

Fakten zur geplanten Umgehungsstraße B64N

Eine Zusammenfassung eines Vortrags bei den "Naturfreunde für Beelen"

von Marijke Ellerbrock

Die B64N soll Bielefeld/Ostwestfalen und das Münsterland miteinander verbinden und die Ortslagen Warendorf, Beelen und Herzebrock-Clarholz umfahren. Der Neu- bzw. Ausbau soll laut Planungsstand 2011 eine **dreispurige, kreuzungsfreie Kraftfahrstraße** mit wechselweise zweispuriger Richtungsfahrbahn werden.

Für den Analysefall im Jahr 2005 wurden westlich von Beelen 14.800 Kfz/24h und östlich 12.500 Kfz/24h ermittelt, doch nach einer Zählung betrug das Verkehrsaufkommen zwischen Warendorf und Beelen 5.400 Kfz/24h weniger und zwischen Beelen und Herzebrock waren es 1.900 Kfz/24h weniger. **Demnach sind die Ausgangsdaten der Prognose viel zu hoch.**

Zudem wurden Prognosen erstellt, die zeigen sollen, wie die Verkehrslage aussehen könnte, wenn die B64N gebaut würde oder ohne. Der Prognose für 2020 zufolge, werden 17.500 Kfz/24h auf der Ortsumfahrung erwartet. Die Belastung der Ortsdurchfahrt soll zwar nur noch 9.100 Kfz/24h betragen, aber die Fahrzeuge, die die B64N benutzen, werden zunehmen. Der Vergleich der Prognosen zeigen, dass es durch den Bau der B64N zu einer erheblichen Verkehrszunahme von 6.200 Kfz/24 (westlich) und 7.500 Kfz/24h (östlich) kommen wird. Also werden durch die **B64N zusätzliche Verkehre angezogen**, die ohne die B64N nicht auftreten würden (etwa 2.500 Fern-LKW).

Denn erst die geplanten Ortsumgehungen macht die Strecke, besonders für LKWs, die von der A1 auf die A2 wechseln wollen (oder umgekehrt), attraktiv (sogenannte Mautausweich-Verkehre). Dadurch könnte **besonders der Schwerlastverkehr überproportional zunehmen**. Laut Berechnung der IVV (Ingenieurgruppe für Verkehrswesen und Verfahrensentwicklung) werden es bis zu 1.760 LKW sein, die die B64N zusätzlich belasten.

Dies wird eine **Erhöhung der Lärmpegels (besonders nachts)** zur Folge haben. Nicht nur durch die Zunahme des Verkehrs sondern auch, da die B64N teilweise in Dammlage geführt wird. Zudem werden durch die zu erwartende LKW-Belastung auch die **Schadstoffeinträge auf den landwirtschaftlichen Nutzflächen erheblich zunehmen**. Mehrere Landwirtschaftliche Flächen werden zerschnitten, die Wegführung der Landwirte wird aufwändiger und die **landwirtschaftliche Struktur des Raumes wird verändert**. Auch sollte geprüft werden, ob durch den Bau für manche Landwirte keine Existenzgefahr besteht.

Ein weiterer Punkt, der zu bedenken ist, ist der **Flächenverbrauch**. Die Bau-Länge der Ortsumfahrung Beelen beträgt ca. 4,1 km. Die Ortsumfahrung ist mit drei Spuren geplant und wird voraussichtlich 5 Brücken haben. Grob geschätzt sind es etwa 45ha Verkehrsfläche inkl.

Bau- und betriebsbedingter Wasser und Boden-Beanspruchung und zusätzlich ca. 45 ha Ausgleichsflächen. Leider sind bislang keine Angaben zu dem von Straßen NRW geplanten Ausgleichswegenetz vorhanden, doch da eine Kraftfahrstraße geplant ist, die nur für Fahrzeuge ab 60 km/h freigegeben werden darf, muss das gesamte Wirtschaftswegenetz mit den Anbindungen neu geplant werden.

Zu klären wäre auch die Frage nach dem Nutzen der B64N. Im Normalfall soll bei Straßenbauprojekten ein hoher Nutzen entstehen, beispielsweise durch die Reduzierung der Lärmbelastung oder Unfallkosten. Doch durch den Bau der B64N wird der Norden von Beelen deutlich schlechter zu erreichen sein und es wird sich ein gut hörbarer und störender Lärmteppich über Beelen und die nähere Umgebung von bis zu 2 km legen. Zudem ist bekannt, dass die "schlimmsten" Unfälle an der Kreuzung der Ostenfelder Straße und in Richtung Greffen geschehen sind. Hier wird also deutlich, dass dem Projekt B64N ein geringer Nutzen und hohe Baukosten gegenüber stehen. Zusätzlich sind auch die durch die neue Straße neu entstehenden Betriebskosten zu berücksichtigen. Die Gemeinde ist zwar nicht für Instandhaltung der B64N verantwortlich, jedoch wird die B64 (Ortskern) abgestuft, sodass die Gemeinde, sobald die Ortsumgehung gebaut wurde, die Instandhaltung finanzieren muss. Dasselbe gilt natürlich auch für das Ausgleichswegenetz.

Die Verkehrsprognose weist also einige Mängel auf und ist keine geeignete Grundlage zur Beurteilung der Verkehrsentwicklung. Die Veränderungen im Mobilitätsverhalten führen zur weiteren Abnehmen des regionalen Verkehrs und aufgrund ständig steigender Kosten wird das Nutzen-Kosten-Verhältnis immer ungünstiger.