



B64n

Gut für Warendorf?



Zukunftsweisend oder rückwärtsgewandt?

Die **B64n** soll als Verlängerung der B51, die ihrerseits bis Telgte vierstreifig geplant wird, die Oberzentren Bielefeld und Münster miteinander verbinden und Warendorf, Beelen und Herzebrock-Clarholz **ortsnah** umfahren. Der Neu- bzw. Ausbau soll laut aktuellem Planungsstand eine dreistreifige, kreuzungsfreie Kraftfahrstraße mit wechselweise zweistreifiger Richtungsfahrbahn werden. Das Projekt ist äußerst fragwürdig, weil die bestehende Verbindung zwischen **Münster** und **Bielefeld** in den Planungsunterlagen des Bundesverkehrsministeriums als „**sehr gut**“ eingestuft ist.

Mit der im April 2019 vorgestellten Namensänderung des Projektes auf „**4zu 1 – Ostmünsterland-Verbindung**“ beschreibt Straßen.NRW die **B64n** als **überregionales Straßenbauprojekt** und will mit dem Ausbau auf ein **auto-bahnähnliches Niveau** den Straßenzug für den überörtlichen Verkehr attraktiver machen. Eine Forderung, die vor allem von den in der IHK organisierten Spediteuren gestellt wird.

Bei der Präsentation der **B64n**-Planungen im Theater am Wall 2017 wurde deutlich, welche Dimension eine dreistreifige, autobahnähnliche **Kraftfahrstraße** hat. Die aktuell von Straßen.NRW veröffentlichten Visualisierungen haben einen verharmlosenden Charakter, sie geben das wahre Ausmaß des Projektes nicht wieder (Nähe zur Bebauung; Hochlagen). Während die **Vorteile für den Fernverkehr** auf der Hand liegen, ist für die Ortslage Warendorf nur mit einer geringeren Entlastungswirkung zu rechnen.

Die **offizielle Verkehrszählung** 2015 der BaST (Bundesanstalt für Straßenwesen) für Warendorf ergab, dass der Kfz-Verkehr gegenüber dem Jahr 2000 um 4,7% auf 11.600 Fahrzeuge pro Tag gesunken ist. Der **Lkw-Verkehr nahm** in dieser Zeit um 28,8% auf 1.067 Einheiten **ab**. Nach Fertigstellung der **B64n** würden in der Ortsdurchfahrt nach offiziellen Schätzungen bis zu 8.000 Kfz verbleiben. Auf der neuen Kraftfahrstraße sollen – nach den Zielen der Planer – bis zu 19.000 Fahrzeuge hinzukommen. Das würde gegenüber heute einer Verdopplung des Verkehrsaufkommens entsprechen.

Bisherige Zählungen belegen: Der Verkehr in Warendorf nimmt ab!

Aktuellere Zahlen aus der Zählung im Jahr 2018 stehen zurzeit leider noch nicht zur Verfügung. Eine neue Bestandsaufnahme unter Einbezug der nahen Fertigstellung der A33 (Bielefeld-Osnabrück) erscheint angeraten.

Umgehungsstraße oder Bundesfernstraße?

Von vielen Befürwortern der Straße wurde in den vergangenen Jahren immer wieder der Vergleich mit anderen Ortsumfahrungen (Everswinkel, Telgte, Sassenberg) bemüht, um eine „Umgehungsstraße“ für Warendorf zu fordern. Mit Blick auf die Zielsetzung der **B64n** und deren Dimensionen geht ein derartiger Vergleich völlig fehl.

Straßenbau vs. Klimaziele

Boden, Wasser und Luft sind unsere wichtigsten Lebensgrundlagen. Ihre nachhaltige Nutzung und ihr Schutz sind deshalb eine unverzichtbare Aufgabe. Dafür steht die Nachhaltigkeitsstrategie „Perspektiven für Deutschland“, die die Bundesregierung vor einigen Jahren auf den Weg gebracht hat. Die Grundlagen dieses Leitbilds basieren auf der Forderung, dass wir **nicht auf Kosten künftiger Generationen** leben dürfen.

Derzeit werden täglich Flächen in der Größe von 100 Fußballfeldern für den Straßen- und Siedlungsbau verbraucht. Das ist viel zu viel und widerspricht den Zielen des Bundes, bis 2020 den täglichen Flächenverbrauch von 69 auf 30 Hektar zu reduzieren.

Es fehlt der Blick auf die Umwelt und eine konstruktive Zusammenarbeit mit dem Umweltministerium. Der aktuelle **Bundesverkehrswegeplan** missachtet viele Klima- und Umweltschutzvereinbarungen. Nachhaltige Mobilitäts-Strategien spielen keine Rolle; die Planungen erfolgen ohne Rücksicht auf Menschen und Natur.

Es ist zu befürchten, dass eine Realisierung der **B64n** negative Auswirkungen auf die weitere Entwicklung der parallel verlaufenden Bahnstrecke Münster – Rheda haben wird.

Was kommt auf uns zu?



4zu1 Ostmünsterland-Verbindung: B64 Fahrtrichtung Beelen

Später ansehen Teilen

Kreuz Freckenhorster Straße (Kreishaus)
mit zwei Kreisverkehren in Hochlage

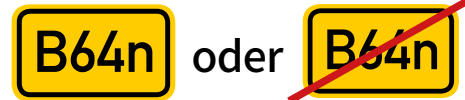
Ohne Darstellung der Nord-
west-Umgebung Freckenhorst;
offener Anschluss im rechten
Kreisverkehr

Video-Ausschnitt aus : „4zu1“ Ostmünsterland-Verbindung – B64 Fahrtrichtung Beelen

(Herausgegeben von Straßen.NRW.)

https://www.youtube.com/watch?v=N_j61JxvwWc

bei 4:30 Minuten



Die Folgen für Warendorf

„Wer Straßen sät, wird Verkehr ernten“

(Daniel Goudevert, Automanager)

Die **B64n** soll und wird Verkehr anziehen. Die Ausführung als Kraftfahrstraße macht die Linie für Kfz und Lkw, die zwischen der A1 und der A2 navigieren, besonders attraktiv.

Dadurch wird vor allem der Schwerlastverkehr überproportional zunehmen. Laut Planung werden bis zu 2.000 Lkw täglich diese Strecke zusätzlich belasten.

Höhere Lärm- und Schadstoffbelastung

Dies wird eine immense Erhöhung des **Lärmpegels** zur Folge haben, was sich rund um die Uhr, aber besonders nachts bemerkbar machen wird. Schuld daran hat nicht nur die Zunahme des Fernverkehrs, sondern auch die Tatsache, dass die **B64n** weitgehend in **Hochlage** geführt wird. Dadurch wird sich ein weithin hörbarer **Lärmteppich** über den gesamten Süden Warendorfs legen. Zudem werden die **Schadstoff-Emissionen** erheblich zunehmen.

Hoher Flächenverbrauch

Des Weiteren muss an den enormen **Flächenverbrauch** gedacht werden. Die Baulänge der **B64n** allein in Warendorf beträgt 9,4 km und erfordert **17 Brückenbauwerke**.

Der Flächenverbrauch beläuft sich auf 54 ha Verkehrsfläche inkl. bau- und betriebsbedingter Wasser- und Boden-Beanspruchung sowie zusätzlich ca. 52 ha Ausgleichsflächen.

Parallelwegenetz erforderlich

Bislang gibt es von Straßen.NRW immer noch keine Angaben zu dem darüber hinaus erforderlichen **Parallelwegenetz**, das weiteren Flächenverbrauch bedingt. Da die **B64n** als Kraftfahrstraße geplant ist, die nur von Fahrzeugen ab 60 km/h genutzt werden kann, muss das gesamte Wirtschaftswegenetz mit allen Anbindungen neu geplant werden.

Sicherheit/ Unfallentwicklung

Im Normalfall soll bei Straßenbauprojekten ein hoher Nutzen entstehen, beispielsweise durch die Reduzierung der Lärmbelastung oder von Unfallkosten. Zwar gehen bei einer 2+1-streifigen Kraftfahrstraße gemäß Statistik die **Unfallzahlen** zurück, aber dafür nimmt die **Schwere der Unfälle** aufgrund höherer Geschwindigkeiten deutlich zu.

Folgekosten für die Stadt

Wird die alte B64 innerörtlich zur Gemeindestraße herabgestuft, ist Warendorf für die **Instandhaltung** der kompletten Ortsdurchfahrt, inkl. aller Anlagen, zuständig.

Trennwirkung/Naherholung

Die Landschaft zwischen Warendorf und Freckenhorst wird massiv zerschnitten. So besteht z. B. zwischen dem Kreishaus und der Splieterstraße über eine Strecke von rd. 2 km künftig keine Möglichkeit mehr, die Schnellstraße zu queren.

Der gesamte Warendorfer Süden von der Walgernheide bis Vohren wird durch die **B64n** seine Qualität als Naherholungsgebiet verlieren. Aufenthalts- und Lebensqualität werden massiv abnehmen. Liebgewonnene Verbindungen werden gekappt.

Fehlender Nutzen

Durch die Beschränkung auf **lediglich zwei ortsnahen Anbindungen** ist die Schnellstraße für viele Quell-, Ziel- und Binnenverkehre nicht nutzbar. So kann z. B. von der **B64n** bei den Anschlüssen an die jetzige B64 nicht in Richtung Warendorf abgebogen werden.

Kritik aus der Unternehmenschaft

Mehr als 100 in einer Initiative organisierten Warendorfer Unternehmen haben 2018 Bürgermeister Axel Linke ihre Ablehnung der B64n-Planung zum Ausdruck gebracht und einen Abwägungsprozess gefordert, da bislang ein Mehrwert für Warendorf nicht erkennbar sei. Für ihre Unternehmen werden teils massive **Nachteile** erwartet.

„Bei uns im Westbezirk wird die Gigantomanie der Straßenplaner überdeutlich. Mit der B64n, der Umgehung Freckenhorst und der Weiterführung der Waterstroate werden direkt an unserer Hofstelle drei Straßen geplant. Dieser gewaltige Eingriff in die Natur beeinträchtigt nicht nur unser Lebensumfeld, sondern auch die Lebensqualität der Menschen in der Bauerschaft und im Hanseviertel.

Über Generationen gewachsene, alte nachbarschaftliche Beziehungen werden unwiederbringlich zerstört.

Wer diese irrsinnigen Planungen unterstützt, entscheidet sich gegen Mensch, Natur und eine lebenswerte Stadt, unsere Heimat!“

Ludger und Marina Brinkmann
mit Philipp und Anja



Erläuterungen

Das nachstehende Kartenwerk vermittelt einen Eindruck vom geplanten Trassenverlauf der B64n nach derzeitig bekanntem Stand.

Unberücksichtigt geblieben ist das umfangreiche **Parallelwegenetz**, das aufgrund der Abbildung von Verkehrswegen erforderlich wird. Im Übrigen dienen diese Straßen auch zur Aufnahme von Fahrzeugen, die die Kraftfahrstraße nicht benutzen dürfen (unter 60 km/h).

Im Westen wird nach Überquerung der Bahnstrecke durch ein großes Brückenbauwerk das landwirtschaftlich geprägte Neu-

warendorf durchschnitten. Die Wohnsiedlung Walgernheide wird tangiert und durch den vorgesehenen Lärmschutzwall nur unzureichend geschützt.

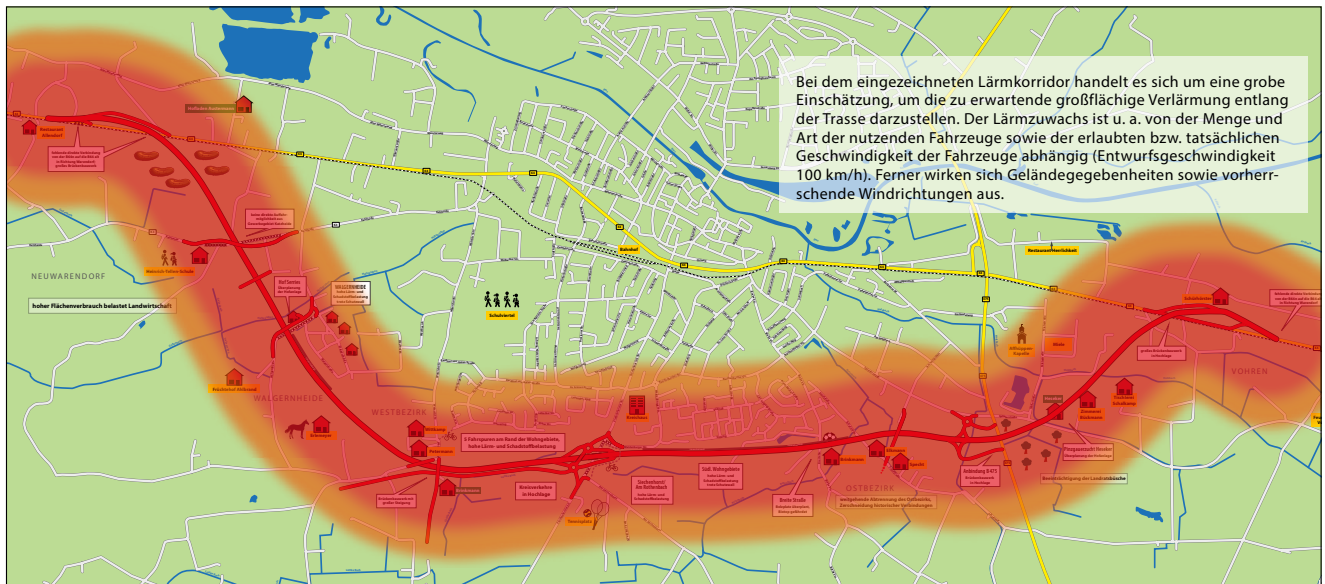
Ohne Lärmschutz werden der Westbezirk und das Hanseviertel nicht nur von der B64n, sondern nach derzeitiger Planung auch von der Freckenhorster Nordwestumgehung beeinträchtigt.

In Höhe des Kreishauses stellt ein hochliegendes Brückenbauwerk mit zwei Kreisverkehren den zentralen Anschluss der B64n an das Warendorfer Wegenetz mit den

Zubringern Grüner Grund, Freckenhorster Straße und Reichenbacher Straße dar.

Stetig ansteigend, um die angeschlossene B475 zu überqueren, trennt die Trasse in unmittelbarer Nähe zu den Wohngebieten das Vogelviertel und das Heuviertel vom gerne als Naherholung genutzten Ostbezirk.

Die Landratsbüsche bleiben durch die bis zur erneuten Überquerung der Bahnstrecke in Hochlage geführte Kraftfahrstraße nicht verschont.



Voraussichtlicher Straßenverlauf | 07

Hofladen Austermann

Restaurant
Allendorf

fehlende direkte Verbindung
von der B64n auf die B64 alt
in Richtung Warendorf;
großes Brückenbauwerk

keine direkte Auffahr-
möglichkeit aus
Gewerbegebiet Katzheide

Heinrich-Tellen-Schule

NEUWARENDORF

hoher Flächenverbrauch belastet Landwirtschaft

Hof Serries
Überplanung
der Hofanlage

WALGERNHEIDE
hohe Lärm- und
Schadstoffbelastung
trotz Schutzwall

Früchtehof Ahlbrand

WALGERNHEIDE

Erlemeyer



WALGERNHEIDE
hohe Lärm- und
Schadstoffbelastung
trotz Schutzwall



Schulviertel

Bahnhof



Kreishaus



Wittkamp



Petermann

**5 Fahrspuren am Rand der Wohngebiete,
hohe Lärm- und Schadstoffbelastung**



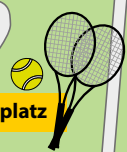
Brinkmann

**Kreisverkehre
in Hochlage**

**Siechenhorst/
Am Rothenbach**
hohe Lärm- und
Schadstoffbelastung

**Brückenbauwerk mit
großer Steigung**

Tennisplatz





Südl. Wohngebiete
hohe Lärm- und
Schadstoffbelastung
trotz Schutzwall

Breite Straße
Bolzplatz überplant,
Biotop gefährdet

**weitgehende Abtrennung des Ostbezirks,
Zerschneidung historischer Verbindungen**

Anbindung B475
Brückenbauwerk
in Hochlage

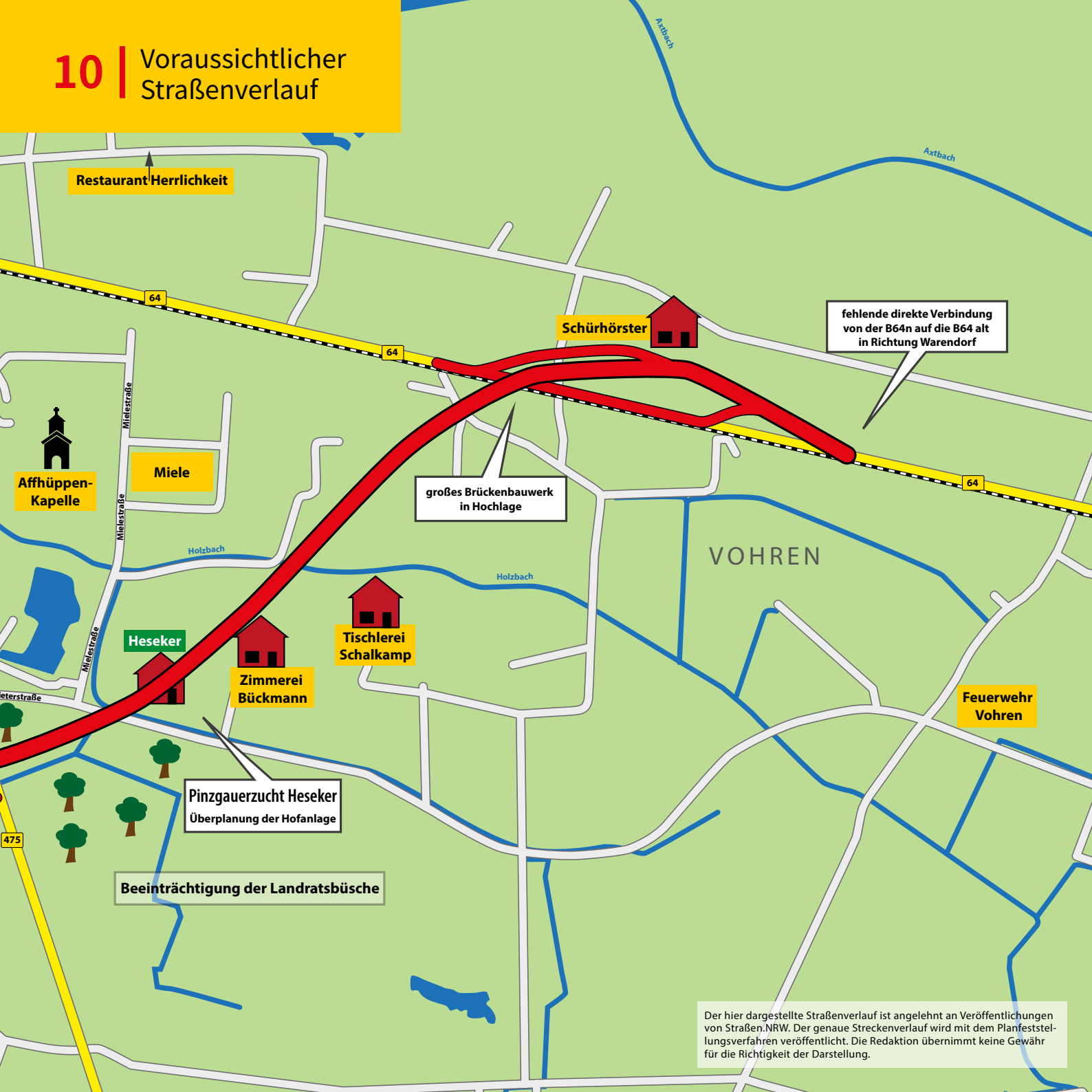
Brinkmann

Elkmann

Specht

**Affhüppen-
Kapelle**

10 | Voraussichtlicher Straßenverlauf



Restaurant Herrlichkeit

Affhüppen-
Kapelle

Miele

Heseker

Zimmerei
Bückmann

Tischlerei
Schalkamp

Schürhörster

Feuerwehr
Vohren

fehlende direkte Verbindung
von der B64n auf die B64 alt
in Richtung Warendorf

großes Brückenbauwerk
in Hochlage

VOHREN

Pinzgauerzucht Heseker
Überplanung der Hofanlage

Beeinträchtigung der Landratsbüsche

Der hier dargestellte Straßenverlauf ist angelehnt an Veröffentlichungen von Straßen.NRW. Der genaue Streckenverlauf wird mit dem Planfeststellungsverfahren veröffentlicht. Die Redaktion übernimmt keine Gewähr für die Richtigkeit der Darstellung.

„Wir verlieren durch den Bau der B64n nicht nur Haus und Hof, sondern auch unsere Heimat – eine Heimat für Generationen von Menschen und Tieren. Auf der mehr als 120 Jahre alten Hofstelle züchten wir „Pinzgauer“, eine vom Aussterben bedrohte Rinderrasse. Auch die Tiere haben dann kein Zuhause mehr. Wir können nicht nachvollziehen, dass diese Heimat einer Fernstraße weichen soll.“

In Zeiten der Klimakrise ist es unverantwortlich, wertvolle Wiesen, Wälder und Lebensräume zu vernichten, um eine überkommene Straßenbau-Vorrang-Politik zu retten. Wir wünschen uns stattdessen zukunftsweisende, intelligente und vor allem umweltverträgliche Mobilitätslösungen.“

Alfons, Isabel, Jasmin, Emma und Hanna Hesecker





Was wird aus der Münsterländer Parklandschaft?

Wenn von der Attraktivität des heimischen Raums die Rede ist, fehlt nie der Hinweis auf die Einbettung Warendorfs in die Münsterländer Parklandschaft, eine idyllische kleinteilige Kulturlandschaft, geprägt durch landwirtschaftliche Nutzung mit hohem Erholungswert.

Die B64n stellt einen Frontalangriff auf diesen Landschaftsraum dar.

Landwirtschaftliche Betriebe

Durch die geplante Kraftfahrstraße im 2+1-Format sind insbesondere unsere landwirtschaftlichen Betriebe betroffen. Die Nachfrage nach landwirtschaftlichen Flächen hat in den letzten Jahren mit zunehmender Nutzung für Energie liefernde Pflanzen merklich zugenommen.

Flächenverbrauch

Mit dem immensen Flächenverbrauch durch die B64n, der auf mehr als 100 ha (inkl. Ausgleichflächen) für Warendorf beziffert wird, käme weiterer Druck auf die für die Nahrungsmittelmittelproduktion nötigen Flächen und die Betriebe zu. Weiterer Flächenfraß ergibt sich durch das noch nicht konzipierte Parallelwegenetz.

Die aus Klimaschutzgründen vorgenommene Begrenzung des Flächenverbrauchs auf 5 ha/Tag wurde jüngst von der schwarz-gelben NRW-Landesregierung gestrichen.

Flurbereinigung

Im Rahmen der zu erwartenden (Unternehmens-)Flurbereinigung mit umfangreichem Flächentausch wird sich die Zahl der in Warendorf betroffenen landwirtschaftlichen Betriebe auf mehr als 100 erhöhen, da nicht nur die direkten Trassenanlieger erfasst werden.

Existenzbedrohung

Einzelne Hofstellen müssen der B64n weichen. Neben dem völligen Verlust von Haus und Hof werden einige Hofstellen derart nah von der Kraftfahrstraße tangiert, dass gesundheitliche Beeinträchtigungen drohen.

Lärmschutzmaßnahmen sind im Außenbereich grundsätzlich nicht vorgesehen. Ferner sind Existenz bedrohende Auswirkungen aus dem vorgenannten Flächentausch nicht auszuschließen.

Zerschneidung intakter Bauerschaften

Die Auswirkungen der in Dammlage projizierten Kraftfahrstraße auf die bäuerlichen Gemeinschaften von Neuwarendorf bis Vohren sind nicht zu unterschätzen.

Lieb gewonnene Strukturen werden zerschnitten. Gewachsene Lebenswelten und nachbarliche Beziehungen werden bedroht. Der Zugang zur Kernstadt wird abschnittsweise

erschwert. Der Ausbau der zwischen den Orten liegenden B64-Teilstücke bewirkt unüberwindliche Barrieren.

Naherholung und Tourismus

Die großräumige Verlärmung und der Verlust ökologisch wertvoller Gebiete ziehen den gesamten Süden Warendorfs in Mitleidenschaft. Nicht nur die Möglichkeiten zur Naherholung werden massiv beeinträchtigt.

Fatal wird sich der Bau der B64n auf den Tourismus, der in den letzten Jahren nachweislich eine stets gestiegene Bedeutung erlangt hat, in diesem Gebiet auswirken. Einem erholsamen Radtourismus werden sprichwörtlich Grenzen aufgezeigt.



„Seit 1365 sichert unser Hof die Existenz der Familie. Der Bau der Schnellstraße B64n würde den Großteil unserer landwirtschaftlichen Flächen zerschneiden, mehrere Hektar wertvoller Fläche gingen verloren.

Die damit verbundenen wirtschaftlichen Folgen gefährden massiv

die Existenz des Betriebes. Wie uns ginge es vielen landwirtschaftlichen Betrieben, sodass es nur ein Fazit geben kann: kein Neubau der dreistreifigen Kraftfahrstraße B64n.“

Robert und Ursula Austermann
mit Johanna und Felix



Was spricht für und gegen den Bau der B64n?

- Der **Zeitaufwand** für die Strecke von Münster nach Rheda-Wiedenbrück wird sich verringern. Die B64-Ortsdurchfahrt Warendorf wird **teilentlastet**.
- Das **Verkehrsaufkommen** wird sich laut Straßen.NRW mit der B64n auf bis zu 24.000 Pkw und 3.000 Lkw **verdoppeln**.
- **Ziel-, Quell- und Binnenverkehre profitieren so gut wie nicht** von der neuen Straße. Für die Hauptverbindungen in Warendorf werden sich lediglich marginale Verbesserungen ergeben.
- **Lärmschutz** in den Wohngebieten und in den Bauerschaften ist nur auf dem **unzulänglichen** gesetzlich vorgeschriebenen **Niveau** bzw. gar nicht vorgesehen.
- Es werden riesige **Flächen** auf dem Gebiet der Stadt Warendorf **verbraucht** in Zeiten, in denen Ackerflächen für die Grundversorgung der Bevölkerung immer wertvoller werden.
- Einige Warendorfer Hofstellen und Wohnhäuser müssen der Straße **weichen** bzw. sind **teilüberplant**.
- **Immobilien**, die nah an der zukünftigen B64n liegen, **werden im Wert drastisch sinken**.
- **Aspekte wie Nachhaltigkeit, Mobilität der Zukunft und demografischer Wandel** werden in der Planung **nicht beachtet**.
- Die heutige Verbindung der Oberzentren Münster und Bielefeld wird vom Bundesverkehrsministerium als „sehr gut“ eingestuft. Demnach bestünde überhaupt **kein Handlungsbedarf, die B64n zu bauen!**
- Viele Straßen, Rad- und Fußwege werden zerschnitten und sind nicht mehr nutzbar. **Der Weg in die Stadt erschwert sich** für viele Bürger aus dem Warendorfer Süden und aus Freckenhorst.
- Für Fahrzeuge, die langsamer als 60 km/h fahren (z.B. Traktoren), sowie für Linienbusse muss ein neues **Parallelwegenetz** zur B64n geschaffen werden, womit eine zusätzliche Zerschneidung von Ackerflächen einhergeht.
- Die **Kraftfahrstraße B64n** wird auf die alte B64 zurückgeführt. Daher muss durch das geplante, höhere Verkehrsaufkommen auf der B64n auf den 2-streifigen Zwischenstücken der B64-„alt“ mit **erheblichen Staus** gerechnet werden.
- Der **Warendorfer Süden verliert** seinen Wert als Naherholungsgebiet. Lebens- und Wohnqualität werden massiv abnehmen.
- Der **hohe Flächenverbrauch widerspricht den Umwelt-Zielen** des Bundes.
- Die **Bahnstrecke Münster – Rheda verliert** an Attraktivität.
- In Zeiten des rasant zunehmenden Klimawandels steht das Projekt B64n für künftige Generationen in **krassem Widerspruch zu einer umweltverträglichen und zukunfts-sichernden Mobilitätsstrategie**.

— Resolution an Bund und Land —

„Schulterschluss“ gegen B 64n-Planung

Von unserem Redaktionsmitglied PETER WILD

Warendorf (gl). Einen „Schulterschluss“ für die Region nennen es die Initiatoren: Die B 64n-kritischen Bürgerinitiativen aus Warendorf, Beelen, Telgte und Herzebrock-Clarholz haben Verbände in Politik, Landwirtschaft und Wirtschaft sowie bei Verbänden und Vereinen gefunden und gestern im Hotel „Im Engel“ eine Resolution für den sofortigen Planungsstopp für den Ausbau von B 51 und B 64 zwischen Münster und Herzebrock-Clarholz mit ihren Ortsangehörigen für Warendorf und Beelen gefordert.

Karsten Birkemeier („Naturfreunde für Beelen“) sagte im Namen aller fünf Bürgerinitiativen, dass „jedem möglichen Grund für die Maßnahme mindestens fünf entgegenstehen“. Die Initiativen

sehen sich als Wortführer einer „schweigenden“ Mehrheit“ der Bevölkerung, die den drei- und vierspurigen Ausbau der Trasse ablehnten. Die bisherige Planung sei weiter alternativlos noch bedeute der Planungsauftrag an „Straßen NRW“, dass das Projekt auch wirklich gebaut werden solle. Ein Baubeschluss sei in Berlin noch gar nicht gefasst.

Damit es gar nicht erst zu einem solchen Baubeschluss kommt und für die Planung nicht weitere Steuermittel „verschwendet“ werden, richtet sich die gestern von 38 Erstunterzeichnern auf den Weg gebrachte Resolution an die Entscheidungsträger in Berlin, aber auch in Düsseldorf. Unterzeichnet haben unter anderem die Bürgermeisterin aus Beelen sowie Fraktionsvertreter von SPD, Grünen und FWG aus den Räten Warendorf und Beelen.

„Die Glocke“ vom 06.07.2019



Ein breites Bündnis von B 51/B 64n-Gegnern aus Warendorf, Beelen, Telgte und Herzebrock-Clarholz und aus der Politik hat gestern in Warendorf eine Resolution gegen den Ausbau von B 51 und B 64 in der bisher geplanten Dimension verfasst. Zu den Erstunterzeichnern im Hotel „Im Engel“ gehörten (vorn, v.l.) die Bundestagsabgeordnete Bernhard Daldrop (SPD) und Oliver Krischer (Die Grünen). Bild: Manouras

Breiter Schulterschluss für die Region – Resolution vom 05.07.2019

(an die Öffentlichkeit und alle Entscheider in den Bereichen Mobilität und Straßenbau)

Wir fordern den sofortigen Stopp der Planungen zum 4- bzw. 3-streifigen Ausbau der B51/B64 zwischen Münster-Handorf und Rheda!

Monumentale Straßenbauprojekte wie die B51/B64n wirken wie Dinosaurier aus dem vorigen Jahrtausend, die den aktuellen einvernehmlichen weltweiten Klimaschutzziele zuwiderlaufen und heute keine Berechtigung mehr haben.

Die veralteten Planungen tragen den veränderten verkehrlichen, beruflichen und demographischen Rahmenbedingungen keine Rechnung. Sie bedürfen nach neuer Bestandsaufnahme dringend einer Revidierung.

Den inzwischen von allen Seiten erhobenen Forderungen nach einer Mobilitätswende (insbes. Abkehr von der Straßen-Vorrang-Politik, Stärkung des ÖPNV und des Radverkehrs, ökologisch orientierte Verlagerung des Güterverkehrs) müssen endlich konkrete Maßnahmen folgen.

Die anachronistische B51/B64n-Straßenplanung führt zu gravierenden naturräumlichen und gesellschaftlichen Konflikten und hat einen stetig wachsenden Widerstand in der Bevölkerung zur Folge.

Zudem ist die Ausfinanzierung des Bundesverkehrswegeplans 2030 durch das Scheitern der Infrastrukturabgabe vor dem Europäischen Gerichtshof und den Ausfall von Mauteinnahmen in Milliardenhöhe in Frage gestellt.

Der sofortige Planungsstopp ist erforderlich, damit nicht noch weitere Steuermittel für eine nicht mehr zeitgemäße Straßenplanung verschwendet werden.

Unterschrieben wurde die Resolution von bzw. für:

Mandatsträger	Bernhard Daldrup, SPD, MdB Bundestag Oliver Krischer, B'90/Grüne, MdB und Landtag Annette Watermann-Krass, SPD, MdL
Bürgermeister	Wolfgang Pieper (Telgte) Elisabeth Kammann (Beelen)
Parteien	SPD (Kreis/Stadt Warendorf, Beelen) Bündnis 90/Die Grünen (Kreis/Stadt Warendorf, Kreis Gütersloh, Beelen) FWG (Stadt Warendorf, Beelen) GAL Herzebrock-Clarholz
Verbände	NABU Kreis Warendorf VCD Münsterland Landwirtschaftl. Ortsverein Beelen
Betroffenen-gemeinschaften	Betroffenengemeinschaft Warendorf Unternehmer-Initiative Warendorf Freundeskreis Propstei Clarholz Interessengem. (Herzebrock-Clarholz, Beelen)
Bürgerinitiativen	B51 Telgte BVW Warendorf IWS Warendorf Naturfreunde Beelen Kulturlandschaft Samtholz-Sundern-Brook

IMPRESSUM

Herausgeber: IWS - Interessengemeinschaft Warendorf Süd e.V.

BVW - Bürgerinitiative Verkehrskonzept Warendorf

VCD - Verkehrsclub Deutschland RV Münsterland

Vi.S.d.P.: Rolf Röhling, Wilhelm Thumel, Breite Straße 97, 48231 Warendorf

Bilder: Depositphotos (Ioskutnikov, dejanj02, AlexeyPushkin, Radzko),

Austermann, eigene Bilder

www.b64n.info | www.b64n-nein.de

Für textliche Inhalte übernehmen wir keine Gewährleistung.

Stand: 10/2019



**Bürgerinitiative
Verkehrskonzept
Warendorf**



B64n

**Oder nicht gut
für Warendorf?**