



Reinhold Sendker, Mitglied des Deutschen Bundestages

B-51 Münster –Telgte (Sachstand Juni 2017)¹

BVWP 2030

- Im Dezember haben wir die auf dem Bundesverkehrswegeplan (BVWP) 2030 beruhenden Ausbaugesetze für die Fernstraßen, Bundesschienenwege und Bundeswasserstraßen abschließend im Deutschen Bundestag beraten.
- Wir läuten damit einen Paradigmenwechsel für unsere Infrastruktur, ein Upgrade unserer Verkehrsinfrastruktur, ein: Notwendiger und effizienter Infrastrukturausbau und die

¹ Quelle: Überwiegend LB Straßen NRW

Bereitstellung der erforderlichen Investitionsmittel gehen zukünftig Hand in Hand.

- Investitionsmittel und rund 1000 Projekte in einem Gesamtumfang von rd. 270 Mrd. Euro sind so synchronisiert, dass die Vorhaben im Zeitrahmen des BVWP 2030 umgesetzt werden können. Dabei entfallen rd. 132,8 Mrd. Euro (49,3 %) auf die Straße, 112,3 Mrd. Euro (41,6 %) auf die Schiene und 24,5 Mrd. Euro (9,1 %) auf die Wasserstraße.
- Investitionsschwerpunkt ist der Erhalt der Verkehrswege. Im Bereich Straße werden z.B. Brücken als neuralgische Punkte modernisiert. Jede Sanierungsmaßnahme einer Brücke, die Baurecht erhält, wird finanziert. Insgesamt fließen zukünftig 141,6 Mrd. Euro in Erhalt und Ersatz. Das sind rund 60 Mrd. Euro und damit über 70% mehr als beim BVWP 2003.

- Engpässe an Hauptachsen und Knoten werden beseitigt, wir werden den Verkehrsfluss im Gesamtnetz optimieren. Auf unseren Autobahnen wollen wir z.B. Engpässe auf einer Streckenlänge von rund 2.000 Kilometern reduzieren. Hierdurch minimieren wir den größten volkswirtschaftlichen Schaden — den Stau. Bei der Schiene bauen wir Flaschenhälse auf einer Länge von rund 800 Kilometer ab und stärken damit die Attraktivität des Verkehrsträgers.
- Für die Straßenbau-Vorhaben gibt es im BVWP 2030 grundsätzlich folgende Dringlichkeitsstufen:
 - Vordringlicher Bedarf (VB) und Vordringlicher Bedarf - Engpassbeseitigung (VB-E)
 - Weiterer Bedarf mit Planungsrecht (WB*).
 - Weiterer Bedarf (WB)

- Grundlage für die Prüfung und Bewertung der angemeldeten Projekte war die aktuelle Verkehrsprognose bis 2030. Danach nimmt der Personenverkehr um 12,2 Prozent, der Güterverkehr sogar um 39 Prozent zu.
Die Verkehrszunahme auf der B-51/B-64 wird nicht ganz so hoch liegen – eine deutliche Zunahme ist aber auch hier zu erwarten.
- Auf dieser Grundlage hat das BMVI jedes angemeldete Projekt durch externe Fachgutachter nach klaren Regeln überprüfen und bewerten lassen: Betrachtet wurden vorrangig die Kosten sowie der gesamtwirtschaftliche und verkehrliche Nutzen. In einem weiteren Schritt wurden die Umweltauswirkungen, Ökonomische und die

raumordnerischen und stadträumlichen Belange eines Projekts überprüft. **Umweltauswirkungen und ökonomische Auswirkungen werden stärker gewertet.**

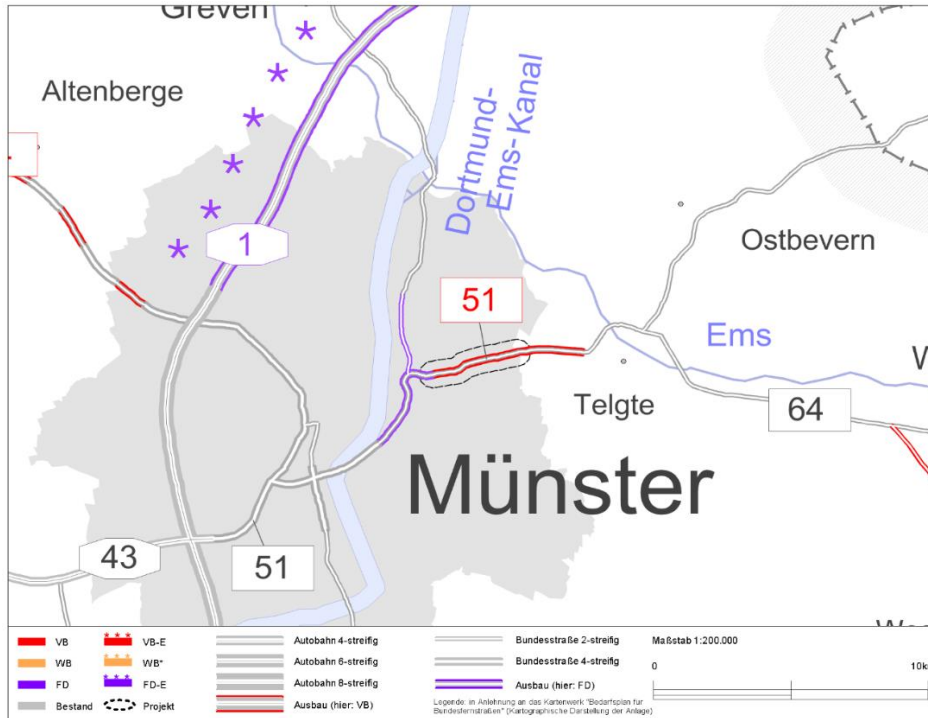
- Alle Projektdossiers sind im Internet unter www.bvwp-projekte.de einsehbar.
- Berechnung NKV: Wissenschaftliche Berechnung (**BVWP Methodenhandbuch 500 Seiten**)

Die monetarisierbaren Wirkungseffekte eines BVWP-Projektes wurden im Rahmen der Nutzen-Kosten-Analyse erfasst. Sie liefert mit dem Nutzen-Kosten-Verhältnis (NKV) einen gesamtwirtschaftlichen Indikator, welcher die Rentabilität der eingesetzten Finanzmittel widerspiegelt. Der NKV umfasst Nutzenwirkungen wie Transportkostensenkungen und Verkehrssicherheitseffekte,

Umweltindikatoren (wie Lärm, Schadstoff- und Lärmimmissionen) sowie Erreichbarkeitsindikatoren (Reisezeitgewinne). Dennoch verbleiben Wirkungsbereiche, die nicht zuverlässig quantifizierbar und daher nicht vollständig über den NKV abbildbar sind. Hierzu zählen Umweltwirkungen wie die Flächeninanspruchnahme oder Zerschneidungswirkungen.

- Auf der Grundlage dieser gutachterlichen Prüfung und Bewertung erfolgte die Einstufung von Vorhaben in Dringlichkeitskategorien

Abschnitt 1: B 51 Münster (B 481) - ö Münster/Handorf

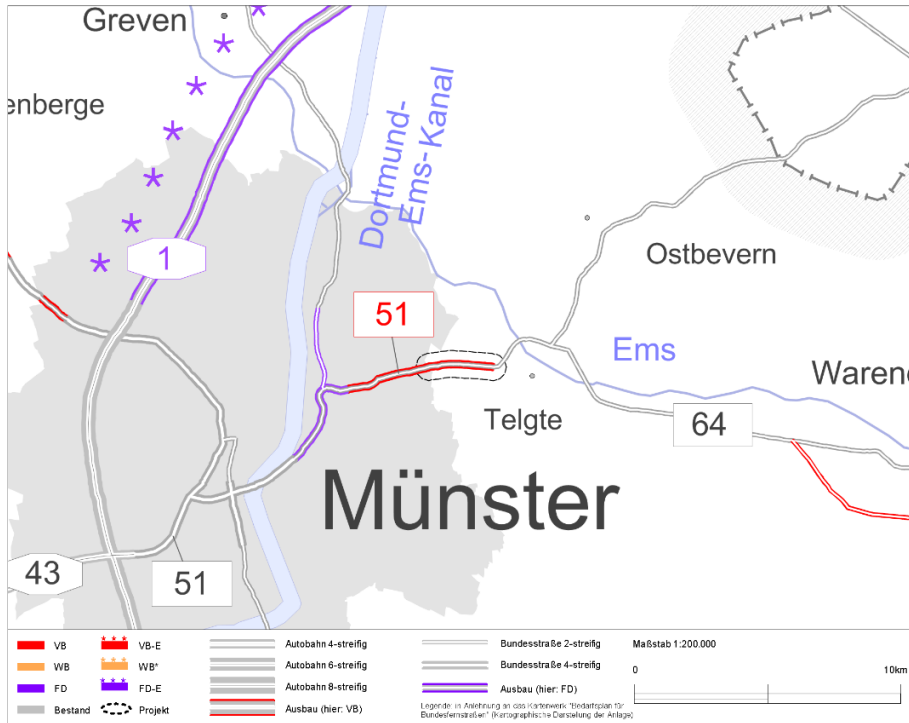


Bauziel:	Erweiterung auf 4 Fahrstreifen
Länge:	3,2 km
Planungsstand:	Vorentwurf in Bearbeitung seit 01.06.2006 / RE-Entwurf ² erteilt
Kosten:	13,6 Mio. € (9,5 Mio. Aus-/Neubau + 4,1 Mio. Erhaltung / Ersatzkosten ³)
NKV:	5,9

² Planungsentwurf mit technischen Detailplänen und Planungskonzepten zur Bewältigung der Umweltauflagen im Detail

³ Notwendige Neubauten von Brückenbauwerken werden beispielsweise in 40:60 in Erhaltungs- und Neubaukosten aufgeteilt.

Abschnitt 2: B 51 ö Münster/Handorf – Telgte



Bauziel:	Erweiterung auf 4 Fahrstreifen
Länge	2,4 km
Planungsstand:	Linie bestimmt / Trassenführung festgelegt am 16.11.2007 / RE-Entwurf noch nicht erteilt
Kosten:	8,0 Mio. € (5,7 Mio. Aus-/Neubau + 2,3 Mio. Erhaltung / Ersatzkosten)
NKV:	5,9

- Der Ausbau erfolgt auf der nördlichen Trassenseite (südlich Begrenzung durch die Bahn).
- Die Fahrbahnbreite erhöht sich von heute 14 Metern (RQ 14) auf 27 Meter (SQ 27).
- Ein möglicher Radweg (2,50 Meter Breite) oder Radschnellweg (4 Meter Breite) käme noch hinzu.
- Der Ausbauabschnitt endet an der B 51-Kreuzung Kibitzpohl (K 13) / Münstertor

Weiteres Verfahren:

- RE-Entwurf ist bzw. wird jetzt in Auftrag gegeben.
- Es Aufgabe der Fachplanung beim RE-Entwurf, weiter verkehrliche Festlegungen zu treffen und Konzepte zur Problembewältigung vorzuschlagen (Umwelt, Landschaft und Natur, Immissionsschutz, Verknüpfungen mit dem untergeordneten Straßennetz, wasserrechtliche Sachverhalte, Erschließung betroffener Anlieger, Betriebe und Landwirtschaft). Dazu wird auch nach wissenschaftlichen Grundsätzen ein Verkehrsgutachten erstellt werden müssen, das zum Nachweis der Problembewältigung für die vom prognostizierten Verkehr im Einzelnen aufgeworfenen Problemstellungen dient.

- RE-Entwurf wird vom Landesbetrieb über das Landesverkehrsministerium dem Bund als auftraggebendem Straßenbaulastträger zur Genehmigung vorgelegt.
- Im Zuge des Planungsprozesses sind zahlreiche Beteiligungen der Fachbehörden, Umweltverbände und der betroffenen Öffentlichkeit vorgesehen.
- Für den 1. Abschnitt ist voraussichtlich im Jahr 2018 eine sogenannte frühe Öffentlichkeitsbeteiligung (noch vor dem Planfeststellungsverfahren) vorgesehen. Die Planungen für den 2. Abschnitt haben noch nicht begonnen. Hier muss zunächst die neue „Priorisierung“ durch die neue Landesregierung abgewartet werden.
- Straßen NRW wird als Vorhabenträger der Straßenausbauplanung die betroffenen Öffentlichkeit frühzeitig in den Planungsprozess einbinden, also zu einem günstigen

Zeitpunkt, zu dem mit Anregungen auf die Planung Einfluss genommen werden kann und soll. Dabei ist die Öffentlichkeit über die Ziele des Bedarfsplanvorhabens, die Mittel, es zu verwirklichen und die voraussichtlichen Auswirkungen des Vorhabens zu unterrichten, und es wird eine Gelegenheit zur Erörterung gegeben.

Alternativmaßnahmen zur Entlastung der Strecke:

- Der BUND hat einen Alternativvorschlag eingereicht. Die vom BUND vorgeschlagenen Alternativen im SPNV sowie ÖPNV sind nicht BVWP-relevant. Zwar bildet der BVWP 2030 die Ausstattung und Nutzung des SPNV und ÖPNV prognostisch ab, es werden aber keine einzelnen Maßnahmen einer Bewertung zugeführt.

- Obwohl Angelegenheit der Länder, werden ihnen aus dem Steueraufkommen des Bundes 8,2 Milliarden Euro zur Finanzierung des ÖPNV und SPNV zur Verfügung gestellt.
- **Die beschriebenen Maßnahmen sowie punktuelle Verbesserungen und die Förderung des Radverkehrs stehen nicht im Widerspruch zu den Erfordernissen der Umfahrungen stark belasteter Kommunen im Zuge der B 64 und sind nicht geeignet, die festzustellenden Defizite nachhaltig und ausreichend zu verbessern.**

Ersatzwegenetz:

- Im Teilabschnitt 1 ist nur eine Verknüpfung im Bereich Handorf vorgesehen. Die Stadt Münster wünscht eine weitere Verknüpfung (Lützwowstr., östl. Handorf)
- Es muss ein verhältnismäßig großes Ersatzwegenetz für die Landwirtschaft geschaffen werden. Ggf. sogar mit einer Wersequerung.
- Zur Zeit gibt es auch einen **Arbeitskreis zur Beseitigung der Bahnübergänge (Stadt Münster, Stadt Telgte, Kreis Warendorf, Bahn und Landesbetrieb)** – aus der Arbeit dieses AK ergeben sich viele neue „Impulse“ bezüglich der Schaffung des Ersatzwegenetzes.

- Beim Planungskonzept des RE-Entwurfs wird die Angebotsplanung für einen bis zu 4 m breiten Schnellradweg seitlich der B 51 im Straßenquerschnitt geprüft und entsprechend bei der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung voraussichtlich vorgestellt werden können.
- Zur Verknüpfung der Ausbaustrecke mit dem nachgeordneten Straßennetz auf Telgter Stadtgebiet besteht voraussichtlich planerisch die Möglichkeit einer Verknüpfung alternativ im Zuge der Straßen Lauheide oder Am Jägerhaus.
- Für den die B 51 querenden Verkehr wird jeweils alternativ im Zuge der Straßen Lauheide oder Am Jägerhaus ein Überführungsbauwerk vorgesehen werden können.
- Die angestrebte Taktverdichtung des Bahnverkehrs, die bisher durch Planung des Eisenbahnbundesamtes durch Bahnübergangsbeseitigung mittels Büstra-Anlagen erreicht

werden soll, wird durch den Ausbau der die B 51 nicht gefährdet.

Ausbauende / Kreuzung Kibitzpohl:

- Am Ausbauende Kreuzung Kibitzpohl (K 13) / Münstertor werden planerische und verkehrliche Konzepte zur Vermeidung eines Rückstaus vorgesehen.
- Die Straßenbauverwaltung geht von einer voraussichtlichen Abnahme der Prognoseverkehrsbelastung am Abzweig Handorf von 40.000 auf 30.000 KFZ/24 h aus, die am Ende des 4streifigen Ausbaus bewältigt werden kann.
- Zudem fließen in Telgte weitere Verkehre ab.

Flächeninanspruchnahme:

- Aufgrund des unbekanntes Ersatzwegenetzes bzw. eines möglichen Baus eines Radschnellweges zwischen Münster und Telgte kann noch keine Aussage bezüglich der Ausgleichsflächen gemacht werden.
- Das BMVI hat im April 2016 im Rahmen der Berechnungen zum BVWP folgende Flächen angegeben:

Projekt	Trassenfläche [ha]	Ausgleichsfläche [ha]	Gesamt [ha]
B 51 Münster (B 481) - ö Münster/Handorf	2,1	2,1	4,2
B 51 ö Münster/Handorf – Telgte	1,8	1,8	3,6

Notwendigkeit für den Ausbau aus Sicht des Landes:

- Die B 51 östlich von Münster ist ein wichtiger Bestandteil des angemeldeten Gesamtprojektes zur Schaffung einer **leistungsfähigen Verbindung der Oberzentren Münster und Bielefeld**.
- Mit einem DTV (durchschnittlicher täglicher Verkehr) von 19.700 Kfz/24 h (SVZ 2010) ist diese Straße hoch belastet insbesondere auch durch Pendlerverkehre und bedarf dringend eines Ausbaus.
Eine neue Verkehrszählung für den gesamten Streckenabschnitt B-51/B-64 kommt voraussichtlich 2018.

- Die Straßenbelastung wäre höher, gäbe es keine Ausweichverkehre. Die Strecke braucht eine Attraktivitätssteigerung.
- Der Streckenabschnitt der B 51 zwischen Münster und Telgte stellt einen **Engpass** dar. Dieser Straßenabschnitt ist im Tagesverlauf bis über seine Leistungsgrenze belastet, so dass der Ost-West-gerichtete Verkehr immer mehr auf andere Straßen ausweicht.
- Erhebliche Ausweichverkehre sind aufgrund der ständigen Überlastung ebenfalls im Ortsteil Handorf und in Westbevern festzustellen. Diese Entwicklung hat sich aufgrund der hohen Verkehrszuwächse in den letzten Jahren weiter verschärft, was die Bedeutung dieser Maßnahme unterstreicht.
- Bezüglich der Ausweichverkehre liegen keine belastbaren Zahlen vor.