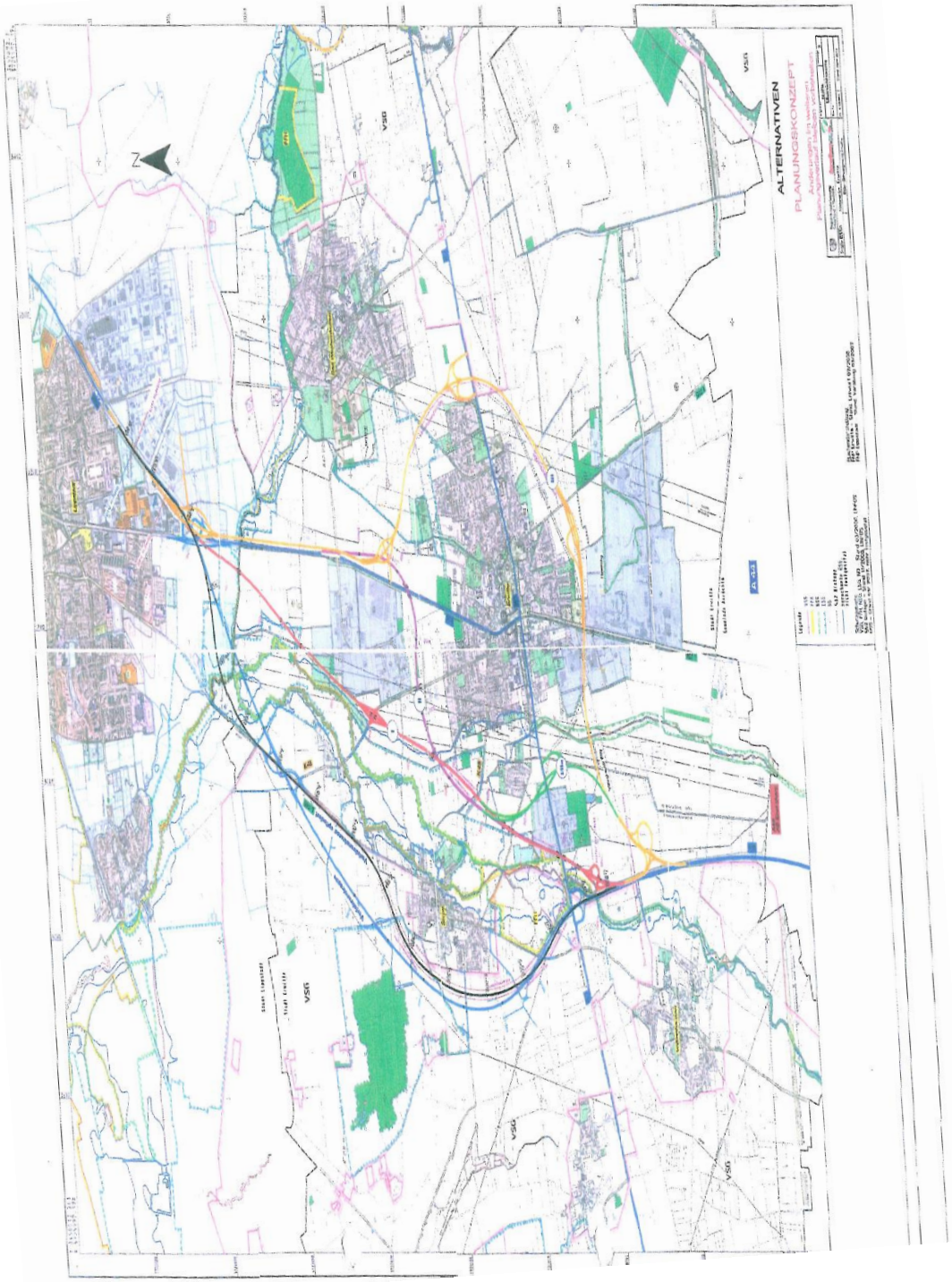
Eine Wiederaufnahme der Planungen zur Westumgehung wäre somit nur im Zusammenhang mit einer Änderung des FStrAbG möglich. Zum jetzigen Zeitpunkt besteht kein Planungsrecht.

gez. Georg Knoop

Anlage 1: Eingabe der BI Stirpe

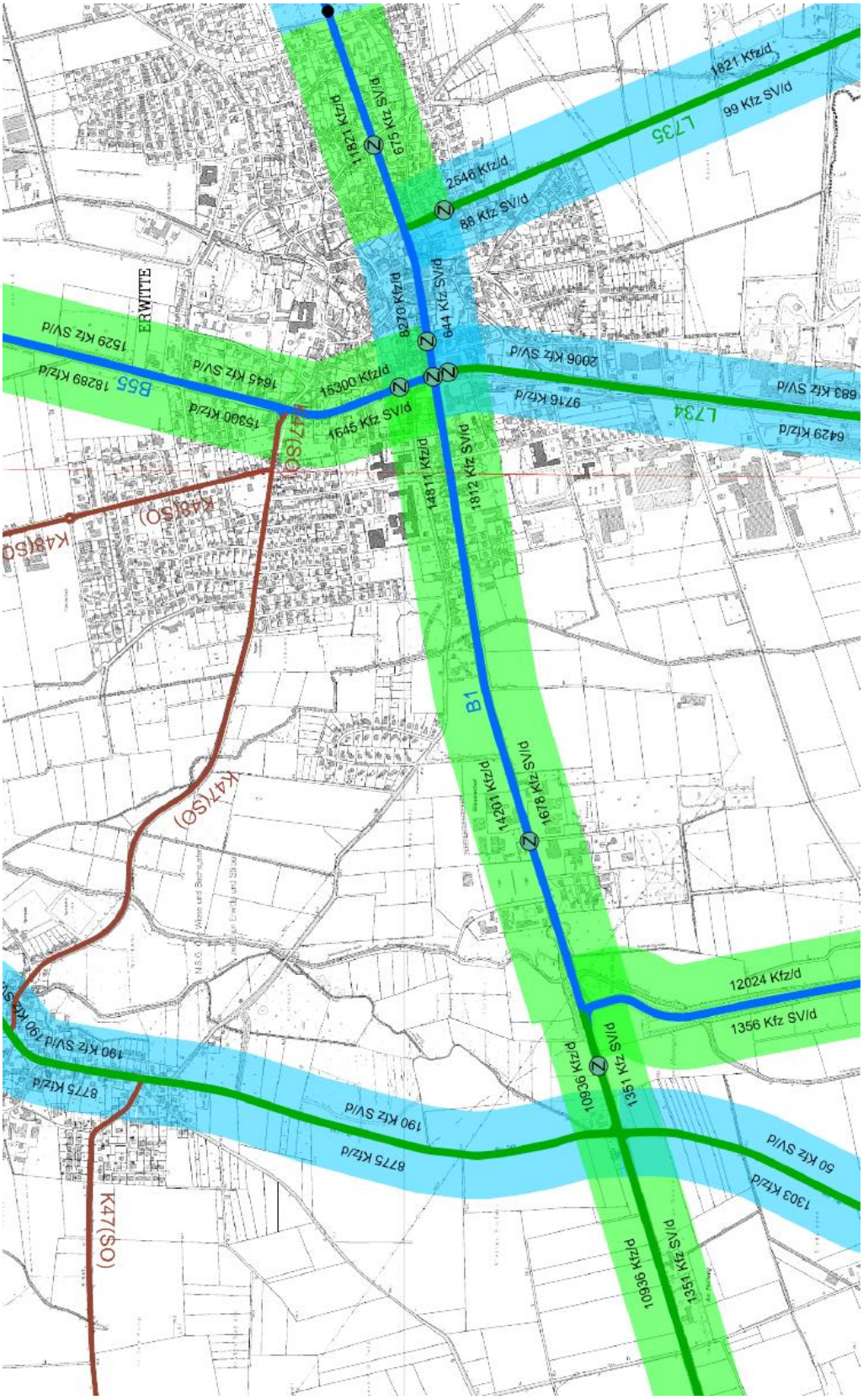
Übersicht Trassenführungen Stand 2013

Herr Knoop stellte dem Dialogforum folgende Übersicht der Trassenführungen von Straßen.NRW mit dem Stand April 2013 zur Verfügung:



Anlage 2: Straßenverkehrszählung 2015

Auszug aus den Verkehrszahlen aus der Straßenverkehrszählung 2015, zu finden unter https://www.nwsib-online.nrw.de/



Teilnehmerliste

	Beutler	Ricarda	DEGES, Projektleitung
	Bieda	Eva	Zufallsbürgerin
	Dalhoff	Otmar	Landwirtschaftlicher Kreisverband Soest
	Erdmann	Martin	Zufallsbürger
	Franke	Elisabeth	Landwirtschaftskammer Kreisstelle Soest
	Frye	Thomas	IHK Arnsberg, Hellweg, Sauerland
	Glaremin	Katharina Lisa	Anwohnerin
	Horstmann	Tim Luka	Anwohner
	Horstmann	Heinrich	Stadt Lippstadt
Dr.	Joest	Ralf	ABU
	Kirchhoff	Bernd	Stv. Ortsvorsteher Bad Westernkotten
	Knoop	Georg	Bürgerinitiative gegen den Bau der B55n westl. von Stirpe und Weckinghausen (e.V.)
	Köchling	Hans-Jürgen	Verkehrsverein für Bad Westernkotten und die Stadt Erwitte e. V.
	Linnebur	Ralf	Stadt Erwitte
	Mohn	Björn	Froelich & Sporbeck GmbH & Co. KG, Gutachter
Prof. Dr.	Münz	Heinrich	BUND-Ortsgruppe Lippstadt / Erwitte
	Noll	Joschka	Zufallsbürger
	Peitz	Michael	Ortsvorsteher Stirpe
	Peters	Stefan	Zufallsbürger
	Pohlmann	Stefanie	Zufallsbürgerin
	Rietze	Carsten	Bürgerinitiative "BIGO - Für die Westumgehung - Gegen die Ostumgehung"
	Roppertz	Carsten	Bürgerinitiative "BIGO - Für die Westumgehung - Gegen die Ostumgehung"
	Seegers	Britta	DEGES, Umweltplanung
Dr.	Spenner	Dirk	Spenner Zementwerke
	Spenner	Lothar	Ortsvorsteher Erwitte
	Stoffels	Eva	Zufallsbürgerin
	Stolzenburg	Martin	Froelich & Sporbeck GmbH & Co. KG, Gutachter

	Weiss	Andreas	Bürgerinitiative gegen den Bau der B55n westl. von Stirpe und Weckinghausen (e.V.)
	Westhoff	Antony	Zufallsbürger
	GAST		
	Drüke	Joachim	ABU

Moderation

	Claus	Frank	IKU_DIE DIALOGGESTALTER
	Herkelmann	Stefanie	IKU_DIE DIALOGGESTALTER
	Schnittker	Gregor	IKU_DIE DIALOGGESTALTER