

Alternative zu Ortsumgehungen der B 64 in Warendorf, Herzebrock/Clarholz und Beelen umsetzen!

BUND meldet Null-Variante beim Straßenbau und Ausbau der parallelen Bahnstrecke und innerörtliche Verbesserungsmaßnahmen an.

Stand: 30.9.2013

Das Land Nordrhein-Westfalen hat am 26.9.2013 Ortsumfahrungen in der B 64 , nämlich in Warendorf, Herzebrock/Clarholz und Beeln an.

Der BUND meldet dagegen die Nullvarianten und den Verzicht auf diese Maßnahmen wegen fehlendem Bedarf an sowie die Ertüchtigung der parallel zur B 64 verlaufenden Bahnstrecke, außerdem Maßnahmen zur Verbesserung des ÖPNV und Radverkehrs in Warendorf als Alternative an.

Erläuterung:

Das Land NRW hat für den BVWP 2015 folgende Fernstraßenvorhaben angemeldet:
B 64n-Ortsumgehungen Warendorf (9 km), Beelen (4,1 km), Herzebrock-Clarholz (8,9 km). Geplant sind die Ortsumgehungen als dreistreifige Kraftfahrstraße mit planfreier Anbindung an das vorhandene Verkehrswegesystem.

Mit der offiziellen Planung der Ortsumgehungen sind erhebliche Umwelteingriffe verbunden, u. a.

- Hoher Flächenverbrauch aufgrund der weiten Trassierungs-Radien der geplanten Kraftfahrstraße
- Überplanung und Versiegelung wertvoller, vor allem land- und forstwirtschaftlich genutzter Flächen
- Zerschneidung intakter Bauerschaften, in den Bauerschaften Ostbezirk und Vohren in 6 – 10 m hoher Dammlage
- Verschandelung des für das Münsterland typischen Landschaftsbildes
- Zerstörung hochwertiger (Wald-)Biotopverbundsysteme und Bedrohung seltener Tierarten
- Gefährdung des Wasserschutzgebiets Vohren
- Hohes Gefährdungspotenzial bei Gefahrstofftransporten (abschnittsweiser Verlauf der Trasse auf Sand- und Kiesschichten)
- Starke Verlärmung der Landschaft (in den Bauerschaften kein Lärmschutz vorgesehen!)
- Eminente Entwertung der Landschaft im Blick auf Naherholung und den für das Münsterland typischen „sanften Tourismus“

Für den B 64-Straßenzug von Warendorf bis Herzebrock wurde seit dem Jahr 2000 eine rückläufige Verkehrsentwicklung ermittelt. Abnahme des Verkehrs z. T. in zweistelligen Prozentzahlen, auch beim Schwerlastverkehr. Die absolute Zahlen inkl. Schwerlastverkehr laut Straßenverkehrszählung 2010: westlich von WAF 9.774; in WAF 12.169; zw. WAF u. Beelen 9.324; zw. Beelen u. Clarholz 10.561. Anteil Schwerlastverkehr: ca. 12 %. Ein relativ hoher Anteil am Schwerlastverkehr ist Mautausweichverkehr.

Als Alternativen zum Straßenneubau schlagen wir kostengünstigere und umweltfreundliche Maßnahmen vor (s. u.)

Projekthistorie:

Okt. 1994 Verkehrliche Bewertung der Varianten als Grundlage für die UVS

April 1995: UVS

Okt. 1997: Ergänzung der Stufe II des Verkehrsgutachtens aus dem Jahre 1994

1997: Einleitung des Linienbestimmungsverfahrens

2000: Abänderung der Linienbestimmung im Bereich Ostbezirk/Vohren

2003: (wie sich später zeigen sollte vorläufiger!) Abschluss des Linienbestimmungsverfahrens

BVWP 2003: OU Warendorf nach wie vor im „vordringlichen Bedarf“ (gegen den vorangegangenen Beschluss der NRW-Landesregierung!); OU'en Beelen und Herzebrock-Clarholz: weiterer Bedarf „mit Planungsrecht“

Ab 2003: Erarbeitung des technischen Entwurfs inkl. Landschaftspflegerischen Begleitplan

2011 Priorisierung NRW-Regierung: OU WAF: vordringlicher Bedarf, OU'en Beelen u. Herzebrock-Clarholz: vorerst lediglich Beendigung der derzeitigen Planungsphase

Sommer 2012: erneute Abänderung der Trassierung im Bereich Ostbezirk/Vohren, somit eine neue Erstellung der UVS für diesen Bereich erforderlich bzw. eine weitere Erstellung des technischen Entwurfs inkl. landschaftspflegerischen Begleitplan

Immer wieder hat der Warendorfer Stadtrat zugunsten der „Umgehungsstraßen“ Warendorf (B 64n) und Freckenhorst (L 547n) Petitionen verabschiedet. Es spricht für einen zunehmenden Umdenkungsprozess unter den Ratsmitgliedern, dass beim letzten Mal (am 08.11.2012) außer den 6 Nein-Stimmen aus der Grünen-Fraktion immerhin sechs Mitglieder anderer Parteien (CDU, SPD, FWG) mit Nein gestimmt bzw. sich der Stimme enthalten haben.

Beschreibung des Alternativvorschlags zum o.g. Projekt:

Stärkere Förderung der parallel zur B 64alt verlaufenden **Bahnstrecke Münster – Rheda** (ca. 60 ungesicherte Bahnübergänge!). Seit Übernahme des Bahnverkehrs durch die NordWestBahn im Jahre 2003 sind große Zuwachsraten auf dieser Strecke zu verzeichnen. Laut Angaben des Zweckverbands Münsterland (ZVM) hat der Personenverkehr auf der Strecke Münster – Rheda-Wiedenbrück von 2001 bis 2010 um 74 % zugenommen (von 2.700 auf 4.700 Reisende). Das Fahrplanangebot wurde in dieser Zeit um 42 % ausgeweitet.

Seit einigen Jahren gibt es den Stundentakt auf der Bahnstrecke nun auch über Warendorf hinaus in östlicher Richtung bis nach Bielefeld. Aus der Sicherung bzw. dem Wegfall der ungesicherten Bahnübergänge ergäbe sich die Option eines Halbstundentakts (zumindest zwischen Münster und Warendorf), der einer zunehmenden Verkehrsverlagerung von der Straße auf die Schiene gleichkäme.

Auf- und Ausbau des **Stadt- bzw. Bürgerbussystems** in Warendorf, um den umfänglichen MIV-Binnenverkehr zu reduzieren.

Als Konsequenz aus der demografischen Entwicklung wird im Kreisentwicklungsprogramm des Kreises WAF formuliert: „Um angesichts veränderter Nachfragemuster auch zukünftig die Mobilität flächendeckend im ländlichen Raum zu sichern, werden neue und flexible **Angebotsformen im ÖPNV** benötigt.“ (Quelle: Prognos, Kreisentwicklungsprogramm 2020, S. 136)

Weitere Förderung des **Radverkehrs** (u. a. Ausbau des Radwegenetzes) mit dem Ziel „**fahrradfreundliche Stadt**“ Warendorf

Entlastende **bauliche Maßnahmen** an der B 64-Ortsdurchfahrt und die dringend erforderliche **Modernisierung der überalterten Signalanlage**

Projektwirkungen: Kritik der offiziellen Planung:

- Umweltwirkungen (vgl. dazu auch **Anlage 1: Oberziele der Grundkonzeption BVWP 2015**)

- **Natur- und Landschaftsschutz:**

s. o. unter „Umwelteinriffe“. Die von uns vorgeschlagenen Alternativen würden einen wirksamen Beitrag zum Natur- und Landschaftsschutz leisten. Im Gegensatz dazu würde sich die geplante B 64n-Ortsumgehung als gravierender Eingriff in gewachsene Ökosysteme auswirken und eine Verschandelung der für das Münsterland typischen „Parklandschaft“ bedeuten.

- **Klimaschutz/Energieeinsparung:**

Die CO₂-Emissionen werden im Falle einer B 64n-Realisierung deutlich zunehmen. Bedingt durch den

induzierten Verkehr wird sich das Verkehrsaufkommen auf Warendorfer Stadtgebiet in der West-Ost-Richtung nahezu verdoppeln. Die B 64n wird laut Gutachten der Planersocietät Dortmund (Juni 2009) die B 64-Ortsdurchfahrt vom zurzeit umfänglichen Quell-, Ziel- und Binnenverkehr nur unwesentlich entlasten können. Die auf der Ortsdurchfahrt zu erwartende MIV-Abnahme motiviert ihrerseits – aufgrund eventuell frei werdender Räume – sekundär zu einem Verkehrsverhalten, das auf eine erneute MIV-Zunahme hinausläuft. Sicherlich würde die B 64n die Ortsdurchfahrt vom Schwerlast-Durchgangsverkehr entlasten. Die zurückzulegende Strecke betrüge aufgrund der großen Trassierungs-Radien künftig ca. 2 km mehr (9 statt 7 km Strecke bei Fahrt durch den Ort). Die 9 km würden zusätzlich mit höherer Geschwindigkeit zurückgelegt, was sich keineswegs energiesparend und somit klimaschützend auswirken würde.

Noch nicht eingerechnet wäre der enorme Zuwachs an induziertem Schwerlastverkehr, der sich erst recht Klima-schädigend auswirken würde.

- **Regionale Schadstoffminderung:**

Die B 64n-Ortsumgehung soll unmittelbar an den südlichen Wohnsiedlungen entlanggeführt werden. Im Bereich von Wohnbebauung vorgesehene Schutzmaßnahmen werden die Einwohnerschaft nicht wirksam vor dem hohen Maß an Schadstoffausstoß schützen können.

- **Lärminderung:**

Auf der B 64-Ortsdurchfahrt wird sich die Lärmbelastung nur unwesentlich reduzieren (s. o.). Trotz Lärmschutzmaßnahmen wird die Bevölkerung in den südlichen Wohnvierteln nur unzulänglich geschützt (vor allem im Bereich der planfreien Anbindung an die L 547 = Freckenhorster Straße wie auch bei der planfreien Anbindung an die im Verbund mit der B 64n geplanten L 547n, nahe Hanseviertel, ebenso in der östlichen Wohnsiedlung Östliche Heustraße, wo die B 64n nach Verlassen des Wohngebiets zur erforderlichen planfreien Anbindung an die B 475 an Höhe gewinnt. Besonders gravierend wirkt sich die Lärmbelastung in den Bauerschaften aus, da dort kein Lärmschutz vorgesehen ist. Insofern ist festzustellen, dass mit der neuen Straße ein enormer Zuwachs an Lärmbelastung einhergehen würde.

- **Schaffung städtebaulicher Potenziale:**

Der Bau der B 64n hätte eher gegenteilige Auswirkungen, was an zwei Beispielen exemplarisch dargelegt werden soll:

Die Kraftfahrstraße B 64n-Ortsumgehung WAF mit ihren planfreien Anbindungen an das vorhandene Verkehrswegesystem (von West nach Ost: B 64alt, K 3, L 547n, L 547, B 475, B 64alt) wirkt sich auf das Leben vor Ort primär trennend aus. Vorhandene Verkehrswegesysteme werden weitgehend zerstört und aufgelöst, gewachsene Nachbarschaften auseinander gerissen, Stadtteile voneinander getrennt (Warendorf und Freckenhorst), die Zugänge von den Höfen zu den Ackerflächen auf der anderen Seite der Autoschnellstraße erschwert, was sich für die Landwirtschaft existenzgefährdend auswirken kann.

Aufgrund der schnellen Erreichbarkeit der Oberzentren Münster und Bielefeld bei Vorhandensein der Autoschnellstraße B 64n dürfte sich diese für den **ortsansässigen Einzelhandel** eher nachteilig auswirken. In der Befürchtung von Umsatzeinbußen haben sich in WAF denn auch ca. 50 Geschäftsleute und Unternehmer zu einer Unternehmer-Gemeinschaft zusammengeschlossen, um sich eindeutig gegen den Bau dieser Straße zu wenden. Dies trifft vor allem auf die an der B 64 ansässigen Geschäfte zu, die ganz wesentlich vom Autoverkehr leben (Tankstellen, Kfz-Werkstätten, Imbissstuben, aber auch andere Geschäfte wie Küchenzentren etc.). Obwohl von Seiten der IHK stereotyp wirtschaftliches Wachstum mit dem Bau dieser Straße angekündigt wird, wird sich die B 64n eher negativ auf den Umsatz des Warendorfer Einzelhandels und wohl auch auf die Arbeitsplatzsituation auswirken.

- **Abbau von Erreichbarkeitsdefiziten:**

Diese Autoschnellstraße bewirkt, wie der Name schon sagt, eine schnellere Erreichbarkeit der Oberzentren Münster und Bielefeld sowie der BAB 1 im Westen und der BAB 2 im Osten, vor Ort aber wird, wie bereits ausgeführt, Erreichbarkeit eindeutig erschwert. Eine so groß dimensionierte Straße ist eben primär an überregionalen Interessen orientiert. Örtliche Belange müssen zurückstehen und nehmen Schaden.

- **Sonstiges:**

In drei Punkten ist das Projekt B 64n grundsätzlich in Frage zu stellen:

In der dem BVWP 2003 vorangehenden **Projektbewertung (PRINS)** zur B 64n-Ortsumgehung Warendorf wird einleitend als Ziel dieser Planung angeführt: „Entlastung der Ortsdurchfahrt, dort Minderung der Unfallrisiken und Umweltbelastungen“.

Dazu ist Folgendes anzumerken:

Die relativ geringe **Entlastung der Ortsdurchfahrt** rechtfertigt, wie ausgeführt, keinesfalls die mit Planung und Bau der Straße verbundenen hohen Kosten und erst recht nicht den gewaltigen Eingriff in Natur und Landschaft wie auch nicht die Belastung der Umwelt.

Die **Unfallrisiken** auf der Ortsdurchfahrt sind minimal. Im Wesentlichen handelt es sich dabei um Blechschäden aufgrund von gelegentlichen Auffahrunfällen. Auf einer Autoschnellstraße ist die Unfallgefahr bei erhöhten Geschwindigkeiten erheblich höher mit Blick auf die Gefährdung von Leib und Leben.

Bei der Projektbewertung spielt das **Umweltrisiko** offensichtlich nur bzgl. der Ortsdurchfahrt eine Rolle. Das Umwelt-Konfliktpotenzial in Verbindung mit der B 64n-Trassierung kommt überhaupt nicht vor und spiegelt sich offensichtlich auch nicht als „Kosten“ im NKV wider.

PRINS 2003 attestiert der OU Warendorf in der **Umweltrisikoeinschätzung** ein „mittleres Umweltrisiko“ (den OU'en Beelen und Herzebrock-Clarholz sogar ein „hohes Umweltrisiko“) und in der **Raumwirksamkeitsanalyse** (ebenso wie der OU Beelen) eine „mittlere Bedeutung“, der OU Herzebrock-Clarholz gar nur eine „geringe Bedeutung“. Es leuchtet nicht ein, warum die B 64n-Ortsumgehungen dann überhaupt Eingang in den BVWP 2003 gefunden haben, die OU Warendorf sogar in den „Vordringlichen Bedarf“. Der Bundesrechnungshof hat bereits 2001 in seinen „Bemerkungen“ - gemessen an dem Verkehrsaufkommen auf der B 64 - als völlig überdimensioniert eingestuft. Seitdem gibt es auf der B 64 sogar noch weniger Verkehr! Somit sollte sich die Aufnahme in den BVWP 2015 a se verbieten.

Das **NKV für die B 64n-Omtsumgehung Warendorf** muss unbedingt auf seine Stichhaltigkeit überprüft werden. Im Jahre 2003 wurde der Ortsumgehung WAF ein NKV von 4,82 bescheinigt. Zu fragen ist: Bezieht sich dieses NKV auf die OU WAF als Teil einer durchgehenden Kraftfahrstraße 2+1? Welche Auswirkungen auf die Bestimmung des NKV hat der Tatbestand, dass im geltenden BVWP die Abschnitte zwischen den Ortschaften für den Ausbau als RQ 15,5-Straße ausgespart sind? Wie wirkt es sich auf das NKV der OU WAF aus, dass die OU'en Beelen und Herzebrock-Clarholz laut NRW-Priorisierung vorerst aus der Planung herausfallen?

- **Kosten:**

Im Projektdossier des BVWP 2003 werden die Kosten allein für die OU Warendorf mit 31,4 Mio. EURO veranschlagt. Im Oktober 2008 sind sie bereits mit 36,87 Mio. € angegeben. Von 2008 bis 2012 hat sich der Preisindex für die Bauwirtschaft um 11,5 % erhöht. Das bedeutet, dass zurzeit - gem. Berechnung 2012 von RegioConsult, Marburg - mit Baukosten von mindestens 41,1 Mio. € zu rechnen wäre. (Baukosten für OU Beelen: 18,6 Mio. €, OU Herzebrock-Clarholz: 40,9 Mio. €, somit mehr als 100 Mio. € insgesamt, laut Berechnung RegioConsult)

Zu diesen Kosten für die drei OU'en kommen zusätzlich die Kosten für das - wg. des B 64n-Ausbaustandards „dreistreifige Kraftfahrstraße“ erforderliche - parallele Verkehrswegesystem, was die Gesamtkosten weiter stark erhöht. Die überdimensionierte Planung mit ihren weiten Radien und dem hohen Flächenverbrauch verteuert die Planung immens.

...

Vorteile des Alternativvorschlags gegenüber dem offiziellen Vorhaben:

- **Umwelt:**

Wie ausgeführt, handelt es sich bei den von uns vorgeschlagenen Alternativen allesamt um umweltfreundliche Maßnahmen.

- **Städtebauliche Potenziale:**

Im Unterschied zum Bau der B 64n-Ortsumgehung, die auf der ganzen Linie städtebauliches Konfliktpotenzial enthält, respektieren wir mit unseren Vorschlägen gewachsene Verhältnisse und befürworten verantwortbare zukunftssträchtige Entwicklungen zur Förderung nachhaltiger Mobilität.

- **Erreichbarkeit:**

In einer mobilen Welt spielt die Erreichbarkeit eine wichtige Rolle. Wieweit können wir u. a. angesichts der demografischen Entwicklung für jedes Lebensalter Mobilität garantieren? Nur mit einem besseren ÖPNV-Angebot ist dieser Herausforderung zu begegnen.

- **Kosten:**

Die öffentlichen Haushalte sind klamm. Priorität im Verkehrssektor muss deshalb die Erhaltung der vorhandenen Infrastruktur haben, der Straßenneubau muss zurückstehen. Die neue Devise der Verkehrspolitik: Erhalt geht vor Neubau. Im Unterschied zu unseren konkreten Vorschlägen sehen wir die B 64n für ein unsinniges und unnötiges Projekt an, für das kein weiteres Geld auszugeben sich lohnt.

- **Sonstiges:**

Das Verkehrsprojekt B 64n ist in der Warendorfer Bevölkerung stark umstritten. Die Bürgerinitiativen entlang der B 64 in den Gemeinden Warendorf, Beelen und Herzebrock-Clarholz werden mit ihrer kritischen Bewertung der drei im Zuge der B 64n geplanten Ortsumgehungen von mehr als 1.000 Mitgliedern unterstützt. Allein in Warendorf erklären ca. 60 Eigentümer, darunter vor allem Landwirte, dass sie für den Bau dieser Straße keinen Grund und Boden zur Verfügung stellen werden. Unsere Bürgerinitiative plädiert deshalb dafür, dass man sich auf Landes- und Bundesebene von dem Straßenbauprojekt B 64n-Planung verabschiedet, bevor weitere Kosten für die aufwendige Planung anfallen. Keine der drei OU'en sollte Eingang in den neu zu erstellenden BVWP 2015 Aufnahme finden.

Kontakt:

Name des Verbandes: BUND Kreisgruppe Warendorf
Verantwortlicher: c/o Clemens Haase
Freckenhorst, Hoetmarer Str. 9, 48231 Warendorf
Telefon: 02581/783637