

**Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur,  
Referat G12,  
Invalidenstraße 44 D –  
10115 Berlin  
Stichwort „BVWP 2030“**

Stellungnahme zum Bundesverkehrswegeplan 2030.

Sehr geehrter Herr Minister,

Wir, die UnterzeichnerInnen, lehnen den vierspurigen Ausbau der B 51 (Hauptprojekt B 64n, Münster – Rheda-Wiedenbrück, hier Teilprojekt 2) ab. Wir fordern Sie auf, das Teilprojekt aus dem BVWP 2030 heraus zu nehmen.

Begründung:

### **Vorteile durch die Maßnahme sind für Telgte nicht erkennbar**

Ein durchgehend vierspuriger Ausbau der B 51 vom Autobahnkreuz Münster-Süd bis zum Anfang der Umgehungsstraße Telgte wird zur Folge haben, dass in Stoßzeiten hohe Verkehrsaufkommen hindernisfrei bis an den Endpunkt der Ausbaustrecke geführt werden, an dem dadurch und durch die dortige Verengung auf eine Fahrspur, im Zusammenspiel mit der Ampelanlage lange Rückstaus zu erwarten sind. Diese Rückstaus werden die Fahrtzeiten für Pendlerinnen und Pendler zwischen Münster und Telgte verlängern und nicht verkürzen.

Ein späterer weitergehender Ausbau der Umgehungsstraße ist aus städtebaulichen Gründen nicht möglich, weil eine vierspurige Trasse wesentliche Teile der Infrastruktur Telgtes (Sportstätten, Freibad, Altenheim) sowie nördlich gelegene Siedlungsbereiche von der Stadt abtrennen würde.

Auch in umgekehrter Fahrtrichtung, von Telgte nach Münster, ist nicht mit wesentlichen Vorteilen in Stoßzeiten zu rechnen, da sich am Abzweig nach Handorf eine Ampel mit Pflörtnerfunktion befindet, die lediglich so viel Verkehr durchlässt, wie es der Verkehrslage in Münster entspricht. Diese Situation wird sich durch einen Ausbau nicht verbessern, da die Stauursachen nicht auf dem Teilstück Telgte-Handorf, sondern vielmehr in der begrenzten Verkehrsaufnahmekapazität Münsters liegen.

Die tatsächlich zu erwartende Verkürzung der Fahrtzeiten bei ruhigen Verkehrslagen ist unwesentlich, weil die Strecke auch jetzt schon problemlos ist.

Die raumordnerische Bedeutung des Teilplanes wird in dem Dossier als „nicht bewertungsrelevant“ bezeichnet.

Die städtebauliche Bedeutung des Teilplanes wird in dem Dossier als „unbedeutend“ bezeichnet.

## **Dem gegenüber stehen gravierende Nachteile für Telgte:**

Der Flächenbedarf der Maßnahme belastet die Landwirtschaft, konkurriert aber auch mit dem Ziel, den Flächenverbrauch insgesamt zu verringern.

Zahlreiche Anschlüsse von Wirtschaftswegen und einzelnen Liegenschaften werden nicht mehr möglich sein. Es ergeben sich Probleme in der Erschließung des Außenbereichs.

Südlich der Trasse befindet sich unmittelbar angrenzend eine Bahnstrecke, nördlich ein durchgehendes Begleitgrün aus sehr alten Linden. Hier würden Hunderte alter Linden fallen müssen. Die Bewertung der Umweltbetroffenheit in dem Dossier als „gering“ ist in diesem Zusammenhang nicht nachvollziehbar.

Nördlich der Trasse befindet sich ein Pilgerweg aus dem 17. Jahrhundert, der von Münster aus von Pilgern für Wallfahrten in die Wallfahrtsstadt Telgte genutzt wurde. Der mit Bildstöcken versehene Weg ist durch eine Doppelreihe Linden bis heute sichtbar. Obschon noch nicht als Bodendenkmal in die Denkmalliste aufgenommen, würde mit diesem Weg ein unwiederbringliches Kulturgut zerstört.

Die Entwicklung der Verkehrszahlen ist kaum abzuschätzen. Die NKA des Projektes geht von einem höheren Verkehr im Planfall aus. Diese Annahme ist zweifelhaft (s. u.), da für den überörtlichen Verkehr kaum ein Nutzen erkennbar ist, was auch Kraftfahrerinnen und Kraftfahrern auffallen dürfte. Sollte sie aber zutreffen, bedeutet das für Telgte einen permanent höheren Eintrag an Schadstoffen und Verkehrslärm.

Die höheren Geschwindigkeiten auf der Strecke und die schwierige Situation am Ende des Ausbaus werden zu schwereren Unfällen führen.

## **Geringer Nutzen für die Allgemeinheit**

Bei der Abwägung der negativen und positiven Effekte der Maßnahme spielen natürlich nicht nur die eigenen Belange eine Rolle, sondern auch die Auswirkungen für die Allgemeinheit. Ein positiver Nutzen des Gesamtprojektes ist, wenn überhaupt, lediglich für die Ortsdurchfahrten Warendorf, Beelen, Herzebrock und Clarholz erkennbar. Der Nutzen für den überörtlichen motorisierten Verkehr relativiert sich dabei durch die Verlängerung der Gesamtstrecke um 12 km, dem zweifelsfreien Nutzen für die Menschen in den betroffenen Orten, steht ein unvermeidlicher Strukturwandel der örtlichen Wirtschaft gegenüber.

Da die Strecken zwischen den Ausbauabschnitten des Gesamtprojektes nicht verändert und die Geschwindigkeiten sich dort auch entsprechend nicht erhöhen werden, wird eine Verkürzung der Fahrtzeit in der gesamten Strecke unter Berücksichtigung der zusätzlichen 12 km äußerst gering ausfallen.

Die kurzen Ausbauabschnitte der Ortsumgehungen als 2+1-Trassen werden zu Windhundeffekten und damit zu schweren Unfällen führen.

## **Fazit**

Den beschriebenen negativen Effekten für Telgte durch das Teilprojekt 2 stehen weder positive Effekte für Telgte selbst, noch wesentliche für die Allgemeinheit in der überörtlichen Betrachtung gegenüber. Unter diesem deutlichen Eindruck sind wir nicht bereit, die Einschränkungen und Verluste für Telgte zu akzeptieren und fordern mindestens die Herausnahme des Teilprojektes 2 aus dem BVWP.

## Hinweise

Die Einstufung des Gesamtprojektes als „vordringlichen Bedarf“ ist auch deshalb nicht nachvollziehbar, weil die Verbindung zwischen den Oberzentren Münster und Bielefeld in der BVWP-Raumwirksamkeitsanalyse von 2014 als „sehr gut“ eingestuft wurde. Daraus müsste sich eigentlich „kein Handlungsbedarf“ ergeben.

Die in der NKA zugrunde gelegte Erhöhung der Verkehrszahlen steht in krassem Widerspruch zu den Klimaschutzzielen der Bundesregierung. Eine konsistente Politik sollte verkehrliche Maßnahmen mit den langfristigen Zielen abstimmen. Auch wird völlig ignoriert, dass die Zahl der Pendlerinnen und Pendler, die den SPNV bzw. das Radwegenetz nutzen, in den letzten Jahren gestiegen ist. Insbesondere vor dem Hintergrund des geplanten Halbstundentaktes auf der Bahnlinie 406 (Münster – Rheda-Wiedenbrück) ist zu erwarten, dass eine weitere Verlagerung von der Straße auf die Schiene erfolgen wird. Die anvisierte Fahrzeit mit der Bahn von Telgte nach Münster von etwa 11 Minuten ist auch durch die Erweiterung der Fahrbahn auf vier Spuren nicht zu erreichen.

Wir weisen darauf hin, dass wir in diesem Verfahrensschritt lediglich die Betroffenheit unseres Umfeldes untersucht und geschildert haben. Wir hoffen, dass das Ministerium unserer Argumentation folgen kann und die angesprochenen Teilprojekte aus dem vordringlichen Bedarf des BVWP herausnimmt.

Des weiteren regen wir an, die Nutzen-Kosten-Analyse und die ökologischen Bewertungen im Hinblick auf deren Einstufungen und Rechtssicherheit zu überprüfen.

Mit freundlichem Gruß

Für den Ortsverband Telgte  
Bündnis 90/Die Grünen

Marian Husmann

Tatjana Scharfe

Für die Ratsfraktion Telgte  
Bündnis 90/Die Grünen

Sabine Grohnert

Britta Sporket