

Textbausteine für Einwände gegen den Bau der B64n OU Warendorf

Allgemeine Hinweise und Vorbemerkungen

Jeder Bürger, jede Bürgerin ist berechtigt, Einwände aufgrund einer persönlichen Betroffenheit vorzubringen. Auch Kinder (vertreten durch ihre Eltern)! Diese Einwände müssen von der Bezirksregierung zur Kenntnis genommen und ausgewertet werden. Durch diese Einwendungen entstehen keine finanziellen oder rechtlichen Verpflichtungen oder Nachteile. Wer keine Einwände erhebt, ist mit der vorgelegten Planung einverstanden!

Nur wer **bis zum 19.12.2025** eine Einwendung erhebt, bleibt im Verfahren und kann gegen einen eventuellen späteren Planfeststellungsbeschluss vor Gericht klagen. Wird ein Planfeststellungsbeschluss getroffen, erhält Straßen.NRW die Baugenehmigung für die B64n OU Warendorf und kann alle Flächen, die für die B64n benötigt werden, bei Bedarf enteignen.

Eine Einwendung sollte möglichst individuell sein; es gibt keine Formvorschriften. Wer eine E-Mail versenden will, muss Name und Anschrift angeben; Einwendungen auf Papier (auch handschriftlich möglich) bitte leserlich unterschreiben (ggf. durch die gesetzlichen Vertreter).

Die unten aufgeführten Textbausteine sind nach verschiedenen Gesichtspunkten gegliedert:

A Bedarf

B Lebensqualität / Erholungsraum / Lärm / Emissionen

C Entlastungswirkung

D Landwirtschaft

E Umwelt / Natur / Grundwasser

F Wirtschaft / Touristik

G Gesamtplanung /

H Umwidmung

J

**Ausführung
der alten B64
Varianten**

K Bürgerbeteiligung / Bürgerwillen

L Nutzen-Kosten-Verhältnis

M Wertverlust

N Klimaschutz

Sie können ganz oder teilweise, individuell verändert oder unverändert übernommen werden. Sie sollten möglichst weitere individuelle Argumente hinzufügen und ihre Reihenfolge so modifizieren, wie Sie die Bedeutung einschätzen. Die Textbausteine überschneiden sich teilweise etwas.

Der Brief/Die Mail muss **bis spätestens zum Freitag, dem 19. Dezember 2025 bei der Bezirksregierung ankommen:**

- per Mail an [**poststelle@brms.nrw.de**](mailto:poststelle@brms.nrw.de),
- persönlich in Münster abgeben oder
- per Postversand an **Bezirksregierung Münster, Dezernat 25 - Verkehr, Domplatz 1-3, 48143 Münster**, gerne mit Einwurf-Einschreiben, da keine Eingangsbestätigung erteilt wird.

Heben Sie auf jeden Fall eine Kopie auf!

Für eine Kopie per Mail an [**info@b64n-nein.de**](mailto:info@b64n-nein.de) wären wir dankbar.

Ein Mail-Anschreiben könnte so aussehen:

An: poststelle@brms.nrw.de

Betreff: Einwendung zum Planfeststellungsverfahren B64n-Ortsumgehung Warendorf

Sehr geehrte Damen und Herren,

anbei sende ich Ihnen meine Einwendung gegen das Vorhaben der B64n-Ortsumgehung Warendorf zur Berücksichtigung im laufenden Verfahren.

Mit freundlichen Grüßen

Max Mustermann

Holzweg 1

48231 Warendorf

Anhang: Einwendung_B64n_Warendorf.pdf

Ein Brief könnte so aussehen:

Max Mustermann, Holzweg 1, 48231 Warendorf

Bezirksregierung Münster

Dezernat 25 - Verkehr

Domplatz 1-3

48143 Münster

Betreff:

Persönliche Einwendung zum Planfeststellungsverfahren B64n OU Warendorf

Datum: TT.MM.JJJJ

Sehr geehrte Damen und Herren,

Hier: Ihre Argumente aus den Textbausteinen eintragen

Aus den vorgenannten Gründen fordere ich, für dieses Projekt kein Baurecht zu erteilen. Im Falle eines Baus behalte ich mir eine Schadenersatzklage wegen Vermögensschaden bzw. wegen Beeinträchtigungen der Lebensqualität und/oder der Gesundheit vor.

Hochachtungsvoll

(Unterschrift)

Textbausteine mit Argumenten

A Bedarf

A1

Warendorf benötigt keine autobahnähnliche Straße mit ebensolchen Anschlussstellen, auf der unsere landwirtschaftlichen Fahrzeuge, Mopeds und Radfahrer nicht fahren dürfen. Der im Verkehrsgutachten prognostizierte Zeitgewinn von wenigen Minuten allein für den überörtlichen Verkehr rechtfertigt nicht die Zerstörung weiter Areale unserer Heimat. Dieser Zeitgewinn würde im Übrigen z. B. durch die in der nachgelagerten Strecke in Richtung Telgte durch die Belassung in jetziger Form wieder aufgebraucht. In der Realität ergäbe sich über die gesamte Strecke des Projektes diese Zeitersparnis nicht.

A2

Eine Verbesserung der lokalen und regionalen Situation würde statt des Baus der B64n durch eine gezielte Förderung des öffentlichen Nahverkehrs, der Infrastruktur für Radwege sowie durch die Sanierung bestehender Straßen erreicht. Ohne diese Maßnahmen ist unsere Wohn- und Lebensqualität beeinträchtigt.

A3

Der demographische Wandel führt dazu, dass die Verkehre eher abnehmen. Gründe hierfür sind die perspektivisch rückläufige Bevölkerung sowie die immer älter werdende Gesellschaft. Ein Bau der B64n ist daher nicht mehr zeitgemäß. Sinnvoller wäre es, lärmindernde Maßnahmen an bestehenden Straßen zu verwirklichen (z. B. Flüsterasphalt), um die Bürger vor dem Straßenlärm zu schützen.

A5

Die Planungen zur B64n gehen auf die 1990er Jahre zurück – eine verkehrspolitisch völlig andere Zeit. Die Grundlagen für das Vorhaben stammen aus einer Epoche, in der der motorisierte Individualverkehr als alternativlos galt und Umgehungsstraßen als Allheilmittel für regionale Mobilität betrachtet wurden.

Seither haben sich die Rahmenbedingungen in nahezu allen relevanten Bereichen grundlegend verändert. Der Fokus moderner Mobilitätspolitik liegt heute auf Emissionsreduktion, Verkehrsvermeidung und -verlagerung. Die Klimakrise und gesetzlich verankerte CO₂-Reduktionsziele machen einen massiven Straßenausbau nicht mehr vertretbar. Digitale Entwicklungen wie Homeoffice und veränderte Arbeitsformen reduzieren den Berufsverkehr.

Die Bevölkerung in vielen ländlichen Regionen stagniert oder nimmt ab - damit sinkt auch der Bedarf an neuen Hochleistungsstraßen. Es ist aus meiner Sicht nicht hinnehmbar, ein Infrastrukturprojekt dieser Größenordnung auf der Basis von veralteten Annahmen und Prognosen aus dem letzten Jahrtausend umzusetzen.

A6

Nachweislich sind die Verkehrszahlen auf der bestehenden B64 im Bereich Warendorf in den letzten Jahren nicht gestiegen, sondern tendenziell rückläufig. Diese Entwicklung widerspricht den ursprünglichen Begründungen für den Bau der B64n.

Weder die aktuellen Verkehrsdaten noch die zukünftigen Entwicklungen rechtfertigen ein solch tiefgreifendes und kostspieliges Großprojekt. Der Grundsatz der wirtschaftlichen Mittelverwendung wird damit verletzt, ebenso wie das Gebot der Verhältnismäßigkeit. Stattdessen müssten bestehende Strecken optimiert und alternative Verkehrskonzepte gefördert werden.

A7

Die Verkehrsprognosen stammen aus Jahren, in denen der Autoverkehr höher eingeschätzt wurde. Seitdem ist der Pkw-Verkehr in vielen Regionen stabil oder rückläufig. Die Grundlage für den Bedarf verliert damit an Aussagekraft.

Die alten Annahmen zur Pendlerentwicklung berücksichtigen Homeoffice und digitale Arbeitsmodelle nicht. Viele Beschäftigte fahren seltener oder zu anderen Zeiten. Das senkt das Verkehrsaufkommen spürbar.

Die Bevölkerungszahlen im Raum Warendorf steigen deutlich langsamer als früher angenommen. Einige Prognosen liegen inzwischen unter den Erwartungen. Ein geringerer Zuwachs führt zu weniger Verkehr.

Der regionale Güterverkehr nutzt immer häufiger überregionale Achsen. Die Bedeutung kleinerer Bundesstraßen sinkt. Die Planung stützt sich auf ältere Muster, die heute nicht mehr gelten.

Klimaschutzziele auf Bundes- und Landesebene verlangen eine Reduktion des motorisierten Verkehrs. Dieser politische Rahmen verändert das Verhalten und macht alte Prognosen unbrauchbar.

Die Bedarfsbewertung ignoriert Maßnahmen zur Verkehrsverlagerung auf Bahn und Bus. Die Region investiert stärker in diese Angebote. Das senkt langfristig den Bedarf für neue Straßen.

Die Datenbasis entstand vor den starken Veränderungen des Mobilitätsverhaltens. Entwicklungen wie Energiepreise, Klimapolitik oder veränderte Arbeitswege machen frühere Prognosen überholt.

B Lebensqualität / Erholungsraum / Lärm / Emissionen

B 1

Ein Bau der B64n würde mein Naherholungsgebiet zerstören. Ich bewege mich sehr häufig im Gebiet der geplanten Trasse.

B2

Die B64n würde die Lebensqualität für Tausende Anwohner der südlichen Wohngebiete in Mitleidenschaft ziehen.

B3

Die geplante Trasse, nicht zuletzt durch den herangezogenen zusätzlichen Verkehr, führt zu einer starken Verlärmung und einer Zunahme von Schadstoffemissionen, die sich negativ auf meine Gesundheit und die meiner Kinder auswirken würden.

Meine Familie und ich nutzen unseren Garten zur Erholung und Freizeitgestaltung. Da die Lärmwerte dort deutlich über denen für die Innenräume liegen, wären wir ggf. gezwungen, die Sommer im Haus zu verbringen bzw. das Weite zu suchen, weil nur dort die Lärmwerte (angeblich) eingehalten wären.

B4

Die ausschließliche Ausführung der Kraftfahrstraße in Dammlage, in Vohren durchgehend in einer Höhe von mehreren Metern, führt zu einer großräumigen Verlärmung der Stadt, und zwar insbesondere im Süden der Stadt, der durch ausgedehnte Wohnlagen gekennzeichnet ist.

B5

Die fehlenden Lärmschutzmaßnahmen an den zentralen Anschlussstellen sind nicht nachvollziehbar. Steigungsbedingt sowie aufgrund der Abbiegesituationen vorher und der folgenden Beschleunigung sind erhöhte Lärmemissionen zu erwarten.

B6

Ich leide an Vorerkrankungen (Migräne, Atemwegserkrankungen, Schlafstörungen), die sich durch die Auswirkungen der geplanten Trasse verschlimmern könnten.

B7

Die Lärmgrenzwerte setzen geschlossene Fenster voraus. Die notwendige Frischluftzufuhr während des Schlafs ist dann nicht mehr gewährleistet, sodass gesundheitliche Gefahren bestehen.

B8

Ich bin / mein Kind ist gegenüber Schadstoffen / Lärm besonders empfindlich. Ich befürchte dass sich eine erhöhte Schadstoffbelastung mittel- und langfristig negativ auf meine / deren Gesundheit auswirkt.

B9

Die mehrstreifige planfreie in Dammlage geführte B64n würde wertvolle Naturräume, die unserer Gesundheit dienen, zerstören. Asthma, Pseudokrapp, Gehörschäden oder andere Krankheitsbilder würde, vor allem bei Kindern, zunehmen. Dies gilt auch für Her- und Kreislauferkrankungen.

B10

Die Luft, die über die B64n in die südlichen Wohngebiete, aber auch darüber hinaus, würde mit Abgasen belastet sein. Ich befürchte eine Überschreitung der CO₂-, Nox- und Feinstaubgrenzwerte, zumindest aber eine deutliche Mehrbelastung für Tausende Anwohner.

B11

Es ist zu befürchten, dass durch zusätzliche Schadstoffeinträge aus der Luft die Qualität des in meinem/unseren Garten angebauten Obstes und Gemüses abnimmt und ich/wir vermehrt Schadstoffe über die angebauten Lebensmittel aufnehme/n.

B12

Der Bau der B64n würde meine grundgesetzlich geschützten Rechte, insbesondere auf Gesundheit, Eigentum und freie Entfaltung der Persönlichkeit unzumutbar beeinträchtigen

B13

Der Bau der B64n mindert unser aller Lebensqualität und den Freizeitwert durch die Vernichtung wichtiger Erholungs- und Rückzugsräume sowohl für die Bewohner der Stadt Warendorf als auch für Freizeit- und Feriengäste.

B14

Die Entwurfsgeschwindigkeiten von 100 bzw. 110 km/h führen ebenfalls zu unnötigem Lärmgeschehen. Im Vergleich beispielsweise zur Umgehungsstraße Münster, die vierstreifig eine Geschwindigkeit von 70 km/h aufweist, erscheinen diese unpassend. Im Übrigen dürften tagsüber auf den einstreifigen Streckenteilen Lkw solche Geschwindigkeiten nicht zulassen; des nachts werden viele Kraftfahrzeugführer diese hohen Entwurfsgeschwindigkeiten als Einladung zum deutlichen Nachschnellerfahren begreifen. Dies lehrt jedenfalls die Erfahrung. Wer davon ausgeht, dass sich Kraftfahrzeugführer sämtlich an Begrenzungen halten, irrt. Ich bezweifle, dass die zu erwartenden Geschwindigkeitsübertretungen in die Lärmberechnungen eingegangen sind.

B15

Die neue Trasse durchschneidet Wege, die viele Menschen für Spaziergänge und Radtouren nutzen. Routen, die heute frei und ruhig verlaufen, werden unterbrochen oder verlieren an Qualität. Lärm aus dem Straßenraum dringt weit in die offenen Landschaften südlich von Warendorf. Bereiche, die bisher still waren, verlieren ihren Charakter. Das mindert den Erholungswert spürbar.

B16

Der Verlust von Grünland, Feldgehölzen und Feuchtwiesen schwächt das Naturerlebnis. Diese Flächen prägen den Süden der Stadt. Wenn sie fehlen, wirkt die Landschaft weniger abwechslungsreich. Breite Verkehrsflächen, Dämme und Brücken verändern den Blick in die Landschaft. Das stört den Eindruck einer offenen Kulturlandschaft, den viele Erholungssuchende schätzen.

B17

Zugänge zu beliebten Wegen werden komplizierter. Neue Barrieren und längere Querungen halten Besucher davon ab, gewohnte Strecken zu nutzen. Offene Erholungsräume verlieren an Qualität, weil Verkehrsnähe das Aufenthaltserlebnis beeinträchtigt. Bänke, Feldwege und Aussichtspunkte wirken weniger einladend.

C Entlastungswirkung

C1

Trotz der B64n verbliebe weiterhin viel Verkehr, sowohl Pkw als auch Lkw, im Ort, da nur wenige Auf- und Abfahrten geplant sind sowie die Anbindungen zur B64alt lediglich halbseitig vorgesehen sind.

C2

Die Unterlagen führen eine Entlastung der Ortsdurchfahrt als Ziel an. Die Prognosen zeigen jedoch nur einen Rückgang in begrenztem Umfang. Ein großer Teil des Verkehrs

bleibt in der Stadt, da viele Wege lokal entstehen. Die dargestellte Entlastung wirkt aus meiner Sicht zu gering, um den hohen Eingriff zu rechtfertigen. Diese Schwäche bildet einen zentralen Punkt der Planung.

C3

Die prognostizierten Verkehrsverlagerungen bleiben gering, weil ein hoher Anteil des Verkehrs innerörtliche Ziele hat und deshalb weiter durch den Ort fährt. Ein großer Teil des Verkehrs entsteht durch Anwohner und Zielverkehr zu Schulen, Betrieben und Einkauf. Dieser Verkehr nutzt die neue Trasse nicht. Induzierter Verkehr erhöht das Gesamtaufkommen. Die Ortsdurchfahrt profitiert davon nur gering, weil der Mehrverkehr sich auf beide Strecken verteilt.

D Landwirtschaft

D1

Der Bau der B64n erfordert den Abriss bzw. eine zum Teil existenzbedrohende Beeinträchtigung verschiedener landwirtschaftlicher Anwesen. Dies steht in keinem Verhältnis zu den zu erwartenden Vorteilen.

D2

Durch den Bau der B64n würde nicht vermehrbares Acker- und Grünland verloren gehen. Landwirtschaftliche Anwesen werden überplant bzw. die Existenz von landwirtschaftlichen Betrieben gefährdet. Die Agrarstrukturelle Analyse für Warendorf aus dem Jahr 2020 sieht existentielle Bedrohungen für die Landwirtschaft in Warendorf.

D3

Das in Art. 14 GG geschützte Eigentum darf nur im Ausnahmefall – bei zwingendem öffentlichen Interesse – eingeschränkt oder entzogen werden. Ein solch schwerwiegender Eingriff wie der Verlust von Wohnhäusern, Höfen oder Ackerflächen, die über Generationen aufgebaut wurden, muss höchsten Anforderungen an Notwendigkeit und Verhältnismäßigkeit genügen.

Diese Voraussetzungen sind im vorliegenden Fall nicht erfüllt: Der tatsächliche verkehrliche Bedarf ist angesichts sinkender Verkehrszahlen fraglich. Die Planung ist veraltet und basiert auf Annahmen aus den 1990er Jahren. Alternativen (z. B. Ausbau der Bestandsstrecke, Verkehrsberuhigung, Verlagerung auf Bahn und ÖPNV) wurden nicht ernsthaft geprüft.

D4

Es sind besonders landwirtschaftliche Betriebe betroffen, deren Flächen zerschnitten, entwertet oder dauerhaft unbrauchbar gemacht werden. Für viele Betriebe bedeutet dies nicht nur Einkommenseinbußen, sondern den vollständigen Verlust der wirtschaftlichen Grundlage. Die Folgen sind nicht kompensierbar. Höfe, die über Generationen gepflegt wurden, gehen unwiederbringlich verloren.

D5

In Zeiten, in denen regionale Landwirtschaft und Ernährungssouveränität an Bedeutung gewinnen, ist es nicht nachvollziehbar, warum ausgerechnet diese Betriebe den Preis für ein umstrittenes Straßenbauprojekt zahlen sollen.

Für die betroffenen Eigentümer ist der Verlust von Haus und Hof mehr als nur ein materieller Schaden. Er bedeutet den Verlust von Heimat, Lebensleistung und Zukunftsperspektive. Die sozialen und psychologischen Folgen - insbesondere für ältere Menschen, Familienbetriebe oder Alleinstehende - wurden im bisherigen Verfahren nicht ausreichend gewürdigt.

D6

Die Planung greift direkt in das Eigentum ein. Flächen gehen ganz oder teilweise verloren. Restflächen liegen oft ungünstig und lassen sich schlechter nutzen. Grundstücke werden zerschnitten. Aus einem zusammenhängenden Schlag entstehen mehrere kleine Teilstücke. Diese Teilstücke lassen sich mit Maschinen nur mit höherem Aufwand bearbeiten.

Lange, schmale Restflächen verlieren erheblich an wirtschaftlichem Wert. Sie eignen sich schlechter für moderne Landtechnik. Erträge sinken, während Kosten für Diesel, Arbeitszeit und Verschleiß steigen. Erschließungswege zu Feldern und Wiesen verlängern sich. Früher direkte Wege werden unterbrochen. Eigentümer müssen Umwege fahren, oft über öffentliche Straßen. Das erhöht das Unfallrisiko, verbraucht mehr Treibstoff und bindet Arbeitszeit.

Zäune, Gräben, Dämme und Lärmschutzwände schaffen Barrieren im Gelände. Eigentümer erreichen einzelne Teile ihrer Flächen nur noch über schmale Durchlässe oder weite Umwege. Das erschwert Pflege, Mahd, Bewässerung, Holzernte oder Tierhaltung.

D7

Die Bauarbeiten greifen in Bodenaufbau und Entwässerung ein. Schwere Geräte verdichten Oberboden und Untergrund. Wasser staut sich an neuen Wegen, Gräben oder Dämmen. Das führt zu Staunässe oder Vernässung auf angrenzenden Flächen und zu Ertragseinbußen. Drainagen und Gräben geraten außer Funktion. Leitungen werden gekappt oder verlegt. Wenn die Entwässerung nicht exakt wiederhergestellt wird, verschlechtern sich Bodenstruktur und Bewirtschaftung langfristig. Eigentümer tragen dann den Schaden.

D8

Flächenverluste treffen häufig die besten Böden in verkehrsnaher Lage. Diese Böden sind betriebswirtschaftlich wichtig. Eine Entschädigung nach Tabellenwerten bildet den tatsächlichen dauerhaften Verlust oft nicht vollständig ab. Pachtflächen im Einflussbereich der Trasse werden unattraktiver. Pächter fordern niedrigere Pachtpreise oder kündigen langfristig. Eigentümer verlieren Einnahmen oder finden schwerer neue Pächter.

D9

Für Hofstellen in der Nähe der Trasse verschlechtern sich Entwicklungschancen. Erweiterungen, neue Stallgebäude oder Direktvermarktung stoßen auf Probleme, weil Lärm, Staub und Erschließung schwieriger werden. Die rechtliche Bindung durch Grunddienstbarkeiten, Baulasten und Schutzstreifen schränkt Eigentümer dauerhaft ein. In bestimmten Abständen zur Trasse dürfen sie nicht mehr bauen, pflanzen oder aufschütten.

D10

Bei Hoflagen nahe der Trasse verschlechtert sich das Wohnumfeld deutlich. Kinder, ältere Menschen und Mitbewohner leiden unter Lärm, Luftbelastung und eingeschränkter Freiflächenqualität. Eigentümer tragen diese Belastung, ohne sie ausgleichen zu können.

Die Planung erzeugt langjährige Bauphasen mit Staub, Lärm und Sperrungen. Eigentümer müssen in dieser Zeit mit weiteren Beeinträchtigungen rechnen: beschädigte Wege, erschwerter Zugang, Nutzungsausfälle.

D11

Unsicherheit über künftige Regelungen erschwert Entscheidungen. Eigentümer wissen nicht, welche Veränderungen sie später noch genehmigt bekommen. Das hemmt Investitionen in Gebäude, Hofstrukturen und Flächenarrondierung.

In Summe verlieren Grundeigentümer nicht nur Fläche, sondern Nutzqualität, Flexibilität und Planbarkeit. Diese Faktoren bestimmen den tatsächlichen Wert des Eigentums stärker als reine Flächengröße. Der Schaden liegt damit über dem, was in Planunterlagen sichtbar ist.

E Umwelt / Natur / Grundwasser

E1

In den Planungen wird der Schutz der Biodiversität, die für mich ein sehr wichtiges Ziel darstellt, zu wenig berücksichtigt. Ich fordere, dass der Naturschutz höher gewichtet wird.

E2

Die vorgeschlagenen Maßnahmen zum Artenschutz sind nicht ausreichend, da Lebensräume zerschnitten oder gar zerstört werden (Verinselung).

E3

Durch die Zerstörung bewaldeter Abschnitte gehen wichtige Schutzfunktionen für das Klima verloren. Gerade mit Blick auf den Klimawandel ist dies nicht mehr zeitgemäß. Wälder dienen als CO₂-Speicher, als Trinkwasserschutz und als Lebensraum für Tiere und Pflanzen. Eine weitere unnötige Versiegelung muss verhindert werden.

E4

Eine Prüfung, ob die Planung gegen die gesetzlich normierten Klimaschutzziele verstößt, ist nicht erfolgt.

E5

Bereits während des Baus der B64n würde die Versorgung durch Trinkwasserbrunnen beeinträchtigt werden. Diese dienen oftmals der Hauswasserversorgung. Ohne eine gesicherte Ersatzwasserversorgung, die die sinkenden Grundwasserspiegel berücksichtigt, lehne ich die Planung ab.

E6

Ich fordere weitere Untersuchungen auf mögliche negative Auswirkungen auf die Trinkwasserversorgung.

E7

Als Besitzer eines eigenen Brunnens befürchte ich, dass es zu einer Verunreinigung des Wassers infolge der Einleitung von Straßenabwässern kommt.

E8

Nach § 44 des Bundesnaturschutzgesetzes (BNatSchG) ist es verboten, streng geschützte Arten in ihren Fortpflanzungs- und Ruhestätten erheblich zu stören oder deren Lebensstätten zu zerstören. Das Projektgebiet der B64n betrifft jedoch Lebensräume zahlreicher streng geschützter Arten, darunter Fledermäuse (u. a. Große Bartfledermaus, Kleine Hufeisennase),

Vogelarten des Anhangs I der EU-Vogelschutzrichtlinie (z. B. Schwarzspecht, Neuntöter, Rotmilan) sowie Amphibienarten wie Kammmolch oder Kreuzkröte.

Die vorliegenden Planunterlagen lassen erhebliche Zweifel aufkommen, ob die notwendigen artenschutzrechtlichen Erfassungen vollständig und methodisch korrekt durchgeführt wurden. Insbesondere fehlen aktuelle Daten zu jahreszeitlich variierenden Artenaktivitäten (z. B. Balz- und Zugzeiten bei Vögeln sowie Wochenstubenstandorte bei Fledermäusen).

E9

Laut europarechtlichen Vorgaben (Art. 6 Abs. 4 FFH-RL) ist eine Ausnahme vom Artenschutz nur möglich, wenn zwingende Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses vorliegen und keine zumutbare Alternative besteht. Diese Prüfung ist aus meiner Sicht unzureichend erfolgt.

Insbesondere wurden Alternativen wie die Optimierung der bestehenden B64-Trasse (z. B. durch punktuelle Ausbau- oder Entschärfungsmaßnahmen), eine Kombination mit Verkehrsleitsystemen, oder ein Ausbau des ÖPNV nicht ernsthaft als gleichwertige Optionen betrachtet.

E10

Das Vorhaben widerspricht den Zielen der Nationalen Biodiversitätsstrategie, den EU-Naturschutzrichtlinien, der UN-Konvention über die biologische Vielfalt sowie den jüngst verschärften Verpflichtungen im Rahmen des European Green Deal. Der Erhalt der Biodiversität ist ein vorrangiges öffentliches Interesse und muss bei der Abwägung klar über infrastrukturellen Einzelinteressen stehen.

E11

Die Trasse versiegelt große Flächen. Versiegelte Flächen lassen kaum Wasser in den Boden. Niederschläge fließen schneller in Gräben und Vorfluter ab. Regenwasser hat weniger Zeit, durch den Boden zu sickern. Die natürliche Grundwasserneubildung sinkt. Das verschärft trockene Phasen und senkt langfristig den Grundwasserspiegel.

E12

Straßenentwässerung sammelt belastetes Oberflächenwasser. Dieses Wasser enthält Salze, Öle, Benzinreste, Mikroplastik, Reifenabrieb und Schwermetalle. Ohne wirksame Reinigung gelangt ein Teil der Stoffe in Boden und Grundwasser. Unfälle und Leckagen setzen Kraftstoffe, Öl oder andere Flüssigkeiten frei. Durchlässige Böden lassen diese

Stoffe leicht einsickern. In Bereichen mit hohem Grundwasserstand erreichen sie rasch das Grundwasser.

E13

Erdarbeiten verändern die Bodenstruktur. Abtrag, Aufschüttung und Verdichtung stören natürliche Fließwege im Untergrund. Wasser sucht sich neue Wege und verteilt sich anders als zuvor. Der Bau schneidet vorhandene Drainagen, Gräben und kleine Wasserläufe. Wenn diese nicht fachgerecht wiederhergestellt werden, staut sich Wasser oder fehlt an anderer Stelle. Feuchtgebiete und Senken in der Nähe verlieren Zufluss, wenn Gräben verlegt oder gefasst werden. Diese Bereiche trocknen aus oder verändern ihren Charakter. Damit sinkt auch ihre Funktion als Zwischenspeicher und Filter für Grundwasser.

F Wirtschaft / Touristik

F1

Das Orts- und Landschaftsbild würde durch die B64n verschandelt. Dies würde auch zu massiven Beeinträchtigungen des Tourismus führen, für den weithin mit einer intakten, künftig zerstörten, Parklandschaft geworben wird.

F2

Die B64n verhindert einen nachhaltigen Ausbau des Tourismus in der Region, da sie die Landschaft zerteilt und Unruhe sowie Lärm und Schadstoffbelastungen mit sich bringt. Der Erholungswert weiter Landschaftsräume wird zerstört.

F3

Die B64n steht im Widerspruch zu den Bemühungen der Stadt Warendorf, die klimafreundliche Mobilität weiter auszubauen. Anstelle eines nachhaltigen und sanften Tourismus, bei dem Wanderer und Fahrradfahrer die Gemeinde als Haltepunkt aufsuchen, wird durch den verursachten Lärmteppich die Aufenthaltsqualität beeinträchtigt.

F4

Die neue Trasse führt Verkehrsströme am Ort vorbei. Dadurch sinkt die Zahl der Personen, die täglich an lokalen Geschäften vorbeikommen. Viele kleinere Betriebe arbeiten abhängig von Sichtbarkeit und spontanen Stopps. Betriebe entlang der Achse verlieren Laufkundschaft. Das betrifft vor allem Gastronomie, Dienstleister, Hofläden und Betriebe mit direktem Straßenbezug.

F5

Die neue Trasse durchschneidet gewachsene Wegebeziehungen für Radfahrer und Wanderer. Routen, die heute ohne Unterbrechung nutzbar sind, verlieren an Qualität durch Umwege, Querungen und stärkere Verkehrsnähe.

Lärm aus dem neuen Straßenraum beeinträchtigt offene Erholungsbereiche im Süden von Warendorf. Gerade diese ruhigen Zonen gelten als Kernangebot des sanften Tourismus. Sobald der Geräuschpegel steigt, sinkt die Aufenthaltsqualität.

Das Landschaftsbild verliert an Geschlossenheit. Rad- und Wandergäste achten stark auf die optische Wirkung der Umgebung. Breite Verkehrsflächen und technische Bauwerke stören dieses Bild und mindern den Erholungswert. Der Lebensraumverlust in Grünland, Feuchtwiesen und Feldgehölzen verringert die Artenvielfalt. Naturbeobachtung, insbesondere Vogelbeobachtung, gehört zu den Stärken der Region. Weniger Arten bedeutet weniger Anreiz für naturinteressierte Besucher.

F6

Die Region lebt vom Angebot ruhiger Agrarlandschaften. Diese Landschaften bilden die Grundlage für Reitrouten, Spazierwege und regionale Freizeitangebote. Eine neue Trasse zerstört Teile dieser Grundlagen und verändert den Charakter des Heugebiets deutlich. Neue Verkehrsachsen erzeugen Barrieren, die spontane Ausflüge erschweren. Tagesgäste wählen solche Gebiete seltener, wenn Wege schwerer zugänglich sind.

Der Eindruck einer ungestörten Kulturlandschaft hat hohen touristischen Wert. Sobald dieser Eindruck verloren geht, verliert Warendorf an Profil gegenüber anderen Zielgebieten, die stärker auf naturnahe Erholung setzen.

G Gesamtplanung / Ausführung

G1

Angesichts der konträr zu den Prognosen verlaufenden Verkehrsentwicklung ist der Neubau der B64n OU Warendorf nicht vertretbar.

G2

Die geplante Dammaufschüttung für die B64n lässt Befürchtungen aufkommen, dass es durch Absackungen zu Unfällen kommt; vgl. Situation an der A33.

G3

In der Planung werden vielfach Wechselwirkungen mit den weiteren Abschnitten des Gesamtprojektes mit der OU Warendorf beschrieben, und zwar einerseits mit der Gesamtmaßnahme B64n und andererseits mit der Gesamtmaßnahme 4zu1. Dies ist nicht sachgerecht, da die Realisierbarkeit der übrigen Abschnitte nicht ausreichend geprüft wurde, bzw., wie der Abschnitt Münster-Telgte bereits gerichtlich infrage gestellt wurde (OVG Münster 10 A 1487/22 vom 01.07.2024 - Denkmal Prozessionsweg). Angesichts dessen dürfen die daraus resultierenden Annahmen keine Berücksichtigung in der Planung der OU Warendorf sowie den dazugehörigen Gutachten finden. Eine Umsetzung der Maßnahme 4zu1 aus dem BVWP nicht möglich.

G4

Es steht infrage, ob die B64n, gesamt oder in Teilen, ohne den die B51 betreffenden Abschnitt noch umsetzungsfähig ist.

G5

Es ist eine Neubewertung vorzunehmen unter Berücksichtigung, dass die anderen Teile, einzeln oder alle, des Projektes 4zu1 nicht umgesetzt werden.

G6

Die B64n OU Warendorf ist aufgrund der infrage stehenden Realisierbarkeit anderer Teile des Projektes 4zu1 aus dem BVWP herauszunehmen.

G7

Die Fahrzeugbelastung basiert auf der veralteten Verkehrszählung 2015. Inzwischen liegt die Verkehrszählung 2021 vor.

G8

Der Prognosehorizont 2030 für die Entwicklung des Straßenverkehrs ist deutlich zu kurz. Regelmäßig sind 15 Jahre Prognosehorizont zugrunde zu legen, sodass ein Prognosehorizont bis 2040 als sachgerecht erachtet wird.

G10

Es gibt entgegen der Behauptung im Erläuterungsbericht aktuell keine besonderen Verkehrsgefährdungen in Warendorf. Mit Blick auf die Zahl und Art der Unfälle auf der mit der B64n vergleichbaren B54 (Münster-Gronau) ist dagegen, ein massiveres Unfallgeschehen auf der B64n zu erwarten, das aus hohen Geschwindigkeiten und Überholdruck am Ende des jeweiligen Dritten Streifens resultiert.

G11

Die Beurteilung und Feststellung der Alternativlosigkeit des Baus der B64n in der veralteten Umweltverträglichkeitsstudie (UVS) aus dem Jahr 1995 beruht auf Annahmen zur Verkehrsentwicklung bis 2010, die übrigens bis heute nicht eingetreten sind und durch die Straßenverkehrszählung 2021 als widerlegt zu gelten haben. Daher kann die verkehrliche Beurteilung nicht auf die alte UVS gestützt werden.

G12

Für die Maßnahmen sind viele Bauwerke vorgesehen. Einige dienen der Überführung von Gemeinstraßen. Deren spätere Erhaltung sowie des Ausweichwegenetzes (z. B. für landwirtschaftliche Fahrzeuge, die die B64n nicht benutzen dürfen) fallen der Stadt Warendorf zu. Angesichts der angespannten Haushaltslage der Stadt steht zu befürchten, dass der Realisierung des Projektes Leistungskürzungen für die Bürger der Stadt folgen.

G13

Die Planung richtet sich vor allem am überregionalen Durchgangsverkehr aus. Bedürfnisse der Warendorfer Bevölkerung, etwa Nahmobilität, Stadtentwicklung und Erhalt von Erholungsräumen, treten in den Hintergrund. Das führt zu einer einseitigen Abwägung.

Der erwartete verkehrliche Nutzen steht in keinem Verhältnis zu Flächenverbrauch und Eingriffen in Natur und Landschaft. Eine neue Bundesstraße dieser Länge zerstört dauerhaft Böden, Lebensräume und Landschaftsbild. Der Nutzen beschränkt sich im Wesentlichen auf Zeitgewinne für einen Teil des Transitverkehrs.

Die Trasse zerschneidet wertvolle Kulturlandschaften im Süden von Warendorf. Zusammenhängende Agrarflächen, Wiesen, Gehölze und Feuchtbereiche werden in Reststücke zerlegt. Das schwächt ökologische Funktionen und beeinträchtigt Landwirtschaft, Erholung und Artenvielfalt.

G14

Die Planung unterschätzt Folgekosten für die Stadt Warendorf. Nach der Umwidmung der bisherigen B64 zur Stadtstraße trägt die Kommune Unterhalt, Sanierung und eventuelle Rückbauten. Diese Lasten belasten Haushalte über Jahrzehnte und engen Spielräume für andere Aufgaben ein.

G15

Die zugrunde liegenden Annahmen zu Verkehr, Mobilität und Bevölkerung stammen aus früheren Planungsphasen. Entwicklungen wie Homeoffice, neue Mobilitätsangebote, Klimaziele und geändertes Pendelverhalten finden kaum Berücksichtigung. Die Gesamtplanung orientiert sich an einem Verkehrsbild, das nicht mehr aktuell ist. Die Umweltfolgen fallen erheblich aus. Versiegelung, Zerschneidung, Lärm, Licht und Schadstoffeinträge treffen Böden, Grundwasser, Arten und Landschaft. In der Abwägung erhalten diese Belastungen weniger Gewicht als verkehrliche Kennzahlen.

G16

Die vorgesehenen Ausgleichsmaßnahmen bleiben unkonkret. Lage, Umfang, Dauerhaftigkeit und Pflege sind oft offen. Es bleibt unklar, ob die Maßnahmen im gleichen Naturraum stattfinden und ob sie die Eingriffe tatsächlich mindern. Alternativen zur Neubaustrecke erscheinen nur am Rande betrachtet.

G17

Die Gesamtplanung setzt auf Ausbau des motorisierten Verkehrs. Maßnahmen zur Verkehrsvermeidung oder zur Verlagerung auf umweltfreundlichere Verkehrsmittel treten in den Hintergrund. Damit widerspricht die Planung Zielen von Klima- und Verkehrswende.

Die Akzeptanz der Planung ist gering. Bürgerinitiativen, Einwendungen, kritische Ratsbeschlüsse und öffentliche Diskussionen zeigen, dass die Trasse in der Region stark umstritten ist. Eine Infrastrukturmaßnahme dieser Größenordnung ohne breiten Rückhalt schwächt Vertrauen in Planung und Politik.

H Umwidmung der alten B64

H1

Die Planungsunterlagen gehen davon aus, dass die alte B64 im Ort nach dem Bau der B64n von einer Bundesstraße auf eine Gemeindestraße umgewidmet werden könnte. Dieser irrigen Annahme widerspreche ich. Die alte B64 wäre weiterhin die kürzeste Verbindung zwischen mehreren Kreis- und Landesstraßen und müsste nach wie vor den landwirtschaftlichen Verkehr aufnehmen. Ferner führt die fehlende Eignung der B64n (z. B. halbseitige Anbindung nach West und Ost) zu einem nach wie vor hohen Verkehrsaufkommen, das mit den Aufkommen im westlichen und östlichen Teil der OU Warendorf, das angabegemäß eine Kraftfahrstraße erfordert (!) mithält. Die beabsichtigte Herabstufung verstößt gegen das Straßen- und Wegegesetz NRW und würde darüber hinaus die angespannte Finanzsituation der Stadt Warendorf stark belasten.

H2

Die Stadt trägt nach der Umwidmung die vollständigen Kosten für Unterhaltung, Sanierung und Erneuerung der bisherigen B64. Diese Kosten liegen heute beim Bund. Nach der Abstufung belasten sie dauerhaft den städtischen Haushalt.

Die ehemalige Bundesstraße bleibt eine stark belastete Achse. Auch nach Inbetriebnahme der neuen Trasse bleibt ein relevanter Anteil des Verkehrs im Ort. Der Verschleiß bleibt höher als bei üblichen innerörtlichen Straßen. Das erhöht den Bedarf an regelmäßigen teuren Reparaturen.

H3

Durch die Umwidmung verliert die Stadt gleichzeitig an Gestaltungsspielraum. Jede Anpassung an der ehemaligen B64 muss sie selbst zahlen, auch wenn sich Anforderungen durch Verkehr, Gewerbe oder Mobilitätskonzepte ändern.

J Varianten

J1

Eine Nullvariante in Warendorf ist nicht geprüft worden. Dies ist wenig nachvollziehbar, da sich ausweislich der Verkehrsuntersuchung (VU) Warendorf in der B64n-Ortsdurchfahrt lediglich drei Störstellen befinden (Andreasstraße; K3; Anbindung an die B475). Hiervon wird die Störstelle Andreasstraße (temporärer Rückstau der Linksabbieger in den Norden Warendorfs mit Blockade der Durchfahrt in Richtung Beelen) mit der Fertigstellung der Stadtstraße Nord ihre Erledigung finden. Es ist nicht nachvollziehbar, dass diese Veränderung in den Planungen keine Berücksichtigung gefunden hat. Legendär ist in diesem Zusammenhang die Aussage eines die B64n befürwortenden Stadtratsmitgliedes, die Stadtstraße Nord dürfe nicht vor der B64n gebaut werden, da sich herausstellen könnte, dass die B64n dann nicht mehr benötigt werden.

J2

Die Planung prüft keine ortsnahe Optimierung der bestehenden Strecke. Dazu zählen optimierte Knotenpunkte und klarere Verkehrsführung. Solche Maßnahmen mindern Belastungen ohne großen Flächenverbrauch.

Die Unterlagen enthalten keine Bewertung kleinerer baulicher Eingriffe. Dazu gehören Abbiegespuren, Kreisverkehre oder intelligente Steuerung der Ampeln. Diese Schritte reduzieren Staus und erhöhen Sicherheit.

Der Ausbau von Bus und Bahn taucht nicht als echte Alternative auf. Verbesserte Takte, direkte Linien und Park-and-Ride mindern Pendlerverkehr spürbar.

Die Planung berücksichtigt keine Maßnahmen zur Verkehrsvermeidung. Dazu zählen kurze Wege im Alltag, sichere Radverbindungen und Stadtentwicklung mit weniger Autonahverkehr.

Eine Kombination kleiner Maßnahmen wird nicht geprüft. Solche Paketlösungen erreichen oft eine ähnliche Wirkung wie ein Neubau und greifen weniger stark in Natur und Landschaft ein.

K Bürgerbeteiligung / Bürgerwillen

K1

Das geplante Vorhaben widerspricht damit dem Grundsatz demokratischer Teilhabe und regionaler Selbstbestimmung.

Die Kommunen entlang der geplanten Trasse haben sich öffentlich und mit demokratischem Mehrheitsbeschluss gegen die Realisierung der B64n ausgesprochen. So haben die Stadt Warendorf, die Stadt Telgte, die Gemeinde Beelen, die Stadt Herzebrock-Clarholz die Stadt Münster und die Gemeinde Ostbevern Beschlüsse gefasst, mit denen sie die Planungen zur B64n (bzw. B51) ablehnen bzw. ein Moratorium oder eine Neubewertung fordern. Diese Ratsbeschlüsse sind Ausdruck des legitimen politischen Willens gewählter kommunaler Gremien, die die Interessen ihrer Bürgerinnen und Bürger vertreten.

Es ist nicht hinnehmbar, dass dieser regional verankerte politische Konsens durch ein zentralistisch geplantes Großprojekt ignoriert wird. Dies widerspricht dem Prinzip der kommunalen Selbstverwaltung nach Art. 28 Abs. 2 GG und dem Subsidiaritätsprinzip in der Raumordnung.

K2

Auf zivilgesellschaftlicher Ebene gibt es erheblichen und gut dokumentierten Widerstand gegen das Projekt u. a. durch Bürgerinitiativen sowie zahlreiche Einzelpersonen, Landwirte, Naturschutzverbände und Umweltgruppen. Das Projekt ist somit nicht nur politisch, sondern auch gesellschaftlich nicht mehrheitsfähig.

K3

Ein Projekt dieser Größenordnung darf nicht gegen den erklärten Willen einer ganzen Region durchgesetzt werden. Der Widerstand zeigt: Die Planung ist nicht mehr zeitgemäß, sie basiert auf veralteten Annahmen zur Verkehrsentwicklung und ignoriert heutige Anforderungen an Klimaschutz, Flächensparen und Bürgerbeteiligung.

Das Vorhaben konterkariert das Vertrauen der Bevölkerung in faire und transparente Planungsverfahren, die Akzeptanz demokratischer Entscheidungen auf kommunaler Ebene sowie das legitime Interesse der Region an einer nachhaltigen und dezentral mitgestalteten Verkehrspolitik.

K4

Mehrere Bürgerentscheide und Ratsbeschlüsse in der Region haben sich bereits gegen das Projekt ausgesprochen. Diese Beschlüsse zeigen eine klare politische Linie in den Gemeinden entlang der geplanten Trasse.

Bürgerinitiativen aus Warendorf und den angrenzenden Ortsteilen organisieren seit Jahren öffentlichen Protest. Die Zahl der Unterstützer wächst stetig. Das spricht für eine breite Ablehnung in der Bevölkerung.

K5

In den Beteiligungsverfahren gingen auffallend viele ablehnende Stellungnahmen ein. Die Zahl der kritischen Rückmeldungen übersteigt die Zahl der Befürworter deutlich. Das belegt den fehlenden Rückhalt des Projekts.

Ratsmehrheiten in umliegenden Kommunen äußern wiederholt Zweifel am Nutzen und sprechen sich gegen die Umsetzung aus. Diese Beschlüsse entstehen nach öffentlichen Beratungen und spiegeln den lokalen Willen wider.

Öffentliche Informationsveranstaltungen und Anhörungen zeigen ein deutliches Meinungsbild. Mehrheitlich äußern Bürger Bedenken wegen Naturverlust, Kosten und fehlender Entlastung. Die Stimmung ist eindeutig gegen den Neubau gerichtet.

Regionale Verbände aus Umwelt, Landwirtschaft, Sport und Tourismus unterstützen die ablehnende Haltung. Diese Verbände vertreten große Mitgliederzahlen und verstärken den politischen Druck.

K6

Das anhaltende Engagement in der Bevölkerung zeigt, dass die Planung nicht als gemeinschaftlich akzeptierte Lösung gesehen wird. Die fehlende Zustimmung untergräbt die Legitimation des Projekts.

L Nutzen-Kosten-Verhältnis

L1

Das zugrunde liegende Nutzwert-Kosten-Verhältnis (NKV), das die Wirtschaftlichkeit und Notwendigkeit des Vorhabens beurteilt, ist völlig überholt und damit nicht mehr belastbar.

Die ursprünglichen Berechnungen zum NKV basieren auf Planungen und Kostenschätzungen, die heute nicht mehr aktuell sind. Aufgrund von Preissteigerungen bei Bauleistungen, Materialkosten, Löhnen und Umweltauflagen haben sich die Gesamtkosten für den Bau der B64n erheblich erhöht.

Dies führt zu einer erheblichen Unterschätzung der finanziellen Belastung und verzerrt die Wirtschaftlichkeitsbewertung des Projekts.

Durch die nicht angepasste Kostenbasis wirkt das NKV weiterhin positiv, obwohl sich die tatsächlichen Kosten in einem Maße erhöht haben, dass das Verhältnis von Nutzen zu Kosten deutlich schlechter ausfällt.

L2

Das zugrunde liegende Nutzwert-Kosten-Verhältnis ist durch erhebliche Kostensteigerungen nicht mehr aktuell. Die ursprünglich angesetzten Baukosten von ca. 50–60 Millionen Euro haben sich durch Material-, Lohn- und Energiepreissteigerungen fast verdreifacht, wodurch das Projekt wirtschaftlich nicht mehr tragbar ist.

L3

Die Berechnung des NKV stützt sich auf ältere Verkehrszahlen, die das heutige Mobilitätsverhalten nicht mehr abbilden. Der Pkw-Verkehr entwickelt sich anders als angenommen, dadurch verändert sich der berechnete Nutzen grundlegend.

Die Kostenannahmen in den alten Modellen unterschätzen heutige Baupreise, Materialkosten und Grunderwerb. Baukostensteigerungen und höhere Anforderungen im Umweltschutz führen zu deutlich höheren Realisierungskosten als in der ursprünglichen Kalkulation.

L4

Die Bewertung des Nutzens berücksichtigt Klimaschutzziele und CO₂-Reduktionsvorgaben nicht ausreichend. Maßnahmen, die zusätzlichen Autoverkehr auslösen, stehen im Widerspruch zu aktuellen verkehrs- und klimapolitischen Zielen. Das mindert den verkehrlichen Nutzen.

Die prognostizierten Reisezeitgewinne beruhen auf früher erwarteten Staus und Belastungen. Wenn das tatsächliche Verkehrsaufkommen niedriger ausfällt, schrumpft die Zeitersparnis und damit der berechnete Nutzen.

L5

In der alten Berechnung fehlen Folgekosten für die Stadt Warendorf nach der Umwidmung der bisherigen B64 zur Stadtstraße. Unterhaltung, Sanierung, Rückbau und Verkehrsberuhigung erzeugen langfristige Lasten, die das Verhältnis von Nutzen und Kosten verschlechtern.

L6

Reisezeitgewinne verlieren an Gewicht, weil Homeoffice, Gleitzeit und digitale Angebote die Zahl täglicher Pendelfahrten reduzieren. Die Grundlage für viele Nutzenkomponenten fällt damit weg oder schwächt sich deutlich ab.

Negative Effekte auf Natur, Landschaft, Tourismus und regionale Betriebe flossen in der ursprünglichen Rechnung nur unzureichend oder gar nicht ein. Diese Schäden mindern den gesamtwirtschaftlichen Nutzen, werden aber im alten Modell nicht abgezogen.

M Wertverlust

M1

Durch den Bau der Kraftfahrstraße würde der Wert meiner Immobilie beträchtlich gemindert.

M2

Immobilien entlang vielbefahrener Bundesstraßen verlieren erfahrungsgemäß deutlich an Wert – je nach Lage sind Abschläge von 10–30 % marktüblich, teils sogar mehr. Gründe dafür sind eine dauerhafte Lärmbelastung, insbesondere durch Schwerlastverkehr, eine schlechtere Luftqualität durch Abgase und Feinstaub, Lichtemissionen in den Abend- und Nachtstunden, die Zerschneidung und Entwertung von Naherholungsgebieten, der Verlust des ländlichen Charakters und der Wohnruhe.

Solche Faktoren wirken sich unmittelbar auf die Vermarktungsfähigkeit und Preisentwicklung von Wohnimmobilien aus -- und damit auf das Vermögen vieler Menschen, die in gutem Glauben in ihre Grundstücke und Häuser investiert haben.

In den bisher veröffentlichten Planunterlagen werden die ökonomischen Folgen für private Eigentümer nur unzureichend oder gar nicht berücksichtigt. Es fehlt an einer umfassenden und transparenten Bewertung der Auswirkungen auf Immobilienwerte in Trassennähe, die Entwicklungs- und Nutzungsmöglichkeiten angrenzender Grundstücke sowie die Gesamtattraktivität der betroffenen Wohngebiete.

Ein Vorhaben dieser Tragweite darf nicht ohne Berücksichtigung der wirtschaftlichen Schäden für die örtliche Bevölkerung umgesetzt werden. Eine gerechte Entschädigung für indirekte Schäden ist im Planfeststellungsverfahren bislang nicht vorgesehen – dies ist rechtlich und politisch inakzeptabel.

M3

Das Projekt führt zu einer massiven Ungleichverteilung von Lasten und Nutzen: Während wenige Verkehrsteilnehmer durch eine mögliche Fahrzeitverkürzung profitieren könnten, tragen Anwohner entlang der Trasse die dauerhafte Belastung – materiell wie immateriell. Der Eingriff in das Eigentum – auch wenn er formal nicht enteignet – kommt faktisch einem Wertverlust ohne Gegenleistung gleich.

Dies führt zu gesellschaftlicher Spaltung, Vertrauensverlust in Politik und Verwaltung und ist mit dem im Grundgesetz verankerten Schutz des Eigentums (Art. 14 GG) schwer vereinbar.

Ich fordere eine vollständige Überprüfung des Vorhabens unter Berücksichtigung der tatsächlichen Auswirkungen auf den Immobilienmarkt und das private Vermögen der betroffenen Menschen.

M4

Lärm aus dem neuen Straßenraum sowie Abgase und Feinstaub senken die Wohnqualität. Eine Lage an einer neuen Trasse gilt als belastet. Makler berichten in solchen Fällen von geringeren Verkaufschancen.

M5

Der Verlust ruhiger Außenbereiche schwächt den Erholungswert. Wohnen im Grünen zählt zu den wichtigsten Gründen für stabile Preise. Erdkörper, Lärmschutzwälle und Brücken verändern den Blick aus Häusern und Gärten. Solche Sichtbeeinträchtigungen wirken negativ auf die Einschätzung des Wohnumfelds.

N Klimaschutz

N1

Nach dem Klimaschutzgesetz ist Deutschland verpflichtet, die Treibhausgasemissionen bis 2045 schrittweise zu reduzieren. Das geplante Straßenbauprojekt steht diesen Zielen entgegen. Der Bau und die Nutzung der neuen Trasse führen zu zusätzlichen Emissionen durch Materialeinsatz, Baugeräte und Baustellenverkehr. Der Neubau einer Bundesstraße fördert den motorisierten Individualverkehr und verursacht damit langfristig mehr Verkehr und höhere Emissionen.

N2

Durch die Versiegelung von Flächen werden natürliche CO₂-Senken wie Böden und Vegetation dauerhaft beeinträchtigt. Damit steht das Vorhaben im klaren Widerspruch zum Schutzgut „Klima“, das in der Planung berücksichtigt werden muss. Eine nachvollziehbare klimabezogene Bewertung fehlt in den Unterlagen.

N3

Versiegelte Flächen speichern weniger Kohlenstoff. Offenboden bindet deutlich mehr CO₂ als Asphalt. Jede neue Trasse zerstört diese Speicher dauerhaft. Grünland, Feuchtwiesen und Gehölze im Raum Warendorf binden Kohlenstoff im Boden und im Pflanzenbestand. Ihr Verlust setzt gespeicherte Mengen frei und schwächt die Aufnahmefähigkeit der Fläche.

Der Bau selbst verursacht hohe Emissionen durch Beton, Stahl, Maschinenlaufzeiten und Materialtransporte. Diese Emissionen lassen sich nicht kompensieren.

Versiegelte Flächen heizen sich stärker auf. Dadurch steigt die Umgebungstemperatur. Die Kühlleistung der Vegetation geht verloren. Das wirkt gegen lokale Klimaanpassung.

Die Trasse zerstört Bereiche, in denen Kaltluft entsteht. Diese Flächen wirken wie natürliche Klimaausgleichsräume. Ihr Wegfall belastet angrenzende Wohnbereiche.

Feuchtwiesen und Gehölze filtern Staub und binden Stickoxide. Ihr Verlust verschlechtert das lokale Klima und mindert die Luftqualität.