

16.10.2020

Antwort

der Landesregierung

auf die Kleine Anfrage 4297 vom 9. September 2020
des Abgeordneten Arndt Klocke BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
Drucksache 17/10922

Vierspuriger Ausbau der B51 zwischen Münster und Telgte

Vorbemerkung der Kleinen Anfrage

Der Ausbau der B51 zwischen Münster und Telgte ist im Bundesverkehrswegeplan 2030 als Vordringlicher Bedarf eingestuft und soll von zwei auf vier Spuren erweitert werden. Laut Straßen.nrw befindet sich das Projekt zurzeit in der Entwurfsplanung.

Mittlerweile gibt es in der Region große Widerstände gegen die Ausbaupläne, da sowohl eine komplette doppelreihige Lindenallee als auch denkmalgeschützte Bilderstöcke entlang eines historischen Prozessionsweges dem Ausbau zum Opfer fallen würden. Außerdem hat das Projekt einen schlechten Nutzen-Kosten-Quotient und verstößt gegen die Klimaschutzziele des Bundes und des Landes NRW. Deshalb haben sich sowohl der Rat der Stadt Münster mehrheitlich als auch der Rat der Stadt Telgte einstimmig gegen den vierspurigen Ausbau ausgesprochen.

Der Minister für Verkehr hat die Kleine Anfrage 4297 mit Schreiben vom 16. Oktober 2020 namens der Landesregierung im Einvernehmen mit der Ministerin für Heimat, Kommunales, Bau und Gleichstellung und der Ministerin für Umwelt, Landwirtschaft, Natur- und Verbraucherschutz beantwortet.

Vorbemerkung der Landesregierung

Tagtäglich pendeln Tausende Menschen nach Münster und Bielefeld – auf einer Strecke mit rund 40 Ampeln, vielen Kreuzungen und über 100 Bahnübergängen. Die Achse zwischen den Oberzentren Münster und Bielefeld und ihre Entwicklung auch mit der B51/B64 wird in den kommenden Jahren weiter von Bedeutung sein.

Es gibt zwischen Münster und Rheda-Wiedenbrück an der B51/B64 und der parallel verlaufenden Bahnstrecke viele Kreuzungen und Zufahrten. Der Großteil der Bahnübergänge ist nicht technisch gesichert und stellt zusammen mit den bestehenden Straßenkreuzungen ein Sicherheitsproblem dar. Außerdem wird die Leistungsfähigkeit der Straße eingeschränkt, so dass es regelmäßig zu Rückstaus kommt. Laut Verkehrszählung fahren heute über die B51 zwischen Münster und Handorf rund 25.000 Fahrzeuge/24h, im weiteren Abschnitt Richtung

Datum des Originals: 16.10.2020/Ausgegeben: 22.10.2020

Telgte sind rund 19.500 Fahrzeuge/24h zu beobachten. Die derzeitige Verkehrsbelastung führt bereits zur Überlastung des zweistreifigen Querschnittes der Bundesstraße. Die Kreuzungen Pleistermühlenweg/Hugerlandshofweg und Alter Mühlenweg/Handorfer Straße verschärfen die Situation deutlich. Wegen der häufigen Staus wird der Streckenzug Münster – Freckenhorst L793 in Verbindung mit der K3 als Ausweichstrecke Richtung Warendorf genutzt. In den Spitzenstunden fahren die Kfz häufig über Schleichwege durch Handorf. Es ergeben sich oftmals gefährliche Situationen für Radfahrende und den Kfz-Verkehr.

Die jetzige Verkehrssituation ist für die Anwohner im Bereich „Kasewinkel“ bis Telgte bereits außergewöhnlich belastend. Schon aus diesem Grund ist ein Ausbau geboten.

Die Prognosebelastung für 2030 liegt für den Abschnitt Münster – Münster/Handorf bei 35.500 Kfz/24h. Dabei ist im aktuellen Verkehrsgutachten für den Abschnitt Münster – Telgte die Umsetzung der Taktverdoppelung der Bahn und eine Zunahme des Radverkehrs bereits berücksichtigt, führt jedoch nur zu einer geringen Verlagerung des Verkehrsaufkommens von der Bundesstraße (ca. 2000 Kfz/24h). Unterstellt man ein leistungsfähiges Radwegenetz und eine weitere Erhöhung der Bus- und Bahntaktung, könnte bestenfalls eine Verlagerung von ca. 6000 Kfz/24h erreicht werden. Diese Daten zusammen mit der hier nicht möglichen Verlagerung des Schwerlast- und Güterverkehrs auf die Schiene unterstreichen die Notwendigkeit des Ausbaus der Straße. Dieser wird auch für die Rückverlagerung von Schleichverkehren aus dem nachgeordneten Netz (Landesstraßen und kommunale Straßen bis zu Erschließungsstraßen) sorgen, das damit entsprechend entlastet wird.

Der geplante Ausbau der B51 in zwei Abschnitten von der OU Münster bis Handorf und von dort zum Knoten Münstertor am Ortseingang der Stadt Telgte und die Ortsumgehungen Warendorf, Beelen und Herzebrock-Clarholz im Zuge der B64 sind im Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen, der im Dezember 2016 vom Bundesgesetzgeber als Anhang zum Fernstraßenausbaugesetz beschlossen wurde, im Vordringlichen Bedarf ausgewiesen. Damit besteht für das Land Nordrhein-Westfalen ein Planungsauftrag des Bundes als Baulasträger.

Die Planung für die beiden o.g. Abschnitte der B51 weist unterschiedliche Planungsstände auf. Der Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen plant vorrangig den in der Entwurfsbearbeitung bereits fortgeschrittenen und höher belasteten Abschnitt zwischen Münster und Handorf. Dieser Abschnitt endet östlich des bestehenden Knotenpunktes B51/K16 Handorfer Straße und enthält einen Anschluss an die Lützowstraße. Dabei wird der vorhandene Straßenquerschnitt der B51 im zweiten Abschnitt zunächst unverändert beibehalten.

1. *Wie bewertet die Landesregierung das Ausbauprojekt der B51 zwischen Münster und Telgte hinsichtlich der Folgen für den Klimaschutz, Naturschutz und Denkmalschutz?*

Der Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen forciert aktuell den Ausbau des Abschnitts zwischen Münster und Handorf. Sowohl die in der Kleinen Anfrage angesprochene Lindenreihe als auch der Prozessionsweg mit den Bilderstöcken sind von diesem Abschnitt nicht betroffen.

Jeder Neu- oder Ausbau ist mit einem Eingriff in den bestehenden Landschaftsraum verbunden. In diesem Fall sind allerdings keine Naturschutz- oder explizite Erholungsgebiete betroffen. Notwendige Eingriffe werden entsprechend auszugleichen sein.

In Bezug auf den Denkmalschutz sind erst im nächsten Planungsabschnitt (vgl. oben) der Prozessionsweg zwischen Handorf und Telgte sowie mehrere Bildstöcke betroffen. Die Anfang

2020 erfolgte Unterschutzstellung des Prozessionsweges wird zurzeit gerichtlich überprüft. Im Zuge der Straßenplanung ist derzeit vorgesehen, von der Maßnahme betroffene Bildstöcke in Abstimmung mit der Kirchengemeinde an neue Standorte zu versetzen. Damit könnte eine Basis für einen neuen Pilgerweg entstehen. Neben der Abstimmung mit der Kirchengemeinde bedarf dies weiterer Abstimmungen mit den zuständigen Denkmalbehörden und dem Denkmalfachamt.

2. Wie bewertet die Landesregierung die Tatsache, dass die Ausbaupläne gegen den erklärten Willen der Bevölkerung vor Ort und der kommunalen Beschlussgremien durchgesetzt werden müssten?

Das Vorhaben wird von vielen Pendlerinnen und Pendlern sowie Vertretern der Wirtschaft begrüßt. Diese hat ein Bündnis für den Ausbau der B64n gegründet. Mitglieder sind u.a. die betroffenen Industrie- und Handelskammern, die Handwerkskammern, der Deutsche Gewerkschaftsbund sowie auch Bürgerinitiativen (<https://bündnis-pro-b64n.de/>). Die Maßnahme ist aus verkehrlichen Gründen dringend geboten, es besteht ein gesetzlicher Planungsauftrag des Bundes als Baulastträger. Siehe auch Vorbemerkung der Landesregierung.

3. Wird die Landesregierung Straßen.nrw auffordern, die laufenden Planungen für das Ausbauprojekt der B51 zwischen Münster und Telgte gemäß den Beschlüssen der Städte Münster und Telgte zu stoppen oder zumindest vorläufig auszusetzen?

Siehe Antwort zu Frage 2.

4. Wird die Landesregierung vor dem Hintergrund der Beschlusslagen der Städte Münster und Telgte den Bund um eine Herausnahme der Ausbauprojekte der B51 Münster/ Münster-Handorf und Münster/Handorf-Telgte aus dem Bundesverkehrswegeplan ersuchen?

Siehe Antwort zu Frage 2.

5. Wird die Landesregierung Straßen.nrw auffordern, eine entsprechende Untersuchung und Planung für eine Netzlösung der verkehrlichen Probleme zwischen Münster und Telgte aufzunehmen mit dem Ziel, Verkehre auf andere Verkehrsträger zu verlagern?

Eine Verlagerung von Verkehr auf andere Verkehrsträger in einer Größenordnung, die eine Realisierung der Maßnahme entbehrlich machen, ist aufgrund der vorliegenden Verkehrsgutachten nicht zu erwarten (siehe auch Vorbemerkung der Landesregierung).

Der Wunsch nach einer Stärkung des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) erfordert bei der Bahnstrecke entlang der B51 die Beseitigung der Bahnübergänge sowie die Schaffung eines störungsfreien und zügigen Verkehrsablaufs auf beiden Verkehrsträgern und trägt durch die Vermeidung von Verkehrsstörungen zur Reduzierung der Klimabelastungen bei. Durch die Berücksichtigung des SPNV und des Radverkehrs stellt die Maßnahme einen Beitrag zur integrierten Verkehrsplanung dar.