

(Teil)-Projektnummer	B66-G40-NW
Straße	B 66 Bielefeld
Einstufungsvorschlag BVWP-E	VB
Geplante Maßnahme	Neubau (4 Streifen)
Verfahrensstand	ohne Planung
LABÜ-Aktenzeichen	BI 94-05.91 ST

Bewertung des Vorhabens

Bedarf/Alternativen

Das Projekt war bereits in den BVWP 2003 nicht übernommen worden. Ein Bedarf ist weiterhin nicht gegeben. Die Anbindung der B 61 an die A 2 war bereits zum BVWP 2003 durch die Ortsumgehung Bielefeld-Heepen (Ostring) und den vierspurigen Ausbau der Eckendorfer Straße gegeben. Die jetzige B 66 (Detmolder Straße) ist entgegen der Darstellung im BVWP-Entwurf seit Jahrzehnten in voller Länge vierspurig ausgebaut. Erst 2011 wurde sie mit großem Aufwand und unter Verlust von Rad- und Gehwegflächen weiter für den Autoverkehr ausgebaut. Einer weiteren Straßenanbindung durch das Stadtgebiet bedarf es nicht. Die innerstädtische Verkehrsentlastung wäre gering und rechtfertigt keinen Neubau. Verkehrsentlastungen sind durch eine stärkere Verlagerung des Personen- und Güterverkehrs auf die Schiene/ÖPNV anzustreben.

Ebenfalls falsch ist die Darstellung der B 66 neu im BVWP-Entwurf als Umgehungsstraße. In Wirklichkeit führt die Trasse durch das östliche Stadtgebiet und durch zahlreiche Wohngebiete in den Stadtteilen Stieghorst, Sieker und rund um das Stadion Rußheide.

Das Projekt stellt einen Parallel-Ausbau zur „modernisierten“ Bahnstrecke BI – Lemgo / Lage / Detmold dar. Nach den bis zum Jahr 2000 erfolgten Maßnahmen zur Beschleunigung des Bahnverkehrs auf der Bahnstrecke Bielefeld – Lemgo hat sich das Fahrgastaufkommen dort stark erhöht, allein von 2001 bis 2008 um 45%. Ein paralleler Neubau der B 66 im Stadtgebiet Bielefeld würde diese verkehrspolitisch gewünschte Zunahme und Verlagerung auf den Schienenverkehr gefährden. Die Attraktivität der Bahnstrecke ist durch weitere Maßnahmen (u.a. Ausbau von Parkmöglichkeiten für PKW, Radfahrer an den Bahnhöfen, bessere ÖPNV-Anbindung, Elektrifizierung der Bahnstrecke Bielefeld-Lage und den Bau zusätzlicher Ausweichstellen) zu erhöhen, um den Anteil der Bahnnutzer weiter zu steigern.

Eine Fernverkehrsfunktion der Straße, die eine Aufnahme in den BVWP rechtfertigen würde, ist nicht zu erkennen. Diese Funktion endet für die B 66 vom Osten (Kreis Lippe) kommend an der A 2. Eine Weiterführung in die Bielefelder Innenstadt hat nur noch örtliche Verkehrsfunktionen.

Der zuständige Stadtentwicklungsausschuss des Rates des Stadt Bielefeld lehnt per Beschluss vom 12.04.2016 das Projekt ab, ebenso der Stadtrat am 28.04.2016.

Eingriff in Natur und Landschaft

Es sind Freiräume mit einer sehr hohen Erholungsfunktion betroffen, die auch für den Arten- und Biotopschutz, insbesondere im Bereich Lutterbach (Stauteiche), Mühlenbach, Baderbachtal, Meyerbach, von wichtiger Bedeutung sind. Es kommt durch die B 66n zu erheblichen Eingriffen in ein Naturschutzgebiete (NSG „Auf dem Kort“), das im Regionalplan¹ als Vorranggebiet für den Naturschutz dargestellt ist, und zur Inanspruchnahme von Flächen

¹ Bezirksregierung Detmold (2004): Regionalplan „GEP Detmold – TA Oberbereich Bielefeld“, Blätter 16, 17

eines Landschaftsschutzgebietes.² Die betroffenen Freiräume sind auch Lebensräume besonders geschützter Arten (Große Bartfledermaus, Feldsperling).

Im sog. Grünen Band durch die Bielefelder Oststadt würde das Projekt schätzungsweise 60 Kleingärten zerstören, darunter zahlreiche naturnah gestaltete. Diese Gärten sind Lebensräume für zahlreiche Insekten-, Vogel- und andere Tierarten sowie für Hunderte von Bäumen und Sträuchern.

Städtebauliche Belastung

Die zusätzliche Lärmbelastung in Wohngebieten mit Verminderung der Aufenthaltsqualität wäre erheblich größer als in der Städtebaulichen Beurteilung (Abschnitt 1.10) angenommen. Sie würde auf etwa 4,8 km Länge eintreten.

Mit dem 2012 fertig gestellten „Grünen Band“ zwischen Wilhelm-Bertelsmann-Straße und Luttergrünzug verläuft auf der Trasse ein sehr beliebtes Naherholungsgebiet mit zahlreichen Kleingärten, Spazierwegen und Spielplätzen. Der Verlust dieser seinerzeit aus EU-Mitteln geförderten Fläche würde die Lebensqualität im Stadtteil stark beeinträchtigen.

Etwa 30 Wohnhäuser sind durch das Projekt vom Abriss bedroht. Der dadurch eintretende Funktionsverlust in den Stadtteilen wurde im NKV der BVWP-Bewertung und auch in der verbalen Einschätzung der „städtebaulichen Bedeutung“ nicht berücksichtigt.

Dazu kommen erhebliche Trennwirkungen der bis zu 30 m breiten Trasse in den dicht besiedelten Wohnvierteln der Bielefelder Oststadt. Diese würden vor allem in den Bereichen Heeper Straße/Luttergrünzug, Otto-Brenner-Straße/Meisenstraße und Tackeloh (Stadtteil Stieghorst) eintreten.

Forderung: Streichung

Als Alternative schlagen wir eine Elektrifizierung der Bahnstrecke Bielefeld-Lage und den Bau zusätzlicher Ausweichstellen vor. Damit könnten die Fahrtzeiten der Bahnen verkürzt und die Taktung erhöht werden. Die Abgas- und Lärmbelastung der Bahnhöfe und der Streckenanwohner durch den jetzigen Dieselzugbetrieb würde entfallen, ebenso die weiträumige Luftverschmutzung sowie Klimaschäden. Der ÖPNV würde attraktiver.

² Stadt Bielefeld: Landschaftsplan Bielefeld-Ost