



B64n

Gut für Beelen?



Brauchen wir in Beelen eine **dreispurige Umgehungsstraße**?

Boden, Wasser und Luft sind unsere wichtigsten Lebensgrundlagen. Ihre nachhaltige Nutzung und ihr Schutz sind deshalb eine unverzichtbare Aufgabe. Dafür steht die Nachhaltigkeitsstrategie „Perspektiven für Deutschland“, die die Bundesregierung vor einigen Jahren auf den Weg gebracht hat. Die Grundlagen dieses Leitbilds basieren auf der Forderung, dass wir nicht auf Kosten zukünftiger Generationen leben dürfen.

Derzeit werden täglich Flächen in der Größe von 100 Fußballfeldern für den Straßen- und Siedlungsbau verbraucht. Das ist zu viel und widerspricht den Zielen des Bundes, bis 2020 den täglichen Flächenverbrauch von 69 auf 30 Hektar zu reduzieren.

Deshalb wird empfohlen, einen Straßen-NEUBAU immer besonders zu prüfen!

Was kommt auf Beelen zu?

Bei der Präsentation der Baupläne der B64n in Warendorf wurde deutlich, welche Dimension eine 3-spurige, autobahnähnliche Umgehungsstraße hat und welche Auswirkungen auch für Beelen.

Eine Verkehrszählung 2015 in Beelen ergab, dass die KFZ-Belastungen auf 9100 Fahrzeuge pro Tag **herunter** gegangen sind. Nach Fertigstellung der B64n würden im Ortskern immer noch 6000 KFZ verbleiben, während auf der neuen Umgehungsstraße 16.000 Fahrzeuge hinzukommen.

Hinzu kommt für die Anwohner im Norden, dass sie quasi von zwei Bundesstraßen eingekesselt werden und durch die weitgehende Hochlage der Straße einen weitreichenden Lärmteppich erdulden müssen.

Aktuelle Zählung belegen: Der Verkehr nimmt ab!

Umgehungsstraße oder Bundesfernstraße?

Alle bisherigen Infoveranstaltungen haben deutlich gemacht, dass hier die Interessen einiger Wirtschaftsunternehmen sowie deren Vertreter, die Industrie- und Handelskammer Münsterland Nord, im Fokus stehen. Das zeigt sich vor allem darin, dass wir Beelener Bürgerinnen und Bürger keinen Einfluss auf den Straßenverlauf, die Größe und den Lärmschutz haben.

Auch wenn der Verkehrsminister Hendrik Wüst Gesprächsbereitschaft signalisiert hat, so ist doch bereits im Vorfeld bei der Vorstellung der Ortsumgehung Warendorf durch den Landesbetrieb Straßen NRW klar geworden, wie weit es um eine Einflussnahme der Bürgerinnen und Bürger gestellt ist.

An der Dreispurigkeit wird nicht gerüttelt, das Thema Lärmschutz orientiert sich nicht an den Bedürfnissen der Anwohner, die erhebliche Verkehrszunahme durch den Fernverkehr und die von der Bundesregierung auferlegten Maßnahmen zur Flächenreduzierung werden ad absurdum geführt.

Schlechtes Kosten-Nutzen-Verhältnis

Selbst der Bundesrechnungshof kritisiert die Investitionspläne vom ehemaligen Bundesverkehrsminister Dobrindt, weil das Kosten-Nutzen-Verhältnis nicht nachvollziehbar ist.

Hier fehlt der Blick auf die Umwelt und eine konstruktive Zusammenarbeit mit dem Umweltministerium. Der aktuelle Bundesverkehrswege-Plan vernachlässigt fast alles, was in Sachen Klima- und Umweltschutz einmal vereinbart wurde. Statt auf nachhaltige Mobilitäts-Strategien einzugehen, wird ohne Rücksicht auf Menschen und Natur geplant.

Ein wichtiges Zeichen an die Bundespolitik wurde im Mai 2017 gesetzt:

Der Beelener Rat lehnt B64n Planung ab!

Im Mai 2017 hat sich der Rat der Gemeinde Beelen mit deutlicher Mehrheit gegen die im Bundesverkehrswegeplan aufgeführte B64n in einer Autobahn ähnlichen 2+1 Variante ausgesprochen.

Kommunalpolitik versus Bundesverkehrswegeplan!

Der Rat der Gemeinde Beelen lehnt die aktuelle Planung der Umgehungsstraße in einer Autobahn ähnlichen Variante ab.

The image shows two women, Margret Westmeyer and Maria Leismann, standing in a wooden structure, likely a beehive house. Margret, on the left, has short white hair and is wearing a black jacket and blue jeans. Maria, on the right, has blonde hair and is wearing a dark green jacket. They are standing next to several wooden beehives. The background shows a wooden structure with a green roof and some foliage.

**Margret Westmeyer und
Maria Leismann, Imkerinnen**
Hornbusch, Harsewinkler Damm

Betroffene Familien | **03**

„Unsere beiden Familien wohnen im Außenbereich Beelens und durch den Bau der B64n direkt im 100 m Bereich hinter der neuen Straße. Wir bekommen keinen Lärmschutz und durch den häufigen Westwind nicht nur Lärm, sondern auch die Abgase direkt ab.

Wir sind beide Imkerinnen. Unsere Bienen sammeln Honig in der nahen Umgebung und nehmen dann die Giftstoffe, die sich auf die Blüten legen, mit auf.

Die B64n zerschneidet unsere Nachbarschaft. Der Weg zum Ort wird für uns ein großer Umweg. Auch für unsere Bienen und andere Tiere wird die Straße häufig zu einem tödlichen Hindernis. Daher ist für uns fraglich, ob wir unsere Imkerei dann noch weiterführen sollen.“

**Margret Westmeyer
Maria Leismann**

**Die B64n verläuft laut
Planung keine 100 m
entfernt an den Höfen
der Fam. Westmeyer
und Leismann vorbei.
Lärmschutz ist nicht
vorgesehen.**



Für die Region oder über die Region hinweg geplant?

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.

Es gibt immer mehr Bürger, die sich mit den Planungen der B64n sachlich, aber kritisch, auseinandersetzen und diese Ausbauvariante ablehnen. Im Laufe der Jahre, seit Beginn der Straßenplanung, haben sich die Rahmenbedingungen verschoben, das bundesweite Verkehrsaufkommen geht nachweislich zurück und das Mobilitätsverhalten ist im Wandel.

Die B64n zieht mehr Verkehr, vor allem LKWs, an.

Höhere Lärmbelastung, besonders in den Nachtstunden.

Für Beelen gilt: Erst die geplanten Ortsumgehungen macht die Strecke, insbesondere für LKWs, die von der A1 auf die A2 wechseln wollen (oder umgekehrt), besonders attraktiv.

Dadurch könnte besonders der Schwerlastverkehr in Beelen 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 des Lärmpegels – besonders nachts – zur Folge haben. Schuld daran hat nicht nur durch die Zunahme des Fernverkehrs, sondern auch die Notwendigkeit, dass die B64n weitestgehend in Hochlage geführt wird. Zudem werden durch die zu erwartende LKW-Belastung auch die Schadstoff-Emissionen erheblich zunehmen.

Desweiteren sollte an den enormen Flächenverbrauch gedacht werden. Die Baulänge der Ortsumfahrung Beelen beträgt ca. 4,1 km. Die Ortsumfahrung ist mit drei Spuren geplant und wird voraussichtlich 5 Brücken haben.

Grob geschätzt beläuft sich der Flächenverbrauch auf etwa 45 ha Verkehrsfläche inkl. Bau und betriebsbedingter Wasser- und Boden-Beanspruchung und zusätzlich ca. 45 ha Ausgleichsflächen.

Bislang gibt es keine Angaben zu dem von Straßen.NRW geplanten Ausgleichswegenetz.

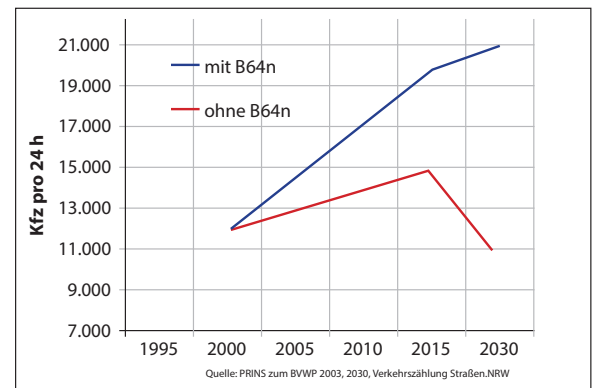
Da mit der Ortsumgehung eine Kraftfahrstraße geplant ist, die nur für Fahrzeuge ab 60 km/h freigegeben werden darf, muss das gesamte Wirtschaftswegenetz mit den Anbindungen neu geplant werden.

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 Lärmbelastigung 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.

Die Gemeinde ist nicht für die Instandhaltung der B64n verantwortlich. Wird jedoch die B64 (Ortskern) zur Gemeindestraße herabgestuft, kann es sein, dass die Gemeinde die Instandhaltung bezahlen muss.

Verkehrsentwicklung und -prognose am Beispiel Beelen bis 2030



Familie Lütke Fölller

Warendorfer Straße

Betroffene Familien | 05

„Wir gehören zu den Familien, die möglicherweise durch die geplante Bundesfernstraße ihr Zuhause verlieren. Seit 30 Jahren ist die B64n für uns ein Thema. So oder so wird es nicht gut für uns ausgehen. Entweder wird die B64n direkt vor unserer Tür autobahnähnlich ausgebaut, oder wir werden überplant und müssen weichen.“

Wo wir dann ein neues Zuhause finden, ist ungewiss! Der Entschädigungsbetrag wird weit hinter der Summe liegen, die für einen gleichwertigen Neuanfang benötigt wird. Der Verlust von Heimat lässt sich niemals monetär ausgleichen. Die ausführenden Behörden lassen uns und andere Familien sinngemäß im Regen stehen!“

Birgit und Martin Lütke Fölller

„Wir wünschen uns für die nachfolgenden Generationen zukunftsweisende & intelligente Mobilitäts-Lösungen, die vor allem umweltverträglich sind.“



Auswirkungen von Straßenneubau auf die Landwirtschaft

Straßenbau erfordert viel Fläche. Überplant werden dabei häufig Äcker und Wiesen von landwirtschaftlichen Betrieben. Für den Ausgleich der entnommenen Flächen werden sogenannte Ausgleichsflächen benötigt.

Wie funktioniert das mit den Ausgleichsflächen?

Landwirtschaftliche Betriebe sind auf Grund und Boden unverzichtbar angewiesen, um langfristig ein gesichertes Einkommen erwirtschaften zu können.

Durch den geplanten Bau der B64n würde den Landwirten in Beelen eine Fläche von ca. 45 ha entzogen.

Nach dem Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG) stellt der Bau einer Straße einen Eingriff in die Natur und Landschaft dar und muss daher durch Ausgleichsflächen kompensiert werden.

Im Idealfall würde man für jeden Quadratmeter an anderer Stelle eine gleich große Fläche entsiegeln, also der Natur wieder zurückgeben. Da das aber nicht geht, kommt es auf den qualitativen Ausgleich an.

Was ist darunter zu verstehen?

Ein Wald ist ökologisch wertvoller als eine Ackerfläche. Wer also einen Wald aufgibt, muss an anderer Stelle für wertvolleren Ersatz sorgen als für eine Ackerfläche.

Wird durch die Baumaßnahme der Lebensraum einer bestimmten Tierart zerstört, so ist es erforderlich, dass in unmittelbarer Nähe der Baumaßnahme ein neuer Lebensraum geschaffen wird. Dies hört sich gut an, der Vogel hält sich jedoch nicht an Vorgaben. Pech gehabt, oder?

Der Investor (Bund) hat jedoch die Möglichkeit, sich von der Ausgleichsverpflichtung freizukaufen.

Er zahlt beispielsweise einem Grundbesitzer irgendwo in NRW einen Betrag, damit er auf seinem Gelände diese ökologische Ausgleichsmaßnahme durchführt. Es kann aber auch sein, dass die Ausgleichsmaßnahme bereits durchgeführt wurde und sie dann dem Investor nachträglich angerechnet wird.



Durch das Flurbereinigungsverfahren in den 60er und 70er Jahren in Beelen wurden im großen Stil ökologisch wertvolle Flächen und Landschaftselemente zerstört.

Konflikte entstehen, weil Flächen, die durch die Flurbereinigung betriebswirtschaftlich aufgewertet, jedoch ökologisch abgewertet wurden, wieder als Ausgleichsflächen ökologisch aufgewertet werden müssen. „Woher nehmen und nicht stehlen?“ Flächeneigentümer, die zu guten Preisen ihre Flächen verpachtet haben, werden durch eher geringe Zahlungen nicht bereit sein, Ausgleichsflächen anzubieten.

Ist mit dem Planfeststellungsverfahren geklärt, was passieren soll, geht es um die konkrete Umsetzung.

Für Projekte aus dem Bundesverkehrsweplan kommt es in der Regel zu einem weiträumigen Flurbereinigungsverfahren, da die Flurbereinigungsbehörde viel Manövriermasse benötigt, um wieder wirtschaftsfähige Einheiten herzustellen. **Das kann ganz Beelen großräumig betreffen!** Ziel der Flurbereinigung ist, die Landverluste durch angekauft Land komplett auszugleichen.

Die Konditionen der Flurbereinigungsbehörde liegen jedoch um einiges unter den örtlichen Marktpreisen. Ein Enteignungsverfahren ist realistisch, denn es ist nicht zu erwarten, dass es genügend Verkäufer geben wird.

Familie Flamme-Ostermann,
Landwirt und Erdbeererzeuger
Hornbusch

Betroffene Familien | 07

„Die geplante B64n würde ungefähr 100 – 150 m in Höhe (Axtbachaue, Überschwemmungsgebiet) an unserem Hof vorbeiführen.

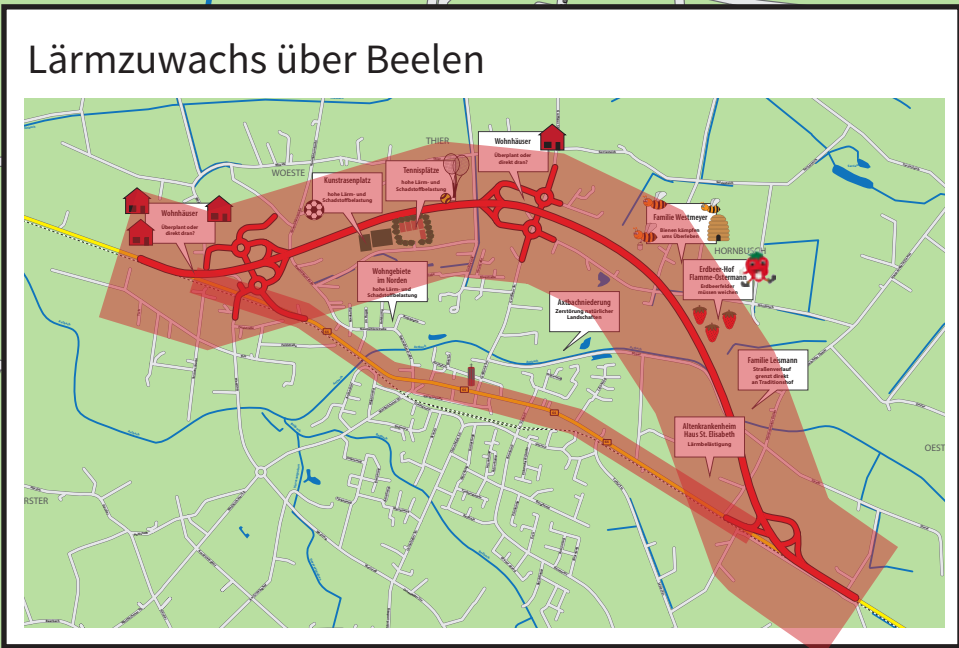
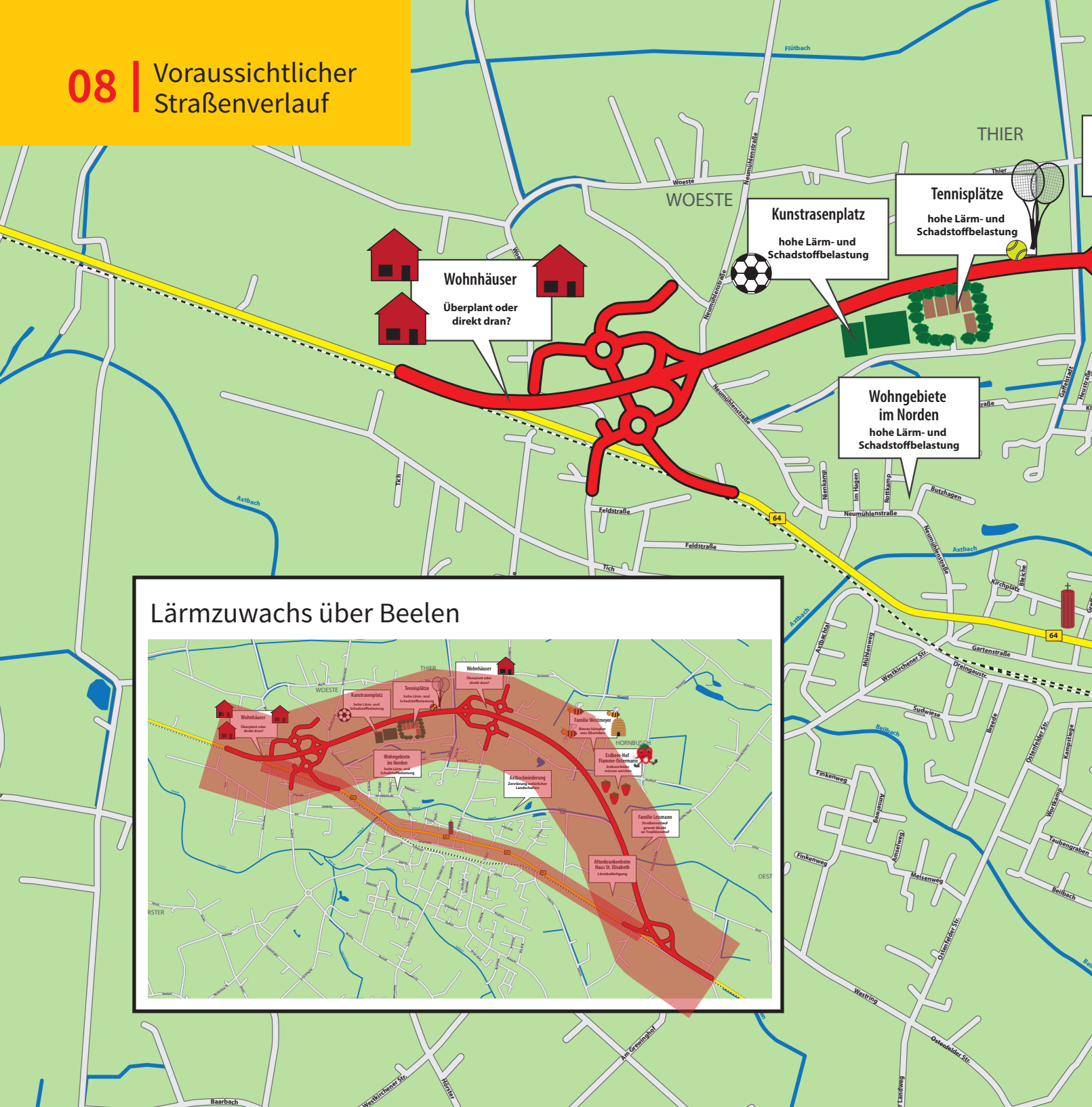
Wir als Landwirte bewirtschaften unsere landwirtschaftliche Nutzfläche, um regionale Nahrungsmittel zu erzeugen.

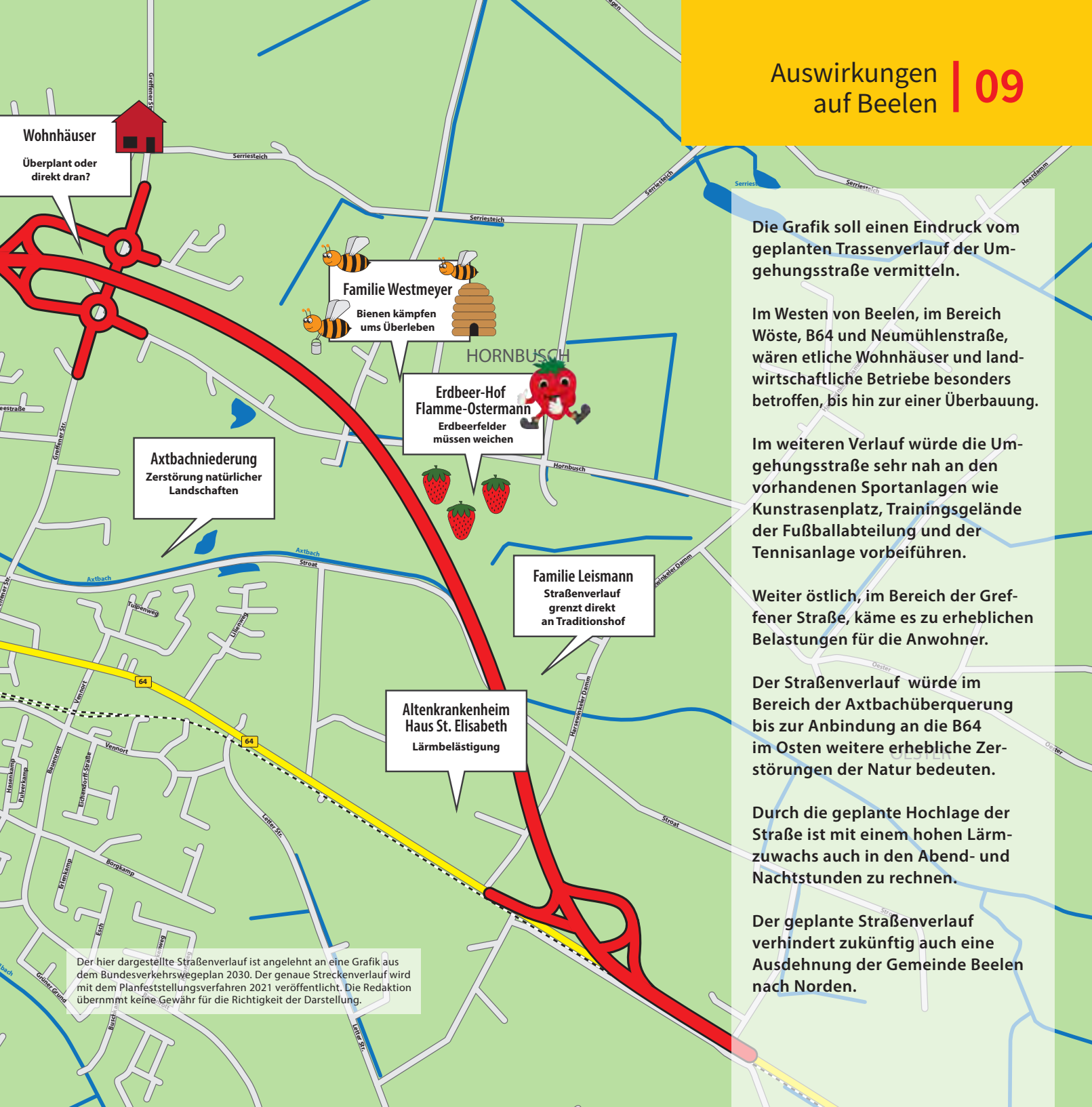
Wir können es nicht nachvollziehen, dass durch so einen überdimensionalen Straßenbau ein immenser Flächenverbrauch stattfindet. Dadurch werden vielen Landwirten Felder und Wiesen entzogen, die sie benötigen, um Nahrungsmittel zu erzeugen.“

Robert und Mechthild Ostermann

Ein wertvoller Teil der Anbaufläche für Erdbeeren und Getreide der Familie Flamme-Ostermann würde durch den Bau der Fernstraße zum Opfer fallen.

08 | Voraussichtlicher Straßenverlauf





Die Grafik soll einen Eindruck vom geplanten Trassenverlauf der Umgehungsstraße vermitteln.

Im Westen von Beelen, im Bereich Wüste, B64 und Neumühlenstraße, wären etliche Wohnhäuser und landwirtschaftliche Betriebe besonders betroffen, bis hin zur einer Überbauung.

Im weiteren Verlauf würde die Umgehungsstraße sehr nah an den vorhandenen Sportanlagen wie Kunstrasenplatz, Trainingsgelände der Fußballabteilung und der Tennisanlage vorbeiführen.

Weiter östlich, im Bereich der Grefener Straße, käme es zu erheblichen Belastungen für die Anwohner.

Der Straßenverlauf würde im Bereich der Axtbachüberquerung bis zur Anbindung an die B64 im Osten weitere erhebliche Zerstörungen der Natur bedeuten.

Durch die geplante Hochlage der Straße ist mit einem hohen Lärmszuwachs auch in den Abend- und Nachtstunden zu rechnen.

Der geplante Straßenverlauf verhindert zukünftig auch eine Ausdehnung der Gemeinde Beelen nach Norden.

Der hier dargestellte Straßenverlauf ist angelehnt an eine Grafik aus dem Bundesverkehrswegeplan 2030. Der genaue Streckenverlauf wird mit dem Planfeststellungsverfahren 2021 veröffentlicht. Die Redaktion übernimmt keine Gewähr für die Richtigkeit der Darstellung.



Was spricht **gegen** den Bau der B64n?

- Das Verkehrsaufkommen wird sich laut Straßen.NRW mit der B64n auf 22.000 Pkw und 3.000 Lkw verdoppeln. Ohne die B64n wird stagnierender Verkehr mit 11.000 Pkw und 1.000 Lkw erwartet!
- Da sich der Verkehr auf der „alten“ B64 nicht im erhofften Maß reduziert, gibt es vrs. keine erhebliche Verbesserung im Ortskern.
- Fehlender Lärmschutz in den Wohngebieten und im Außenbereich (betroffene Bürger müssen ggf. selbst für Lärmschutz sorgen).
- Lärmteppich auf Sportanlagen: Die B64n verläuft keine 20 m entfernt vom zukünftigen Kunstrasenplatz, Tennisplatz.
- Immenser Flächenverbrauch allein auf dem Gebiet der Gemeinde Beelen – und das in Zeiten, wo Boden immer wertvoller wird.
- Es besteht die Gefahr, dass einige Beelener Wohnhäuser und Hofstellen dem Bau der Straße weichen müssen.
- Immobilien, die nicht überplant werden, aber nah an der zukünftigen B64n liegen, werden im Wert drastisch sinken.
- Aspekte wie Nachhaltigkeit, Mobilität der Zukunft und demografischer Wandel werden in der Planung nicht beachtet.
- Kein Mitspracherecht für Beelen trotz Ratsbeschluss! Die 3-spurige, autobahnähnliche Straße darf laut Verkehrsminister Hendrik Wüst nicht 2-spurig gebaut werden.
- Die Verbindung der Oberzentren Münster und Bielefeld wird im Bundesverkehrswegeplan als „sehr gut“ eingestuft. Danach bestünde kein Handlungsbedarf, die Straße zu bauen!
- Viele Straßen, Radwege und Fußwege werden zerschnitten und sind für die Bürger nicht mehr nutzbar. Der Weg ins „Dorf“ erschwert sich für viele Bürger.
- Für Fahrzeuge, die langsamer als 60 km/h fahren (z.B. Traktoren) sowie für die Linienbusse, entsteht südlich als auch nördlich zur B64n ein neues Parallelwegenetz, wofür eine weitere Zerschneidung von Ackerflächen in Kauf genommen wird.
- Die Umgehungsstraße wird auf die alte B64 zurückgeführt, dadurch muss, solange der Ausbau nicht erfolgt ist, mit erheblichen Staus gerechnet werden.
- Zerstörung von Beelener Naherholungsgebieten.
- Der hohe Flächenverbrauch widerspricht den Umwelt-Zielen des Bundes.



Ist die B64n **tatsächlich** alternativlos?

Die Befürworter der B 64n stellen die derzeitigen Planung als alternativlos dar. Aber ist das tatsächlich so?

Die Beelener Grünen haben in den vergangenen Jahren bereits mehrfach auf ihre Haltung zur geplanten B 64n hingewiesen.

Insbesondere in einer Zeit, in der sich das Mobilitätsverhalten der Menschen ändert und nachhaltige Konzepte zur Fortbewegung vermehrt auf den öffentlichen Personenverkehr oder auf alternative Antriebskonzepte wie Elektrofahrzeuge und Wasserstofftechnologie setzen, stellt sich die Frage, ob der Straßenneubau noch zeitgemäß ist.

Die Mobilität der Zukunft hat nichts mehr mit dem heutigen Individualverkehr und langen Staus zu tun.

Künftig werden wir Städte weitgehend ohne Autos haben. Statistisch gesehen, wird ein junger Erwachsener, der in der Stadt wohnt, immer seltener ein Auto besitzen. Das ist ein gesellschaftlicher Wandel, der sehr gut zur technischen Entwicklung von autonomen Fahrzeugen, Sharing-Flotten, Pedelecs etc. passt.

Derzeit wird der Einsatz von autonom fahrenden Kleinbussen getestet. Menschen, die bislang mit dem Auto im Stau gestanden haben, können sich künftig direkt von der Haustür abholen und zum nächstgelegenen Bahnhof fahren lassen. Über intelligente Algorithmen wird es möglich sein, gleiche Strecken mit mehreren Fahrgästen zu bündeln, ohne dass die Umwege für jeden Einzelnen zu lang werden. So könnte man Zeit gewinnen, statt sich über die quälenden Blechlawinen auf der Straße zu ärgern.

Die Mobilität befindet sich derzeit unter anderem aufgrund von Dieselskandalen, Entwicklungen alternativer Antriebe, drohenden Fahrverboten in einem massiven Umbruch, wie den Medien täglich zu entnehmen ist. Die Planungen der B 64n werden von diesen Entwicklungen vollkommen überholt. Bereits zum Zeitpunkt der geplanten Fertigstellung der B 64n wäre diese eine Fehlmaßnahme am Bedarf vorbei.

Verkehrsberuhigung, mehr Sicherheit auf der B64 im Ortskern:

- Lärmaktionsplan (Tempo 30 – siehe Münster)
- Fußgänger/Radfahrerbrücke (IKEK-Konzept)
- Dorfradwegkonzept (Willi Strotmeier)
- Flüsterasphalt
- Verkehrsrückgang durch Lückenschluss A 33
- Allgemeiner Verkehrsrückgang

Mobilität bedeutet Freiheit, Unabhängigkeit, Selbstbestimmung – und jede Menge Probleme für Mensch und Umwelt. Wie muss sich unser Verkehr weiterentwickeln?

(Mark Morrison, Frankfurter Zukunftsinstitut)

Die Mobilität der Zukunft wird digital vernetzt sein. Dank intelligenter Verkehrssysteme können Verbraucher, Umwelt, Infrastrukturen und Ressourcen künftig deutlich entlastet werden.

(Bundesverband der Deutschen Industrie e.V./BDI)





B64n

**Oder nicht gut
für Beelen?**

IMPRESSUM

Herausgeber: Gruppe Liste Beelen, Breede 8, 48361 Beelen, info@gruenes-beelen.de
V.i.S.d.P.: Bettina Sander, Heinz Buddenbäumler, Auflage: 3.000 Stück
Fotos: Flanne-Ostermann, Lütke-Föllmer, Sander, Westmeyer, Depositphoto
Für textuelle Inhalte übernehmen wir keine Gewährleistung.