

(Teil)-Projektnummer	B64/B51-G10-NW-T3-NW
Straße	B 64 OU Warendorf
Geplante Maßnahme	3-streifiger Neubau
Einstufungsvorschlag BVWP-E	Vordringlicher Bedarf
Verfahrensstand	Vorentwurf begonnen (Planungsauftrag)
LABÜ-Aktenzeichen	WF 63-10.90 ST

Bewertung des Vorhabens

Bedarf / Alternativen

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!

Rückläufige Verkehrsentwicklung auf der B 64alt - Die Planung als 2+1-Kraftfahrstraße wurde bereits 2001 vom Bundesrechnungshof beanstandet.

Die absoluten Zahlen inkl. Schwerlastverkehr laut Straßenverkehrszählung 2010: westlich von Warendorf 9.774 Kfz/24h; in WAF 12.169 Kfz/24h; zw. Warendorf u. Beelen 9.324 Kfz/24h; zw. Beelen u. Clarholz 10.561 Kfz/24h. Anteil Schwerlastverkehr: ca. 12 %. Ein relativ hoher Anteil am Schwerlastverkehr ist Mautausweichverkehr.

Relativ geringes Entlastungspotenzial der B 64n für die B 64-Ortsdurchfahrt (dort starker Quell-, Ziel- und Binnenverkehr)

Quelle: http://www.bast.de/DE/Statistik/Verkehrsdaten-Downloads/2010/zaehlung-2010-bundesstrassen.pdf?_blob=publicationFile

Im Projektdossier wird keine Fahrzeugbelastung der Ortsdurchfahrt Warendorf angegeben. Lediglich für das Gesamtprojekt wird eine Verkehrsbelastung von 17.000 Kfz/24h angegeben. Dies trifft für die Ortsdurchfahrt Warendorf nicht zu! Hier sind es erheblich weniger Fahrzeuge.

Das Land NRW arbeitet zur Zeit an alternativen Lösungen zur B 64 zwischen Münster und Herzebrock-Clarholz („Runder Tisch – Planungswerkstatt“)

Alternativen:

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

Eingriff in Natur und Landschaft:

Mit der Planung der B 64n Ortsumgehung Warendorf (ebenso wie der beiden anderen Ortsumgehungen OU Beelen und OU Herzebrock-Clarholz) sind erhebliche Umwelteingriffe verbunden, u. a.

- Hoher Flächenverbrauch aufgrund des Ausbaustandards der B 64n als dreistreifige Kraftfahrstraße (RQ 15,5) mit planfreier Anbindung an das vorhandene Wegenetz bzw. dessen weitgehender Zerstörung 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
- Beeinträchtigung von Waldgebieten (z. B. Bockholtsbüsche, Landratsbüsche)
- Verschandelung des für das Münsterland typischen Landschaftsbildes
- Zerstörung hochwertiger (Wald-)Biotopverbundsysteme und Bedrohung seltener Tierarten (Knoblauchkröte, Kammmolch, Große Bartfledermaus etc.)
- 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“

Forderung: Streichung

Streichung des Straßenneubauprojekts aus dem Bundesverkehrswegeplan, stattdessen stärkere Berücksichtigung der o. g. alternativen Maßnahmen zur Förderung nachhaltiger Mobilität.

Bundesverkehrszählungen B 64 in den Jahren 2000 – 2005 - 2010:

%

%

Raestrup (Zählstelle Nr. 4013/2301)	2000:	2005:	2010:	2000/ 2010:	2005/ 2010:
PKW:	7.803	7.440	08.071	+ 03,43	+ 08,48
GV:	1.356	1.387	01.703	+ 25,59	+ 22,78
SV:	1.146	1.138	01.498	+ 30,72	+ 31,63
Kfz. Gesamt:	9.159	8.827	09.774	+ 06,71	+ 10,73

Ortsdurchfahrt WAF (Zählstelle 4013/4317)	2000:	2005:	2010:	2000/ 2010:	2005/ 2010:
PKW:	11.565	11.745	10.216	- 11,66	- 13,02
GV:	01.735	01.700	01.953	+ 12,56	+ 14,88
SV:	01.499	01.380	01.456	- 02,87	+ 05,51
Kfz. Gesamt:	13.300	13.445	12.169	- 08,50	- 09,50

Zw. WAF u. Beelen (Zählstelle 4014/2304)	2000:	2005:	2010:	2000/ 2010:	2005/ 2010:
PKW:	8.450	7.975	07.968	- 05,70	- 00,09
GV:	1.408	1.489	01.356	- 03,70	- 08,03
SV:	1.191	1.256	01.073	- 09,91	- 14,57
Kfz. Gesamt:	9.858	9.484	09.324	- 05,42	- 05,63

Zw. Beelen u. Clarholz (Zählstelle 4014/2305)	2000:	2005:	2010:	2000/ 2010:	2005/ 2010:
PKW:	09.877	08.471	08.742	- 11,49	+ 03,20
GV:	02.064	01.885	01.819	- 11,87	- 03,50
SV:	01.889	01.694	01.460	- 22,71	- 13,81
Kfz. Gesamt:	11.941	10.356	10.561	- 11,56	+ 01,98

Zur Erklärung:

GV = Güterverkehr inkl. SV (Schwerlastverkehr = GV ab 3,5 t).

