

Fortschreibung des Bundesverkehrswegeplanes

Zentrale Projekte aus Sicht der Wirtschaft

A 30 Lückenschluss: (Nordumgehung Bad Oeynhausen)

Dieser Lückenschluss ist für den nordöstlichen Bereich Ostwestfalens und zur Entlastung der Innenstadtlage von Bad Oeynhausen als bedeutender Wirtschafts- und Gesundheitsstandort von überaus wichtiger Bedeutung. Die derzeitigen Verkehrsmengen, die sich täglich durch den Innenstadtbereich bewegen, können nur durch eine Ortsumgehung in Form einer Autobahn bewältigt werden. Die geplante Nordumgehung ist eine richtige Lösung.

Unklar bleibt, warum dieser Teilabschnitt im Entwurf des Bundesverkehrswegeplans nicht enthalten ist. Das dazugehörige Planfeststellungsverfahren ist derzeit noch nicht abgeschlossen. Ein Planfeststellungsbeschluss steht aus.

(Projekt NW 5015) A 33 Lückenschluss: AS Borgholzhausen – AK Bielefeld

Der Lückenschluss der A 33 bleibt für die Region von vorrangiger Bedeutung, da sowohl Ortsteile und Orte entlastet als auch die Erschließung von wichtigen Gewerbestandorten wesentlich verbessert wird. Die B 68 steht derzeit an der Grenze ihrer Kapazität. Überlastungen zu den Kernzeiten führen täglich zu Staus, die die Attraktivität der anliegenden Städte als Wirtschaftsstandort gefährden. Mit höchstem Nachdruck ist daher die Realisierung dieses Streckenabschnitts voranzutreiben. Unklar bleibt, warum ein Teilabschnitt zwischen B 61 und A 2 mit der Bezeichnung „B 61 Bielefeld – Bielefeld/Brackwede“ in den Entwurf eingegangen ist.

Zur Erreichung des vollen Verkehrswertes, der den Gesamtnutzen des Lückenschlusses realistisch abbildet, ist es unbedingt erforderlich, den gesamten Lückenschluss als ein Projekt zu bezeichnen.

Die Umweltrelevanzeinschätzung (URE) weist auf 59% ein sehr hohes Risiko aus. Dieses müsste unserer Einschätzung nach relativiert werden, da in der jüngsten Studie zur Beeinträchtigung des FFH-Gebietes Tatenhausen festgestellt wird, dass eine erhebliche Beeinträchtigung der prioritären Art Becksteinfledermaus nicht vorliegt.

In der Raumwirksamkeitsanalyse (RWA) werden die städtebaulichen Verbesserungen lediglich mit einer mittleren Bedeutung bewertet. Aufgrund der derzeitigen starken Verkehrsbelastung der Ortslagen und der damit verbundenen Zerschneidungswirkung erscheint diese Einschätzung als zu ungünstig.

(Projekt NW 5293) A 44: AK Werl – AK Wünnenberg-Haaren

Dieser Streckenabschnitt wird zukünftig an verkehrlicher Bedeutung gewinnen. So wird mit Fertigstellung der A 33 bei Bielefeld und der A 4 zwischen Prag und Dresden eine Zunahme der Verkehrsbeziehungen in das Ruhrgebiet eintreten. Zudem übernimmt die A 44 Entlastungsaufgaben für die A 2. Daher ist schon jetzt der 3-spurige Ausbau der A 44 einzuplanen.

(Projekt NW 5034) A 44: AK Wünnenberg-Haaren – Südkreuz Kassel

Auch dieser Abschnitt der A 44 wird zukünftig als einzige Verbindung zwischen dem Ruhrgebiet und dem südöstlichen Deutschland an Bedeutung gewinnen. Allerdings erscheint dieser Bedeutungszuwachs geringer zu sein als der unter der Projekt-Nr. NW 5293 beschriebene.

(Projekt NW 8075) B 1: OU Salzkotten (3 FS)

Diese Ortsumgehung trägt maßgeblich zur Entlastung der Ortsdurchfahrt bei und verbessert die Anbindung des Oberzentrums Paderborn mit dem Bereich Lippstadt. Ein Bau mit dem Regelquerschnitt 2+1 erhöht den verkehrlichen Nutzen und wird als die bessere Alternative gesehen.

(Projekt NW 8076) B 1: Salzkotten (L 776) – westlich Paderborn (L 756)

Die hier vorgesehene Erweiterung der B 1 von zwei auf vier Fahrstreifen trägt zu einer wesentlichen Verbesserung der Anbindung des Oberzentrums Paderborn an den Flughafen Paderborn-Lippstadt bei. Darüber hinaus verbessert sich in Verbindung mit der Ortsumgehung Salzkotten durch die Anbindung von Geseke und Lippstadt die Netzwirkung.

(Projekt NW 8078) B 1: OU Blomberg/Istrup

(Projekt NW 6203) B 66: Blomberg/Großenmarpe (L 712) – Barntrop (B 66)

Diese beiden Maßnahmen müssen unbedingt im Zusammenhang gesehen werden, da sie Bestandteil des abgestimmten Netzkonzeptes Lippe Ost sind. Aus diesem Grund regen wir an, beide Maßnahmen zu einer Verkehrseinheit zusammen zu fassen und gemeinsam zu bewerten. Die vorliegenden Rohdaten weisen nur getrennte Bewertungen aus, die darüber hinaus noch sehr unterschiedlich und teils widersprüchlich sind.

Offenkundig wurde von den Bearbeitern die Netzwirkung der Maßnahme NW 6203 übersehen. Denn hierfür fehlt nicht nur die raumordnerische Bewertung. Auch die städtebauliche Entlastungswirkung wird lediglich mit „mittel“ eingeschätzt. Hingegen wird der Ortsumgehung Istrup eine hohe städtebauliche Entlastungswirkung zugebilligt. Letzteres ist nachvollziehbar, weil dabei offenkundig auch berücksichtigt wurde, dass im Zuge der neuen Straßenführung der B 1 (westlich von Blomberg über die heutige L 712 mit Weiterführung über die neue B 1/B 66 ab Großenmarpe bis Barntrop) auch die Stadt Blomberg erheblich entlastet wird. Hierzu tragen aber eben beide Streckenabschnitte (NW 6203 und NW 8078) bei. Insofern muss auch für das Projekt NW6203 mit gleichen Bewertungsmaßstäben operiert werden.

Für beide Projekte wird das Umweltrisiko zu hoch eingeschätzt (NW 6203-hohes Risiko; NW 8078-sehr hohes Risiko). Vorliegende Untersuchungen, auch zum Thema FFH, kommen zu wesentlich günstigeren Ergebnissen. Demnach ist mit keinen Beeinträchtigungen (NW 6203) beziehungsweise mit keinen erheblichen Beeinträchtigungen (NW 8078) zu rechnen.

(Projekt NW 8079) B 1: OU Blomberg/Herrentrup

Diese Maßnahme ist mit einem NKV von 1,55 zu niedrig bewertet. Eine URE fehlt, ebenso die Bewertung der Netzwirkung. Der städtebauliche Effekt wird von den Gutachtern mit „gering“ bewertet. Diese Gesamteinschätzung erscheint uns nicht stichhaltig. Eine Umgehung würde den Ortsteil Herrentrup erheblich entlasten. Außerdem würde der Wegfall des heutigen Engpasses auch die Netzwirkung und die Verkehrsleistung der künftigen B 1 (Verkehrskonzept Lippe Ost) verbessern.

(Projekt NW 8081) B 7: OU Warburg/Scherfede

Mit dem Bau der Abfahrt an der A 44 steigt die verkehrliche Bedeutung der B 7 erheblich. Der vorgesehene 2-streifige Neubau im Zuge der B 7 entlastet die Ortsdurchfahrt von Scherfede. Darüber hinaus wird der Bereich Marsberg mit Warburg besser verbunden.

(Projekt NW 7171) B 61: Löhne/Wittel (L860)– Vlotho/Exter (A2)

Der Ausbau der B 61 verbessert die Erreichbarkeit der südlichen Teile Bad Oeynhausens und Löhne. Zudem werden Ortsdurchfahrten entlastet. Nach vorliegenden Informationen ist die Verkehrsstärke auf diesem Streckenabschnitt höher als derzeit angegeben. Auch der LKW-Anteil erscheint mit 14,9% zu niedrig. Da weite Teile auf dem vorhandenen Trassenverlauf ausgebaut werden, ist die Einstufung mittleres Umweltrisiko der URE nicht zu rechtfertigen. Das Umweltrisiko erscheint eher gering.

B 61: Ortsumgehung Bielefeld/Ummeln (Verlängerung des Ostwestfalendamms)

Die Verlängerung des Ostwestfalendamms über die neue A 33 in Richtung Gütersloh ist aus Sicht der Wirtschaft ein zentraler Wunsch. Die wesentliche Verkürzung der Fahrtzeit zwischen Bielefeld und Gütersloh stellt ein seit Jahren gefordertes Ziel dar. Mit Fertigstellung der A 33 und der dadurch verbundenen Zunahme der Bedeutung der B 61 ist die Ortsumgehung Ummeln eine logische Konsequenz.

Daher muss diese Maßnahme unbedingt Eingang in den Bundesverkehrswegeplan finden.

B 61: Bielefeld-Herford

Von ähnlicher Bedeutung ist der Ausbau der B 61 zwischen dem Mittelzentrum Herford und dem Oberzentrum Bielefeld. Verkehrliche Überlastungen und Stauungen machen einen Ausbau erforderlich. Insbesondere mit einer direkten Anbindung der L 712 (Ostwestfalenstraße) an die Bundesstraße 61 steigt die Bedeutung und Verkehrsbelastung weiter. Die vom Bund möglicherweise zugrunde gelegten Abstufungsüberlegungen für die B 61 als autobahnparallele Bundesstraße erscheinen aufgrund der lokalen Bedeutung der gesamten B 61 zwischen Gütersloh und Herford unverständlich. Einen weiteren Bedeutungszuwachs erhält die B 61 durch den Bau der B 66n, die im Bereich des Containerbahnhofs Bielefeld auf die B 61 stoßen wird.

Auch diese Maßnahme muss im neuen Bundesverkehrswegeplan unbedingt aufgeführt werden.

(Projekt NW 6109) B 64: Warendorf – Herzebrock/Clarholz

Die B 64 verbindet den Raum Gütersloh mit dem Oberzentrum Münster. Wiederholt forderte die Wirtschaft den Ausbau dieser überlasteten und durch viele Ortsdurchfahrten gekennzeichneten Straße. Zuletzt hat der Verkehrsausschuss in einer gemeinsamen Sitzung mit dem Verkehrsausschuss der IHK Nordwestfalen zu Münster eine entsprechende Resolution verabschiedet. Der geplante 3-streifige Neubau entlastet die Ortsdurchfahrten und führt zu einer Verringerung der Fahrzeit. Die Einstufung der Umweltrelevanz wird aufgrund des Streckenverlaufs auf der alten Trasse eher gering eingeschätzt, zumal erhebliche Beeinträchtigungen von FFH- und Natura 2000-Gebieten ausgeschlossen werden können.

(Projekt NW 6188) B 65: Pr. Oldendorf – OU Minden

Die B 65 ist die wichtigste Ost/West-Verbindung für den Kreis Minden-Lübbecke. Aufgrund der schlechten Erschließung durch Bundesfernstraßen ist die B 65 im Zusammenhang mit der B 239 das zentrale Verkehrskreuz. Wesentliche Schwachstellen sind die fehlenden Ortsumgehungen von Minden, Lübbecke und Preußisch Oldendorf. Da die einzelnen Ortsumgehungen einen eigenen Verkehrswert besitzen und dieser von unterschiedlicher Bedeutung ist, erscheint es sinnvoll, das Projekt in drei Abschnitte zu gliedern.

Abschnitt 1: Ortsumgehung Minden

Diese ist für die Entlastung des Mindener Ortskernes sowie als Weiterführung der bereits begonnenen Ortsumgehung wichtig. Nach einem vorliegenden Verkehrsgutachten beträgt die Verkehrsbelastung für den Prognosezeitraum 2010 ca. 3.700 Kfz/24 h. Da die Maßnahme weder FFH-relevant ist, noch stärkere Eingriffe in Natur und Landschaft darstellt, müsste das Umweltrisiko als gering einzuschätzen sein.

Abschnitt 2: Lübbecke (B 239) –Hille/Eickhorst (L803)

Dieser Abschnitt mit einer prognostizierten Verkehrsbelastung von 11.550 Kfz/24 h entlastet die östlichen Ortsteile Gehlenbeck, Eilhausen und den Bereich Oberlübbecke. Die Beeinträchtigung des großen Torfmooses könnte nach Angaben des Landesbetriebs Straßenbau NRW, Niederlassung Minden, durch die Verschiebung der Trasse nach Süden gemildert werden.

Abschnitt 3: Lübbecke (B 239) – Preußisch Oldendorf (B 65)

Neben der Entlastung des Innenstadtbereiches von Lübbecke und der Orte Offelten, Holzhausen und Blasheim verkürzt sich die Fahrtzeit von Preußisch Oldendorf bis zur B 239 erheblich.

Das Projekt hat eine wichtige überregionale Bedeutung. Neben der Anbindung der Wirtschaftsräume Osnabrück, Minden und Hannover mit den dazugehörigen Gewerbestandorten weist das Gesamtprojekt eine wesentliche Verbesserung der Netzwirkung auf. Die Häfen in Getmold, Lübbecke, Hille und Minden werden über die Straße besser angebunden.

(Projekt NW 6506) B 64: Brakel/Hembsen – Beverungen/Wehrden

Der Ausbau der B 64 in diesem Teilabschnitt wird von der Wirtschaft seit Jahrzehnten mit Nachdruck gefordert. Das jetzt im Verfahren befindliche Linienbestimmungsverfahren wird durch die Anforderungen an den Schutz von Natur und Landschaft immer wieder verzögert. Die nachgewiesenen starken Erreichbarkeitsdefizite werden daher weiter wachsen und die Anbindung des gesamten Bereiches an das Bundesfernstraßennetz mangelhaft bleiben. (vgl. Ausführungen zum Projekt NW 6305)

(Projekt NW 8189) B 66: Bielefeld/Hillegossen – Leopoldshöhe/Asemissen

Dieses Teilstück der B 66 schließt die Ausbaulücke zwischen dem östlichen Ende der B 66n und dem Kreuzungsbereich mit der L 751. Aufgrund seiner Achsenbedeutung (Verbindung der lippischen Mittelzentren untereinander, mit dem Oberzentrum Bielefeld sowie mit den Autobahnen A 2 und A 33) ist die Netzwirkung dieser Maßnahme hoch. Dem gegenüber unterstellt die RWA nur eine geringe Bedeutung. Die Begründung: Das Projekt verbessere die Anbindung von Lage an den Flughafen Münster-Osnabrück. Diese realitätsfremde Einschätzung erfasst die eigentliche Netzbedeutung nicht.

(Projekt NW 8190) B 66: OU Oerlinghausen/Helpup und Lage/Kachtenhausen

Auch für diese Maßnahme unterstellt die RWA eine geringe Bedeutung. Die Begründung ist die gleiche wie beim Projekt NW 8189. Die Achswirkung und somit die regionale wie auch überregionale Bedeutung der Maßnahme (Begründung siehe Projekt NW 8189) wird übersehen. Auch die städtebaulichen Effekte werden zu ungünstig eingeschätzt. Durch Ortsumgehungen entsteht eine erhebliche Entlastung der Ortsteile Helpup und Kachtenhausen, die von der heutigen B 66 durchschnitten werden.

(Projekt NW 8201) B 66n: OU Bielefeld (L 778 – L 787)

Der geplante 4-streifige Neubau entlastet einerseits die östlichen Stadtteile Bielefelds sowie die B 66 (Detmolder Straße) und stellt zudem eine Verbesserung der Erreichbarkeit der Gewerbestandorte insbesondere in Oldentrup dar. In die Gesamtbeschreibung ist offensichtlich das Gesamtprojekt eingeflossen. Da sich jedoch nur eine Strecke von ca. 4,7 km in der Baulast des Bundes befindet, muss hier eine neue Bewertung stattfinden. Darüber hinaus wird der Containerbahnhof, der zwar zurzeit stillgelegt wird, für den es aber weiterhin Interessenten für eine erneute Inbetriebnahme gibt, durch den Bau der B 66n besser erreichbar sein. Die RWA vernachlässigt die Bündelung mit der Lipperbahn. Aussagen über die städtebaulichen Effekte fehlen. Diese sind jedoch allein durch die Entlastung der Detmolder Straße eindeutig nachweisbar.

(Projekt NW 6305) B 83: Höxter/Godelheim – OU Hofgeismar

Der 2-streifige Neubau im Zuge der B 83 hat eine Bedeutung für den überregionalen Verkehr und entlastet die Ortsdurchfahrten. Insbesondere die Anbindung an die Nachbarländer Niedersachsen und Hessen sind für diesen Streckenabschnitt von Bedeutung. Der nördliche Teilabschnitt zwischen Godelheim und Wehrden sollte im Zuge des Projektes 6506 behandelt werden, da ein Verkehrswert nur im Zusammenhang mit dem Ausbau der B 64 erreicht wird.

(Projekt NW 8183) B 83: Höxter/Godelheim – Beverungen/Wehrden

Eine Bewertung dieses Streckenabschnitts erfolgte bereits unter der Projekt NW 6305 auf die verwiesen wird.

(Projekt NW 8527) B 238: OU Lemgo (L 957 – L 712) und OU Kalletal

Die B 238 ist die wichtigste Achse im nordöstlichen Lippe und verbindet mehrere Mittelzentren untereinander sowie mit der A 2 bei Rinteln. Vor allem diese überregionale Komponente wird von den Gutachtern übersehen. Insofern ist die raumordnerische Bewertung zu gering eingestuft. Ebenfalls zu gering ist die Bewertung der städtebaulichen Effekte. Sowohl Lemgo wie auch Kalletal und Hohenhausen werden durch Ortsumgehungen erheblich entlastet. Darüber hat der Ortseingang von Langenholzhausen ein Gefälle und damit ein Gefährdungspotenzial. Es kann

nicht sein, dass der erste Gefahrgut-Unfall abgewartet wird, bis die Einsicht in die Notwendigkeit einer Ortsumgehung wächst.

(Projekt NW 7526) B 239: Herford (A 2) – Lemgo (B 239/B 238)

(Projekt NW 8296) B 239: Herford (A 2) – Bad Salzuflen (L 712)

(Projekt NW 8199) B 239: Bad Salzuflen – Lage

Das Maßnahmenbündel NW 7526 beinhaltet auch die Projekte NW 8296 (B 239 Herford (A 2) – Bad Salzuflen (L 712) sowie NW 8199 (B 239 Bad Salzuflen – Lage). Die B 239 ist die wichtigste Verkehrsachse in Lippe und verbindet nicht nur die größten Mittelzentren untereinander. Sie schafft auch eine Verbindung zum Oberzentrum Bielefeld (über die L 712) sowie zum Mittelzentrum Herford. Darüber hinaus ist sie neben der B 66 die wichtigste Verbindung zur A 2. Der Neu- bzw. Ausbau der B 239 hat für Lippe absolute Priorität.

Diese Bedeutung spiegelt sich auch in dem hohen Nutzen-Kosten-Faktor von 7,46 wider. Um so unverständlicher ist, dass die Bearbeiter die raumordnerische Bedeutung als „gering“ einstufen. Als Begründung wird lediglich angeführt, dass die Anbindung des Mittelzentrums Detmold an den Flughafen Hannover verbessert würde. Diese Einschätzung ist realitätsfern und übersieht die überragende Netzbedeutung der B 239.

Die städtebauliche Bewertung ist zu niedrig (nur 2 von 5 Punkten). Das gesamte Projekt entlastet die Ortsdurchfahrten von Bad Salzuflen und Lage sowie verschiedene Ortsteile erheblich. Dies wird aber lediglich beim Teilprojekt NW 8199 auch berücksichtigt (städtebauliche Bewertung hoch). Entsprechend muss die Bewertung auch für das Gesamtprojekt gelten.

(Projekt NW 6531) B 239: Bad Salzuflen/Schötmar – Horn/Bad Meinberg

(Projekt NW 8297) B 239: Lage – Horn/Bad Meinberg

Die Maßnahme NW 6531 beinhaltet auch das Projekt NW 8297 (B 239 Lage – Horn/Bad Meinberg).

Der nördliche Teil dieses Projektes (B 239 Bad Salzuflen – Lage, Projekt NW 8199) ist bereits oben kommentiert worden. Der südliche Teil (Lage – Horn/Bad Meinberg inklusive OU Horn/Bad Meinberg) ist für Lippe ebenfalls von hoher Bedeutung. Denn diese Maßnahme entlastet nicht nur die Städte Detmold und Horn/Bad Meinberg vom Durchgangsverkehr. Sie verbindet darüber hinaus das größte lippische Mittelzentrum Detmold in nördlicher Richtung mit weiteren Mittelzentren bzw. dem Oberzentrum Bielefeld sowie der A 2. In südlicher Richtung werden ebenfalls weitere Zentren verknüpft sowie eine Anbindung an die A 33 (über die B 1) sowie an die A 44 (über die B 252) hergestellt. Insofern muss auch für diesen Teil der B 239 eine Aufnahme in den Bundesverkehrswegeplan erfolgen und die Planung vorangetrieben werden.

Die Rohdaten zu diesem Projekt enthalten sachliche Ungereimtheiten. Die Bearbeiter gehen von einer Südumgehung Detmolds aus. Hierfür wird aber schon seit vielen Jahren keine ernsthafte Planung mehr betrieben. Die Stadt Detmold ist gegen eine Südumgehung und präferiert stattdessen eine Nordumgehung. Da diese weitestgehend auf der vorhandenen Trasse der K 90 erfolgen kann (abgesehen von einem kurzen Neubaustück im Bereich Remmighausen), dürfte dies nicht nur wesentlich weniger Widerstände und Umweltprobleme mit sich bringen, sondern

auch das Nutzen-Kosten-Verhältnis positiv beeinflussen. Die Rohdaten müssen also in diesem Punkt nachgebessert werden.

Die raumordnerische Bewertung wird mit „gering“ angegeben. Dies halten wir für deutlich unterbewertet angesichts der Netzbedeutung der Maßnahme (s.o.). Auch die städtebauliche Bewertung ist mit „gering“ eingestuft. Dies ist angesichts der heutigen Belastungen, die die Ortsdurchfahrten der B 239 für die Kreisstadt Detmold sowie für das Staatsbad Horn/Bad Meinberg mit sich bringen, nicht nachvollziehbar. Für beide Städte würde eine Ortsumgehung eine erhebliche Entlastung bedeuten.

(Projekt NW 8233) B 239: OU Horn/Bad Meinberg und OU Belle

Die Projektbezeichnung ist falsch, da offenkundig nur die OU Belle betrachtet und bewertet worden ist. Außerdem fehlt die raumordnerische Bewertung. Für die Netzbedeutung der B 239 sei auf unsere Kommentare zum Projekt NW 6531 verwiesen. Die städtebauliche Bewertung wird mit „mittel“ (2 von 5 Punkten) eingestuft. Dies ist nachvollziehbar.

(Projekt NW 8234) B 239: Kirchlengern – Herford (L 782 – westl. L 545)

Die Entlastung der Ortsdurchfahrten von Bermbeck und Schweicheln und die Verkürzung der Fahrzeiten von Herford in Richtung Lübbecke ist der wesentliche Nutzen dieser für den nördlichen Bereich Ostwestfalens wichtigen Verkehrsverbindung. Da die Planungen zur Verknüpfung mit der L 545 inzwischen überarbeitet wurden und das Naturschutzgebiet Füllenbruch nicht mehr tangiert würde, sind die Auswirkungen auf Natur und Landschaft geringer einzuschätzen als es die URE derzeit darstellt.

B 239: OU Lübbecke

Der Ausbau der B 239 und der B 65 bringt einen Bedeutungszuwachs des Kreuzungspunktes beider Straße in Lübbecke hervor. Um zu verhindern, dass Lübbecke zu einem Nadelöhr zwischen West-Ost- und Nord-Süd-Verkehren wird, ist die Ortsumgehung Lübbecke ein überaus wichtiges Straßenbauprojekt. Neben der Entlastung des Ortskernes werden durch den Bau der Ortsumgehung erhebliche Fahrtzeitgewinne zu verbuchen sein. Dennoch hat dieses Projekt in den Entwurf des Bundesverkehrswegeplanes keinen Eingang gefunden. Aus Sicht der Wirtschaft sollte dieses nachgeholt werden.

(Projekt NW 8235) B 241: OU Beverungen/Dahlhausen

Die Entlastung der Ortslage von Dahlhausen ist Ziel der Ortsumgehung entlang der B 241. Als ein wichtiger Baustein verbessert die Ortsumgehung die Erschließung des eher ländlich geprägten Raumes fernab der Bundesfernstraßen.

(Projekt NW 8238) B 252: OU Brakel/Rheder – Sieddessen

Diese Ortsumgehung entlastet den Ortsbereich von Sieddessen und Rheder. Der 2-streifige Neubau im Zuge der 252 führt daher zu erheblichen städtebaulichen Effekten und zu einem Fahrtzeitgewinn. Daher müsste eine Einstufung der RWA mit einer hohen Bedeutung erfolgen.

(Projekt NW 8273) B 476: OU Versmold

Die Ortsumgehung Versmold verhindert Fahrtzeitverluste durch die zum Teil enge Ortsdurchfahrt. Der 2-streifige Neubau im Zuge der B 476 stellt im wesentlichen eine Verbesserung der städtebaulichen Qualität des Innenstadtbereichs von Versmold dar. Die geringe Bedeutung aus der RWA ist daher nicht nachvollziehbar. Zudem hat die B 476 durch den Anschluss an die A 33 eine wesentliche Funktion als Autobahnzubringer erhalten. Diese wird durch den geplanten Lückenschluss der A 33 weiter gesteigert. Die URE definiert ein hohes Umweltrisiko. Dieses erscheint aufgrund der betroffenen landwirtschaftlichen Nutzflächen unangemessen.

(Projekt NW 7533) B 480: Brilon (B 480a) – Bad Wünnenberg

Der geplante 3-streifige Neubau im Zuge B 480 verbindet den Hochstift-Bereich mit Paderborn als Oberzentrum mit dem Oberzentrum Siegen. Insbesondere die Ortsumgehung Bad Wünnenberg von ist von übergeordneter Bedeutung. Die durch die Entlastung der Ortsdurchfahrt frei werdenden städtebaulichen Entwicklungspotenziale und die Zeitersparnis stehen für das gesamte Projekt.

B 482: AS Porta Westfalica (A2) – Porta Westfalica/Hausberge

Dieser Streckenabschnitt der B 482 weist schon heute während der Stoßzeiten Überlastungserscheinungen auf. Diese Stauzeiten nehmen zu und Fahrzeitverluste treten auf. Zudem ist ein hoher Schwerverkehrsanteil zu verzeichnen. Die Wirtschaft fordert daher den 4-spurigen Ausbau der B 482, um Kapazitätsengpässe dauerhaft abzubauen und Porta Westfalica besser mit der Bundesautobahn A 2 zu verbinden.

Eine Aufnahme in den Bundesverkehrswegeplan sollte daher erfolgen.

(Projekt NW 8284) B 513: OU Harsewinkel

Die B 513 erschließt den nördlichen Teil des Kreises Gütersloh. Dabei ist die Ortsdurchfahrt von Harsewinkel oftmals überlastet und führt zu Zeitverlusten. Die Ortsumgehung im Zuge der B 513 kann hier Abhilfe schaffen. Aussagen der RWA fehlen.

Schieneinfrastruktur

NBS Seelze-Wunstedt-Minden

Der Ausbau des Abschnitts Rotenburg bis Minden für den Güterverkehr ist grundsätzlich zu begrüßen. Kritisch gesehen wird aber der Bau der Südtangente Minden. Die damit vermutlich einhergehende Abbindung Mindens als Fernverkehrshalt ist äußerst kritisch einzuschätzen und wird abgelehnt. Der Bau der sogenannten Südtangente ist daher nur in Verbindung mit einem Erhalt des Fernverkehrshaltepunktes Minden zu befürworten.

ABS Löhne (Bis Braunschweig und Wolfsburg)

Die Kapazitätsausweitung für den Ost/West-Güterverkehr inklusive der Umfahrung von Hannover wird ausdrücklich begrüßt. Die Verbesserung der Ost/West-Güterverkehre führt für die Region zu einer verbesserten Erreichbarkeit.

ABS Rotenburg-Minden

Die Kapazitätserweiterung der Korridore Bremen bis Hannover und Hamburg bis Hannover für den Güterverkehr führen ebenfalls zu einer verbesserten Erreichbarkeit der Region. Insbesondere das trimodale Umschlagsterminal im Mindener Hafen kann hierdurch profitieren.

Wasserstraßen

Ausbau der Unter- und Mittelweser inklusive Ausbau der Schleusen

Die Verbindung zwischen dem Wasserstraßenkreuz Minden und dem Nordseehafen Bremerhaven stellt eine wesentliche Verbesserung des Transportangebots auf dem Wasserwege dar. Das derzeitige Nadelöhr Schachtschleuse in Minden wird dabei ausgebaut. Unklar bleibt die Ausbaulänge. Aufgrund der steigenden Schiffgrößen wird von Seiten der Wirtschaft die Schleusenlänge von 225 m gefordert.