

Projektnummer	B67_B474-G20-NW-T1-NW
Straße	B 67 Reken (K 12) - Dülmen (B 474)
Geplante Maßnahme	Neubau dreistreifig
Einstufung	Vordringlicher Bedarf
Verfahrensstand	Planoffenlage 2011; Erörterungstermin durchgeführt
LABÜ-Aktenzeichen	BOR/COE 39-07.90 ST /10.10

Bewertung des Vorhabens

Bedarf / Alternativen

Die großräumige verkehrspolitische Planung zielt auf eine Erschließung des Westmünsterlandes in der Ost-Westrichtung zwischen den in Nord-Südrichtung verlaufenden Bundesautobahnen A 43 (A 1) und A 31. Ein großer Teil der Erschließungsfunktion wurde inzwischen von der B 525 (ca. 7km nördlich der geplanten Trasse) übernommen, die mit ihrer Umfahrung von Coesfeld, der neuen Umgehungsstraße von Darup und der im Bau befindlichen Umgehung von Nottuln als durchgehend ausgebaute Kraffahrtstraße den dreistreifigen Ausbau der B67 weitgehend überflüssig macht. Die ausgebaute B 474 zwischen Coesfeld und Dülmen vermag weiterhin den Quellverkehr im Erschließungsraum zu regulieren.

Im Süden des Erschließungsgebietes vermag die B 58 den Ost-Westverkehr aufzunehmen.

Entsprechend wird die bestehende Ost-West-Verbindung im übergeordneten Netz als sehr gut bewertet.

Laut Projektdossier wird nur eine relativ geringe Fahrzeuganzahl (ca.8.000 Kfz/d) erwartet. Aber selbst diese Prognose ist unrealistisch, da die Ertüchtigung der B 525 nicht berücksichtigt wurde. Ein großer Teil des Verkehrsstromes vom Westmünsterland wird in Richtung Münster über die bereits vorhandene Schnellverbindung A 31–B 525–BA 43 verlaufen. Der hier geplante Neubau über die Parallelverbindung A 31-B 67n-B 474-A 43 bringt nicht den der Planung zugrunde gelegten Zeitgewinn. Bei der Verwirklichung der zusätzlichen Paralleltrasse würden sich die Verkehrsströme aufteilen.

Die künftige mittlere Verkehrsbelastung im Planfall 2030 ist mit 8000 bzw. 9000Kfz/24h nicht so hoch, dass sie nicht von einer Ertüchtigung der bestehenden B600(alt) östlich und westl. von Merfeld aufgenommen werden könnte. Auch dem Ort Merfeld ist (im Bundesvergleich) eine entsprechende Verkehrsbelastung zuzumuten.

Es wurde keine Alternativenprüfung vorgenommen. Stattdessen findet man im Projektdossier unter dem Punkt „Der Anmeldung zugrunde gelegte Alternativenprüfung“ folgenden Eintrag:

Im Rahmen der Umweltverträglichkeitsprüfung wurde als Planungsbeitrag zur Linienfindung eine Umweltverträglichkeitsstudie (UVS) erstellt. Die Linienführung wurde mit Erlass vom 06.10.2004 durch das Bundesverkehrsministerium bestimmt. Die Trassenführung der B67n/B474n ist unstrittig.

Abgesehen davon, dass die Linienbestimmung nicht die Anforderungen an eine Alternativenprüfung erfüllt, wie sie auf der Planungsebene des BVWP möglich und erforderlich ist, ist die Trassenführung keineswegs unstrittig.

Denkbare Alternativen sind beispielsweise die Ertüchtigung der vorhandenen Straßen im Bestand. Die Ortschaft Merfeld könnte alternativ eine schlichte Ortsumfahrung erhalten. Im Bezugsfall wäre Maßnahmen zu prüfen, die Anreize zur vermehrten Inanspruchnahme der ertüchtigten Nordroute bewirken (Ausschilderung; ggf. Verkehrsberuhigung Merfeld). Dies ist schon deshalb erforderlich, weil sonst mit erheblichem Mautausweichverkehr zu rechnen wäre.

Laut Projektdossier ist das Projekt aufgrund des hohen Nutzen-Kosten-Verhältnisses vordringlich. Daher erfolgt eine Einstufung in den Vordringlichen Bedarf. Das Kosten-Nutzen-Verhältnis ist mit 3,7 tatsächlich aber eher gering. So sind zahlreiche Projekte mit einem höheren Kosten-Nutzen-Verhältnis als Weiterer Bedarf eingestuft worden.

Die Einstufung in den Vordringlichen Bedarf kann auch bei niedrigem NKV erfolgen, wenn das Projekt eine hohe raumordnerische oder städtebauliche Bedeutung hat. In diesem Fall wird von einer hohen städtebaulichen Bedeutung ausgegangen, weil in der kleinen Bauerschaft Merfeld Straßenraumeffekte im Bereich der Ortschaft entstehen sollen. Andere städtebaulich relevante Effekte treten jedoch nicht ein. Hier muss die städtebauliche Bewertung vor allem angesichts der recht geringen Verkehrsbelastung und entsprechenden – entlastung überprüft werden.

In der Nutzen-Kosten-Analyse wurde nicht berücksichtigt, dass der Straßenneu- bzw. -ausbau der jüngsten Zeit im Erschließungsraum (Umfahrung von Dülmen, Lette, Darup und Nottuln) viel Geld und viel Flächenverbrauch gekostet hat. Diese Maßnahmen haben zur Verkehrssicherheit, Veränderung von Reise- und Transportzeit und damit auch zu den entsprechenden Emissionssenkungen im Erschließungsraum schon beigetragen.

In den Verkehrsprognosen wurden große Gewerbegebiete (Flughafen Münster/Osnabrück, Newpark Waltrop) trotz ungenauer Entwicklungsperspektive als Verkehrsziele gewertet. Das Mautmeideverhalten (Autobahnen) der LKW wird mit der Maut für Bundesstraßen 2018 wegfallen und zur Reduzierung des LKW-Verkehrs führen.

Die im Konzept des BVWP 2030 genannte grundsätzliche Begrenzung des Verkehrsflächenwachstums als übergeordnetes verkehrspolitisches Ziel wird durch den geplanten Neubau nicht eingehalten. Alle grundsätzlichen verkehrspolitischen Ziele lassen sich dagegen durch Erhaltung und Ertüchtigung der Substanz bzw. durch Verkehrsmanagement erreichen.

Eingriff in Natur und Landschaft

Für die Planfeststellung wurde die umweltunverträglichste Trasse gewählt. Dies ist insbesondere vor dem Hintergrund, dass es sich hier um einen ökologisch sehr sensiblen Raum handelt, unverständlich.

Die umweltfachliche Bewertung im Projektdossier beschreibt die ökologischen Aspekte insofern nicht vollständig, als sie außer Acht lässt, dass die B67n auf Höhe der Wildpferdebahn in Hochlage geführt wird, was zu einer erheblichen Verlärmung der Landschaft führt. Die autobahnartige Schnellstraße soll in unmittelbarer Nähe der Wildpferdeherde im Merfelder Bruch verlaufen. Dies beeinträchtigt nicht nur das Landschaftsbild erheblich, sondern würde auch der Ungestörtheit dieses kulturhistorisch einmaligen Vorkommens der letzten Wildpferdeherde ein Ende setzen.

Die Umweltbetroffenheit ist mit der Bewertung „mittel“ unzulänglich erfasst und irreführend – zumal die Verwirklichung der Planung zu einer erheblichen Beeinträchtigung eines

Vogelschutzgebietes führen wird. Der erläuternde Text wird der konkreten Situation im Erschließungsraum nicht gerecht.

Die Niederungen nordöstlich von Maria Veen und im Umland von Merfeld sind als „Ackerlandschaft“ falsch charakterisiert. Typisch ist ein weiträumiges Grünland, z.T. als wertvolles originäres Feuchtgrünland ausgebildet (Heubachwiesen, Wahlers Venn, Merfelder Bruch, Kottenbrook), mit Bächen durchzogen, die in den letzten Jahren sogar vom Fischotter neu besiedelt wurden. Die Zerschneidung dieses weitgehend noch großräumig erhaltenen Niederungsraumes wird im Umweltbeitrag 2 (2.4.) richtig mit dem Bewertungskriterium „hoch“ beschrieben. Auch die Flächeninanspruchnahme (dreispurig! Gewerbeansiedlung in Folge!) ist enorm. Die geplante Baumaßnahme steht damit in Konflikt mit der „Naturschutzoffensive 2020“ des Bundesumweltministeriums (BMUB). Dort wird gerade der starke Rückgang des Grünlandes mit mäßig hohem Naturwert beklagt, was zur Verinselung in der Agrarlandschaft und damit zu einem Verlust wertvoller Trittsteinbiotope und temporärer Rückzugshabitats für viele Tier- und Pflanzenarten führt. Diese Negativentwicklung würde durch die geplante Straßentrasse im „Weißen Venn“ forciert.

Die geplante B67 beeinträchtigt das Vogelschutzgebiet DE-4108-401 „Heubachniederung, Lavesumer Bruch und Borkenberge“. Im Wirkungsbereich der Trasse liegen Teilgebiete des VSG, die wegen ihrer überregional bedeutsamen Bestände an bodenbrütenden Wiesenvögeln (Großer Brachvogel, Uferschnepfe, Kiebitz, Bekassine) unter Schutz gestellt wurden. Durch den Bau der Straße werden u.a. mehrere Reviere des Großen Brachvogels und zahlreiche Kiebitzreviere zerstört, so dass es zu erheblichen Beeinträchtigungen der Schutzziele des Vogelschutzgebietes kommt. Für die Uferschnepfe können erhebliche Beeinträchtigungen ebenfalls nicht ausgeschlossen werden. Auch die vorgesehenen CEF-Maßnahmen führen nicht dazu, dass die Beeinträchtigung des Vogelschutzgebietes unterbleibt.

Durch den Neubau der B 67n / B 474n werden die Überschwemmungsgebiete des Heubaches und des Kannebrocksbaches überplant.

Eine erhebliche Beeinträchtigung von Natura-2000-Gebieten wird auch im Projektdossier nicht ausgeschlossen.

Betroffenheit:

- Gebiet für den Schutz der Natur: MS_WB-216 Kottenbrook
- Bereich für den Schutz der Natur
- Vogelschutzgebiet DE-4108-401 „Heubachniederung, Lavesumer Bruch und Borkenberge“
- landesweiter Biotopverbund (herausragende Bedeutung): VB-MS-4109-102 Kottenbrook
- nationaler Großlebensraum für Großsäuger
- nationaler Lebensraumkorridor (Feuchtlebensräume)
- Großräume (Wald- und Feuchtlebensräume)
- Kernraum (Feuchtlebensräume)

Forderung:

Streichung aus dem Bundesverkehrswegeplan