



Arbeitsgemeinschaft der Bielefelder Natur- und Umweltschutzverbände

BUND, NABU, Naturwissenschaftlicher Verein, Pro Grün, LNU

Bielefeld, 22.02.2021

Entwurf Regionalplan OWL: Stellungnahme zum Kapitel Verkehr

Radschnellweg Ostwestfalen - Minden – Herford – Rheda-Wiedenbrück

https://www.bezreg-detmold.nrw.de/system/files/media/document/file/3.32_erlaeuterungskarte-11_schiene-opnv-rad.pdf

In der Erläuterungskarte 3.32 „schiene-öpnv.rad“ ist ein Radschnellweg von Minden nur bis Herford dargestellt. In der Region wird aber schon länger das Projekt eines Radschnellweges von Minden bis Rheda-Wiedenbrück verfolgt. Im Rahmen der dringend notwendigen Förderung des überregionalen Radverkehrsnetzes und einer Verkehrswende mit Stärkung des Radverkehrs kommt dieser Radschnellverbindung zwischen den Städten Minden, Herford, Bielefeld, Gütersloh und Rheda-Wiedenbrück eine wichtige Funktion zu. Im 2-km-Einzugsbereich entlang des RSWO wohnen rund 440.000 Einwohner, davon ca. 240.000 im Südabschnitt. Der Radschnellweg hat ein Entlastungs- und Verkehrsverlagerungspotential sowohl für die stark befahrene Bundesstraße 61 als auch für die regionale Bahnstrecke Minden – Hamm.

Aktuell wird zwar zunächst der Abschnitt Minden - Herford bearbeitet. Dennoch ist es wichtig, dass ein Regionalplan, der bis 2030 Gültigkeit haben soll, auch die Planung für den weiteren Verlauf dargestellt wird. Für die Verlängerung über Bielefeld nach Rheda-Wiedenbrück muss eine Trasse in einem Korridor entlang der B 61 eingeplant werden. Die endgültige Trassenführung ist in diesem Bereich noch offen. Eine Option ist die Führung unmittelbar entlang der B 61. Diese darzustellen ist auch deshalb wichtig, weil nach Bundesverkehrswegeplan ein Ausbau der B 61 geplant ist. Bei diesem Ausbau müssen die Belange des Radverkehrs zumindest gleichberechtigt neben den Belangen des Autoverkehrs mitberücksichtigt werden.

Aus der Begründung des Ministerium für Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen für die Radschnellwege:

Nordrhein-Westfalen schaut voraus: Ein Netz von Radschnellwegen verbindet – innerstädtisch Ziele, die Stadt mit dem Umland, die Zentren untereinander, Wohnung und Arbeitsstelle miteinander und vieles mehr. Die Vorteile des Radfahrens überzeugen: Es entlastet Umwelt und Straßen, kostet wenig, fördert die Gesundheit und macht auch noch Spaß! Als Pedelec ist das Rad auch für längere Strecken und viele Menschen eine echte Alternative zum Auto.

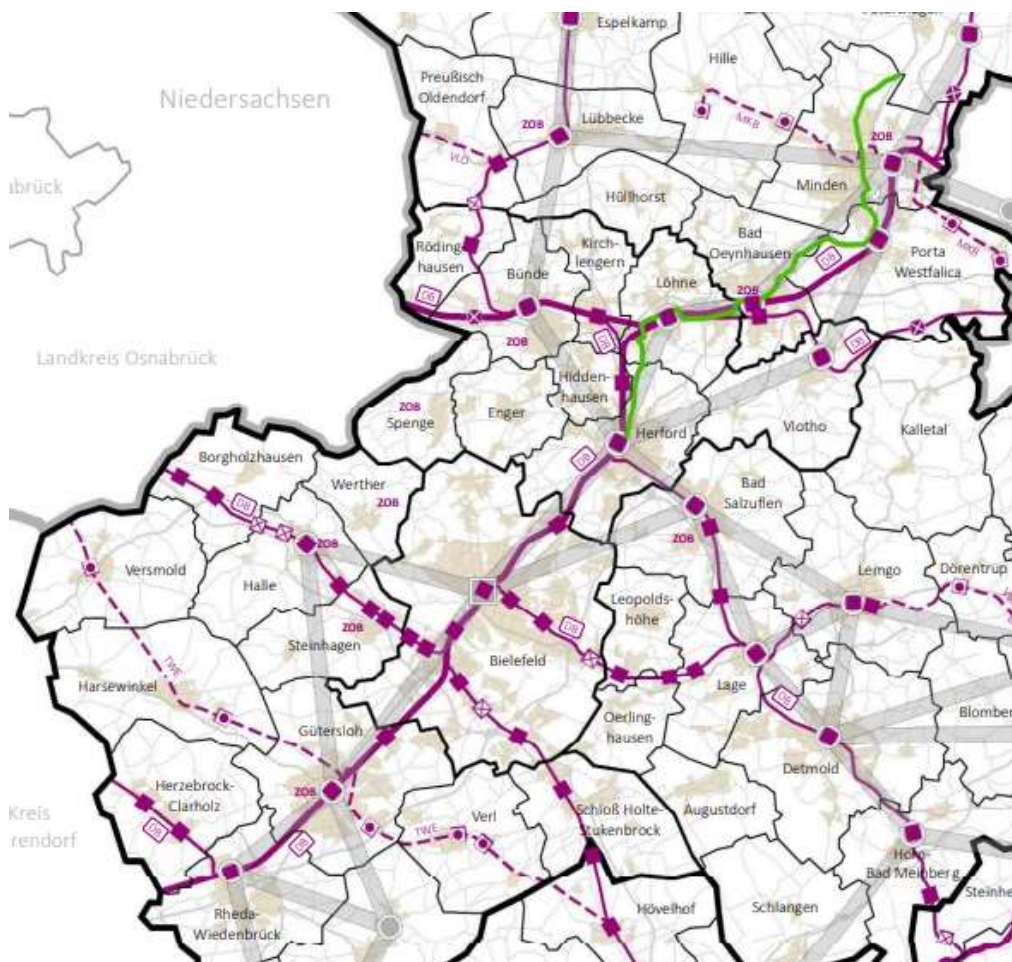
Darum brauchen wir in Nordrhein-Westfalen ein gut ausgebautes, sicheres Radverkehrsnetz im besten Standard. Das Premiumprodukt für den Radverkehr sind die Radschnellwege –

breite, komfortable Verbindungen, auf denen sich die Fahrzeiten in und zwischen den Städten erheblich verkürzen. In NRW radeln wir voraus und bauen sieben große Radschnellwege – auf den ersten Kilometern können Sie schon heute fahren! Als Netz- und Infrastrukturelement sind Radschnellwege dazu geeignet, den längst fälligen Quantensprung einzuleiten, um das Potenzial des Radverkehrs voll auszuschöpfen. Das Land Nordrhein-Westfalen gewährleistet diese Qualität durch die Festlegung von Standards. Es übernimmt weiter Verantwortung durch die Übernahme der Baulast für Radschnellwege.

Quelle: <https://www.radschnellwege.nrw/rs3-radschnellweg-owl/>

Konzept des VCD: https://gliederungen.vcd.org/fileadmin/user_upload/ostwestfalen-lippe/redaktion/pdf-Dateien/Radschnellweg_Ostwestfalen.pdf

https://www.nw.de/lokal/kreis_minden_luebbecke/bad_oeynhausens/22919586_Radschnellweg-Die-Stadt-plant-das-Land-baut.html





Streichung der Trasse für die B 66 n im Bielefelder Stadtgebiet



Die im Regionalplan noch dargestellte Trasse für die B 66 n muss aus dem Plan herausgenommen werden. Auch wenn der Regionalplan grundsätzlich die Planungen des Bundesverkehrswegeplans übernimmt, sollte hier aufgrund der besonderen Situation, der klaren Haltung des Stadtrates und der durch diese Planung beeinträchtigten Optionen für eine nachhaltige, zukunftsfähige Stadtentwicklung eine Ausnahme gemacht und auf die Darstellung verzichtet werden.

Es geht dabei um den Bau einer mindestens 4 spurigen, autobahnähnliche Schellstraße, die ab dem OWD-Tunnel bis zum Anschluss an die A 2 das Stadtgebiet auf ca. 5 km Länge durchziehen soll. Es handelt sich um eine sehr alte Planung noch aus den 1960er Jahren. Der Rat der Stadt hat schon 2016 beschlossen, diese Straßenplanung nicht weiter zu verfolgen. Das Bundesverkehrsministerium wurde aufgefordert, die Planung nach der Zurückstellung in

den weiteren Bedarf endgültig aus dem Bundesverkehrswegeplan zu streichen. Der Bau einer autobahnähnlichen Schnellstraße quer durch ein dicht bebautes Stadtgebiet ist nicht mehr zeitgemäß, verhindert in einem großen Teil der Stadt eine nachhaltige Stadtentwicklung und steht dem Anliegen einer Verkehrswende mit Reduzierung des Autoverkehrs zugunsten von ÖPNV und Radverkehr entgegen. Da zwei parallel verlaufenden Hauptverkehrsstraßen vierspurig ausgebaut sind, gibt es für dieses Neubauprojekt auch keinen Bedarf.

Weitere Hinweise können der nachfolgenden wiedergegebenen Stellungnahme der Naturschutzverbände zum Bundesverkehrswegeplan 2016 entnommen werden:

https://www.lb-naturschutz-nrw.de/fileadmin/redaktion/Fachthemen/Stra_bau/BVWP_2030/B66-G40-NW_B_66_Bielefeld.pdf

Das Projekt war bereits in den BVWP 2003 nicht übernommen worden. Ein Bedarf ist weiterhin nicht gegeben. Die Anbindung der B 61 an die A 2 war bereits zum BVWP 2003 durch die Ortsumgehung Bielefeld-Heepen (Ostring) und den vierspurigen Ausbau der Eckendorfer Straße gegeben. Die jetzige B 66 (Detmolder Straße) ist entgegen der Darstellung im BVWP-Entwurf seit Jahrzehnten in voller Länge vierspurig ausgebaut. Erst 2011 wurde sie mit großem Aufwand und unter Verlust von Rad- und Gehwegflächen weiter für den Autoverkehr ausgebaut. Einer weiteren Straßenanbindung durch das Stadtgebiet bedarf es nicht. Die innerstädtische Verkehrsentlastung wäre gering und rechtfertigt keinen Neubau. Verkehrsentlastungen sind durch eine stärkere Verlagerung des Personen- und Güterverkehrs auf die Schiene/ÖPNV anzustreben. Ebenfalls falsch ist die Darstellung der B 66 neu im BVWP-Entwurf als Umgehungsstraße. In Wirklichkeit führt die Trasse durch das östliche Stadtgebiet und durch zahlreiche Wohngebiete in den Stadtteilen Stieghorst, Sieker und rund um das Stadion Rußheide. Das Projekt stellt einen Parallel-Ausbau zur „modernisierten“ Bahnstrecke BI – Lemgo / Lage / Detmold dar. Nach den bis zum Jahr 2000 erfolgten Maßnahmen zur Beschleunigung des Bahnverkehrs auf der Bahnstrecke Bielefeld – Lemgo hat sich das Fahrgastaufkommen dort stark erhöht, allein von 2001 bis 2008 um 45%.

Ein paralleler Neubau der B 66 im Stadtgebiet Bielefeld würde diese verkehrspolitisch gewünschte Zunahme und Verlagerung auf den Schienenverkehr gefährden. Die Attraktivität der Bahnstrecke ist durch weitere Maßnahmen (u.a. Ausbau von Parkmöglichkeiten für PKW, Radfahrer an den Bahnhöfen, bessere ÖPNV-Anbindung, Elektrifizierung der Bahnstrecke Bielefeld-Lage und den Bau zusätzlicher Ausweichstellen) zu erhöhen, um den Anteil der Bahnnutzer weiter zu steigern. Eine Fernverkehrsfunktion der Straße, die eine Aufnahme in den BVWP rechtfertigen würde, ist nicht zu erkennen. Diese Funktion endet für die B 66 vom Osten (Kreis Lippe) kommend an der A 2. Eine Weiterführung in die Bielefelder Innenstadt hat nur noch örtliche Verkehrsfunktionen.

Der zuständige Stadtentwicklungsausschuss des Rates des Stadt Bielefeld lehnt per Beschluss vom 12.04.2016 das Projekt ab, ebenso der Stadtrat am 28.04.2016.

Eingriff in Natur und Landschaft

Es sind Freiräume mit einer sehr hohen Erholungsfunktion betroffen, die auch für den Arten- und Biotopschutz, insbesondere im Bereich Lutterbach (Stauteiche), Mühlenbach, Baderbachtal, Meyerbach, von wichtiger Bedeutung sind. Es kommt durch die B 66n zu

erheblichen Eingriffe in ein Naturschutzgebiete (NSG „Auf dem Kort“), das im Regionalplan¹ als Vorranggebiet für den Naturschutz dargestellt ist, und zur Inanspruchnahme von Flächen 1 Bezirksregierung Detmold (2004): Regionalplan „GEP Detmold – TA Oberbereich Bielefeld“, Blätter 16, 17 B66-G40-NW B 66 Bielefeld Landesbüro der Naturschutzverbände NRW, Mai 2016 eines Landschaftsschutzgebietes.² Die betroffenen Freiräume sind auch Lebensräume besonders geschützter Arten (Große Bartfledermaus, Feldsperling).

Im sog. Grünen Band durch die Bielefelder Oststadt würde das Projekt schätzungsweise 60 Kleingärten zerstören, darunter zahlreiche naturnah gestaltete. Diese Gärten sind Lebensräume für zahlreiche Insekten-, Vogel- und andere Tierarten sowie für Hunderte von Bäumen und Sträuchern.

Städtebauliche Belastung

Die zusätzliche Lärmbelastung in Wohngebieten mit Verminderung der Aufenthaltsqualität wäre erheblich größer als in der Städtebaulichen Beurteilung (Abschnitt 1.10) angenommen. Sie würde auf etwa 4,8 km Länge eintreten. Mit dem 2012 fertig gestellten „Grünen Band“ zwischen Wilhelm-Bertelsmann-Straße und Luttergrünzug verläuft auf der Trasse ein sehr beliebtes Naherholungsgebiet mit zahlreichen Kleingärten, Spazierwegen und Spielplätzen. Der Verlust dieser seinerzeit aus EU-Mitteln geförderten Fläche würde die Lebensqualität im Stadtteil stark beeinträchtigen. Etwa 30 Wohnhäuser sind durch das Projekt vom Abriss bedroht. Der dadurch eintretende Funktionsverlust in den Stadtteilen wurde im NKV der BVWP-Bewertung und auch in der verbalen Einschätzung der „städtebaulichen Bedeutung“ nicht berücksichtigt.

Dazu kommen erhebliche Trennwirkungen der bis zu 30 m breiten Trasse in den dicht besiedelten Wohnvierteln der Bielefelder Oststadt. Diese würden vor allem in den Bereichen Heeper Straße/Luttergrünzug, Otto-Brenner-Straße/Meisenstraße und Tackeloh (Stadtteil Stieghorst) eintreten. Forderung: Streichung Als Alternative schlagen wir eine Elektrifizierung der Bahnstrecke Bielefeld-Lage und den Bau zusätzlicher Ausweichstellen vor. Damit könnten die Fahrtzeiten der Bahnen verkürzt und die Taktung erhöht werden. Die Abgas- und Lärmbelastung der Bahnhöfe und der Streckenanwohner durch den jetzigen Dieselzugbetrieb würde entfallen, ebenso die weiträumige Luftverschmutzung sowie Klimaschäden. Der ÖPNV würde attraktiver.

NW-Bericht 2019:

https://www.nw.de/lokal/bielefeld/mitte/22488389_Keine-Autobahn-durch-den-Bielefelder-Osten-B66n-vor-dem-Aus.html

Neue Haltepunkt an der Bahnstrecke Bielefeld – Lage

An der Bahnstrecke Bielefeld – Lage sind im Trassenbereich der B 66n zwei neue Haltepunkte zusätzlich zum Ostbahnhof im Regionalplan-Entwurf verzeichnet: Am Stadtholz und Otto-Brenner-Straße.

Beide Stationen würden jedoch erheblich in Kleingartenanlagen bzw. in Grünzugfunktionen eingreifen: Am Stadtholz ist wegen der Böschung und Bahnbrücke erhebliche

Flächenversiegelung nötig. // An der Otto-Brenner-Straße liegt nördlich der Bahn angrenzend mesophiles Grünland, das für die Aufnahme und Versickerung von Regenwasser wichtig ist (eigentlich Überschwemmungszone bis zur Lutter // Klimaschutz: Anpassung an Klimawandel; hier: Abpuffern von Starkregenereignissen). Freihalten dieser Fläche wäre wichtig, um Erholungsfunktion des Grünzuges zu erhalten. An dieser Stelle wäre neuer Haltepunkt nur an der Südseite der Bahnstrecke sinnvoll. Dort befindet sich heute ein (Kompost-)Lagerplatz des Umweltbetriebes der Stadt BI. Erhalt der Freiflächen wichtig auch als Kaltluftschneise. Zudem wären beide neuen Haltepunkte nur jeweils wenige hundert Meter vom Ostbahnhof entfernt.

Neue Haltepunkte Bahn-Hauptstrecke Bielefeld – Minden

An der Bahn-Hauptstrecke Bielefeld – Minden ist im Regionalplan-Entwurf ein neuer Haltepunkt am Ostrand von Schildesche verzeichnet. Hier sollte vermieden werden, die Erschließung östlich der Bahntrasse in den Agrarraum hinein zu bauen (Böschungswald, Ackerrandstreifen).

Neue Haltepunkt An der DB-Hauptstrecke Bielefeld – Hamm

An der DB-Hauptstrecke Bielefeld – Hamm ist im Ortsteil Ummeln ein neuer Haltepunkt im Rplan-Entwurf verzeichnet. An der geplanten Stelle direkt südlich der Warendorfer Straße würde zusammen mit der geplanten Ortsumgehung Ummeln /Zubringer A33 weitere, ohnehin schon stark mit Bauvorhaben belastete Fläche versiegelt. Der Standort liegt dem nördlich benachbarten großen Wasserschutzgebiet an.

Keinerlei Trennung/Grünraum mehr zw. Ortsrandbebauung und Verkehrsflächen

Nutzungskonflikt mit der laut Planung stark befahrenen Umgehungsstraße: Wie sollen die Fahrgäste der Bahn die Straße queren?

-

Impressum:

Arbeitsgruppe Regionalplan der Bielefelder Natur- und Umweltschutzverbände

BUND-Kreisgruppe Bielefeld, NABU Bielefeld, Naturwissenschaftlicher Verein Bielefeld und Umgegend, Pro Grün Bielefeld, Landesgemeinschaft Natur und Umweltschutz NRW

Bearbeitung: Claudia Quirini-Jürgens (Naturwissenschaftlicher Verein Bielefeld und Umgegend), Thomas Keitel (LNU-Beauftragter Regionalplan), Prof. Dr. Roland Sossinka, Dr. Manfred Dümmer, Martin Bopp, Adalbert Niemeyer-Lüllwitz (BUND), Jürgen Albrecht, Arnt Becker (NABU), Dieter Kammerer (Pro Grün)