

Die Straßenverbindung Münster – Bielefeld und die Bundesstraße B 64n

„In 80 Tagen um die Welt. Kaum schneller: **Münster – Bielefeld!**“

Die Spötteleien von Autofahrern, die aus privaten Gründen oder als Berufskraftfahrer zwischen Münster und Bielefeld unterwegs sind, werden zunehmend sarkastischer. Vor allem, seit die B 51 bzw. die B 64 östlich von Münster als „Maut-Ausweichstrecken“ gelten und der LKW-Verkehr die Geduld der Verkehrsteilnehmer zwischen Münster und Ostwestfalen sowie die Nerven – vielleicht auch die Gesundheit – der Einwohner vor allem von Warendorf, Beelen und Herzebrock-Clarholz an den jeweiligen Ortsdurchfahrten zunehmend belastet.

Seit den 1970er Jahren wird – auch von Raumplanern und Verkehrswissenschaftlern – darauf hingewiesen, dass es in Westdeutschland nirgendwo sonst zwei benachbarte Oberzentren gebe, die verkehrsmäßig so schlecht miteinander verbunden seien wie Münster und Bielefeld.

Wie ist es zu diesem Problem gekommen?

Seit dem späten Mittelalter galt die Wegeverbindung zwischen Münster und Paderborn als eine der wichtigsten Strecken Westfalens. Die späteren Verkehrsentwicklungen auf dieser Route (Postkutschenverbindung 1665, Chaussee-Ausbau in der ersten Hälfte des 19. Jh.s, Fertigstellung der Straße Münster–Wiedenbrück 1836, der Straße Wiedenbrück–Paderborn 1856 usw.) bestätigten die Bedeutung dieser Verkehrslinie, über die man von Münster aus über Warendorf, Wiedenbrück und Paderborn nach Höxter oder Kassel gelangen konnte und die später zur Bundesstraße 64 wurde.

Diese Verkehrsader wurde bei Wiedenbrück gequert von der Verbindung Köln–Minden, und zwar schon vor dem Bau der Köln-Mindener Eisenbahn. Seit dem „Dritten Reich“ entlastet (normalerweise) eine Autobahn zwischen dem Ruhrgebiet und Hannover (= die spätere A 2) den Straßenverkehr auf den alten Straßen zwischen Wiedenbrück und Bielefeld.

Eine direkte und schnelle Kraftfahr-Verbindung zwischen Münster und Bie-



Abb. 1: Straßenverbindungen von Münster nach Bielefeld und die B 64 mit Ihren geplanten Ortsumgehungen (Quelle: www.b64plus.de)

lefeld blieb ein Wunschtraum – auch nachdem die wirtschaftliche Bedeutung Ostwestfalens in der zweiten Hälfte des 20. Jh.s stetig zunahm und man die Notwendigkeit des Baus einer direkten West-Ost-Kraftfahrstrecke von und nach Ostwestfalen in den 1970er Jahren erkannte: „Nach neueren Netzüberlegungen, die auch Aufnahme in den Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen gefunden haben (...), verläuft die A 43 von Münster weiter nach Osten und schafft damit die Verbindung der „Provinzialhauptstadt“ mit dem ostwestfälischen Wirtschaftsraum“ (100 Jahre Straßenbauverwaltung in Westfalen-Lippe, S. 43–44, Landschaftsverband Westfalen-Lippe, Münster 1975)

In den 1980er Jahren scheiterte die Realisierung dieses Vorhabens an lokalen Interessen, sodass seither das Autobahn-„kreuz“ Münster-Süd seine Bezeichnung eigentlich zu Unrecht trägt.

Als Alternative wurden dann Anfang der 1990er Jahre ein vierspuriger Ausbau der B 51 zwischen Münster und Telgte sowie der Neubau einer B 64 n zur A 2 bei Rheda-Wiedenbrück geplant, dann aber ebenfalls ad acta gelegt.

Als Lösung wenigstens der allergrößten Probleme auf der B 64 blieb nun

nur noch deren Ausbau vor allem mit Ortsumgehungen bei Warendorf, Beelen und Herzebrock-Clarholz übrig, nachdem Telgte seine Umgehungsstraße im Jahre 1986 bekommen hatte (Abb. 1). Doch im Bundesverkehrswegeplan von 2003 wurden – nach Interventionen der damaligen Landesregierung NRW – die Ortsumgehungen Beelen und Herzebrock-Clarholz aus dem „vordringlichen Bedarf“ in die Kategorie des „weiteren Bedarfs“ zurückgestuft.

Nachdem das Linienbestimmungsverfahren für die B 64 n im Jahre 2004 abgeschlossen wurde, hofft man nun

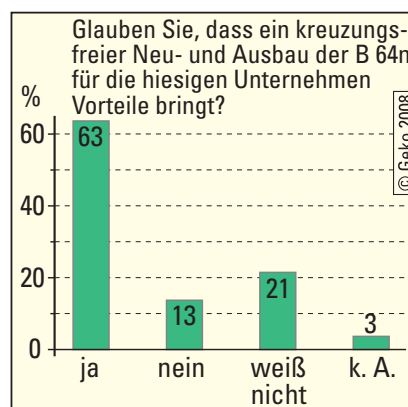


Abb. 2: Umfrageergebnis in der Region Warendorf und Gütersloh 2006 (Quelle: www.b64plus.de)



Abb. 3: Mögliche Auswirkungen der B 64 n am Beispiel Warendorf, Kurt-Schäffer-Straße (Quelle: www.b64-nein.de)

der Strecken über Marienfeld oder über Rheda-Wiedenbrück – sogar die Autofahrt auf der A 1 und der A 30 über Osnabrück.

Unterstützt wird die Initiative „B 64 Plus“ in ihrer Forderung von vielen Politikern. Die Befürworter des Ausbaus argumentieren u. a. mit den Ergebnissen einer Telefonumfrage, die im Mai 2006 vorgestellt wurden und nach denen sich eine deutliche Mehrheit der Bevölkerung für eine Neugestaltung der B 64 aussprach (Abb. 2).

Einige Bürgerinitiativen versuchen dagegen den Ausbau der B 64 zu verhindern. Eine der aktivsten Gruppen in dieser Hinsicht ist die Interessengemeinschaft Warendorf Süd (IWS), deren Mitglieder z. T. persönliche Beeinträchtigungen fürchten, wenn die Umgehungstrasse im Bereich der Stadt Warendorf ihre Grundstücke betrifft, die aber auch auf Auswirkungen des Straßenausbaus auf Natur und Landschaft hinweisen (Abb. 3).

Im Sommer 2008 ging der Streit vor allem um zwei Fragen:

- Welche Argumente werden die Untersuchungen des Landesbetriebs „Straßen.NRW“ in Bezug auf ökologisch bedeutsame Aspekte liefern? Deren Vertreter dürfen bis zum 31.12.2008 die von der Neutrassierung evtl. betroffenen Grundstücke betreten.
- Wie sind die Ergebnisse der verschiedenen Gutachten zur Verkehrsentwicklung zu interpretieren, die durch amtliche Straßenverkehrszählungen und durch ein (2005 beauftragtes) Ingenieurbüro ermittelt und inzwischen vorgelegt wurden?

Bis zur eventuellen Verwirklichung der Ausbaupläne bleibt jedenfalls die B 64 „ein Trecker-, Stau- und Ampel-Stück von Telgte bis nach Wiedenbrück“.



Abb. 4: Plakate für und gegen den Ausbau der B 64 in Warendorf (Foto: P. WITTKAMPF)

auf eine möglichst zügige Verwirklichung der Planungen. Diese Hoffnungen hegt in besonderem Maße auch die Wirtschaft. Deren Vertreter fordern mit Nachdruck die Neugestaltung der B 64. Ihre Plattform ist die Initiative „B 64 Plus“, die von der Industrie- und Handelskammer mit getragen wird. Man verweist dabei insbesondere auf die bisherigen Standortnachteile vor allem der Kreise Gütersloh und Warendorf, wobei

der Kreis Warendorf in der Tat in Bezug auf die Verkehrsanbindung von allen Mittelzentren des Münsterlandes die größten Defizite aufweist. Für die knapp 80 km lange Strecke zwischen Münster und Bielefeld braucht ein Autofahrer in der Regel etwa 1,5, manchmal fast 2 Stunden. Dabei kommt es auf die Verkehrssituation und die gewählte Route an. Bestimmte Routenplaner-Programme empfehlen – statt

PETER WITTKAMPF