Die wesentlichen Aussagen aus der Stellungnahmen RegioConsult

- Die Umweltbelastungen werden im Bundesverkehrswegeplan (BVWP) nicht monetarisiert und finden keinen Niederschlag in der Nutzen-Kosten-Analyse (NKA). So wird das Ergebnis der NKA systematisch zu hoch ausgewiesen. Die NKA ist das wesentliche Modul bei der Einstufung der Projekte!
- Die Einstufung der Umweltauswirkungen wurde gegenüber dem BVWP 2003 von fünf Kategorien („sehr gering“ bis „sehr hoch“) auf drei („sehr gering“, „mittel“, „hoch“) verringert, wodurch die „sehr hohen“ Auswirkungen nicht mehr sichtbar sind.
- Der BVWP 2003 hatte insgesamt einen erheblich höheren Umwelt- und Naturschutzstandard.
- Erhebliche Zweifel an den ermittelten Ausbaurkosten. RC setzt diese um 34,9 Prozent höher an.
- Erhebliche Mängel in der NKA, weil 1. der implizite Nutzen durch zusätzliche Verkehre eingerechnet wird, der aber spekulativ ist und 2. bei der Monetarisierung der Zeitersparnis für private und gewerbliche Fahrten zwei verschiedene Modelle verwendet werden, jeweils das, was den höheren Wert ergibt.
- Die Verkehrssicherheit wird nicht verbessert, weil durch höhere Geschwindigkeiten und die „2+1-Trassen“ schwerere Unfälle passieren, was die inörtliche Verbesserung in WAF, Beelen und HC aufwiegt.
- Alternativbetrachtung „Ausbau der Bahnstrecke“ fehlt.
- Der Negativnutzen für die Landwirtschaft durch den Flächenbedarf wird nicht berücksichtigt.
- Der Zeitraum der Nutzung wird mit 42 Jahren angegeben, was unüblich ist. Sonst werden 26 Jahre zugrunde gelegt.
- Der Bundesrechnungshof bezeichnet die hergeleiteten Investitionskosten als „fragwürdig“.
- Der Flächenbedarf ist massiv unterschätzt, da der Bedarf für Ausgleichsmaßnahmen nicht eingerechnet ist.
- Flächenbedarf in Telgte: Durch Trasse 3,6 ha, bei zweifachem Ausgleich 10,8, bei dreifachem 18 ha. Umsatzverluste der Landwirtschaft bei zweifachem Ausgleich 77,63 T, bei dreifachem 129,384 T Euro, über die gesamte Laufzeit.
- Die Umweltbetroffenheit im Bereich Warendorf wird mit „mittel“ bewertet, im BVWP 2003 noch mit „mittel bis hoch“, in einigen Bereichen mit „hoch“. Die Beeinträchtigung des Wasserschutzgebietes wurde gar nicht gewürdigt. **„Die Umweltbewertung ist fehlerhaft und muss wiederholt werden.“**
- Die Verbindung Münster – Bielefeld wird vom Verkehrsministerium als „gut“ eingestuft, wodurch sich „kein Handlungsbedarf“ ergeben müsste.
- Insgesamt ist durch die zusätzlichen Verkehre, besonders für den Bereich Telgte, keine Entlastung statt.
- Die städtebauliche Bewertung im BVWP fällt nur für Herzebrock-Clarholz „hoch“ aus, ansonsten „mittel“ bis „gering“. Die Begründung widerspricht mit „keine oder geringe Wirkung“ dem Dossier mit „hohe städtebauliche Bedeutung“.