

# Was spricht gegen die vorgelegte Planung?

---

## Der nicht nachgewiesene Bedarf<sup>1</sup>

- Die im Erörterungsbericht behauptete „Unumgänglichkeit“ eines zweispurig zweibahnigen („vierspürigen“) Neubaus der B 66 für die 2,1 km bis Asemissen ist in der Verkehrsuntersuchung *nicht nachgewiesen*:
  - In den letzten 15 Jahren hat der Verkehr auf der B 66 *abgenommen*
  - Selbst die höchsten<sup>2</sup> Werte für 2009 sind *niedriger* als die für 1995
  - Die 1999er Prognose für 2010 wurde in der Realität um 9.000 Fahrzeuge/Tag *unterschritten* (Prognose: 29.000; tatsächlicher Verkehr 2010 aber nur 20.100)
  - Die behauptete „starke Beeinträchtigung“ durch landwirtschaftlichen Verkehr (!) und Reise- bzw. Ausflugsverkehr in den Sommermonaten ist *durch nichts belegt*
  - Um auf den das Ausmaß der Planung einzig rechtfertigenden Prognosewert für 2025 von 31.300 Fahrzeugen/Tag zu kommen, wird
    - von einem *Szenario mit hohen Verkehrssteigerungsraten* ausgegangen (ohne nähere Begründung – obwohl es auch Szenarien mit *niedrigeren* bzw. sogar *negativen* Steigerungsraten gibt)
    - erwähnt, aber dann doch ignoriert, dass der *Hauptbelastungsfaktor Nahverkehr* (Pendler) aufgrund des Bevölkerungsrückgangs und des Älterwerdens der Bevölkerung (weniger Berufspendler) in Bielefeld und Lippe *abnehmen wird*
    - davon ausgegangen, dass alle anderen Vorhaben in der Umgebung (u.a. die B 239 um Lage) realisiert werden, was äußerst unwahrscheinlich ist
  - Gleichzeitig prognostiziert das Gutachten, dass *ohne* Ausbau der B 66 (sog. „Nullvariante“) der Verkehr auf der B 66 *gar nicht zunimmt*,
  - *im Gegenteil*: Durch den Weiterbau der A 33 wird er sogar noch *mehr abnehmen*
- Fazit: *Die Planung geht von einer viel zu hoch eingeschätzten Verkehrsbelastung aus, ohne diese nachvollziehbar, fundiert und überzeugend nachzuweisen*
- Damit *reduziert sich der Neubaubedarf* auf eine sicherere und flüssigere Umgestaltung der Kreuzung B 66 / L 751 am Scherenkrug

## Der geringe Nutzen

- Östlich des Scherenkrugs bleibt die B 66 *dauerhaft zweispurig*
- Selbst wenn ein höheres Verkehrsaufkommen nachgewiesen wäre, bliebe der *Nutzen* des vierspürigen *Ausbaus für gerade mal 2,1 km verschwindend gering*

<sup>1</sup> Siehe sehr viel ausführlicher unsere differenzierten Anmerkungen zum Verkehrsgutachten

<sup>2</sup> Dabei sind diese hohen Werte im IVV-Gutachten sogar nur Spitzen- und keine Durchschnittswerte (wie z.B. bei Bundesverkehrswegezahlungen üblich)

# Was spricht gegen die vorgelegte Planung?

---

## Die Folgeprobleme, die der Neubau erst schafft

- Durch den Neubau der B 66 werden die *Zulaufstrecken* zu dem nun leistungsfähigeren Streckenabschnitt künftig *mehr belastet*
- Das wird zu *weiteren Maßnahmen* und damit *Kosten* an diesen Straßen führen

## Die immensen Kosten im zweistelligen Millionenbereich

- Bisher werden nirgends Kosten genannt, aber bei geplanten zweistreifigen Zweibahnigkeit mit einem großen und einem riesigen Kreuzungsbauwerke ist mit einem *zweistelligen Millionenbetrag* zu rechnen
- Auch auf die *Gemeinde Leopoldshöhe* kommen bisher unbezifferte, aber sicher nicht unerhebliche *Kosten* für den Umbau, die Verlegung und die Sicherung von Stromleitungen, Wasserleitungen und Abwasserleitungen zu

## Das schlechte Kosten-Nutzen-Verhältnis

- Die *geringe erzielbare Beschleunigung* durch Vierspurigkeit auf 2,1 km steht *in keinem Verhältnis* zum dafür notwendigen *immensen Aufwand*
- Möglicherweise *etwas* weniger oder kürzere Staus in den Spitzenstunden rechtfertigen keine Ausgaben in mehrstelliger Millionenhöhe
- Flüssigerer und sichererer Verkehr im Bereich der Kreuzungen lässt sich *auch mit deutlich weniger Kosten und Landschaftszerstörung* erreichen

## Die Probleme für den Gewässerschutz

- Fast die gesamte neue Trasse befindet sich im *Wasserschutzgebiet mit mehreren Trinkwasserbrunnen*
- Die zum Teil erheblichen, bis zu 6 m tiefen Einschnitte in das bestehende Gelände sind problematisch und eine *hohe Verschmutzungsgefahr* für das dort nur 0,8 bis 4,1 m unter dem vorhandenen Gelände anstehende *Grundwasser*
- Dadurch kann es zu *Wasseraustritten innerhalb der Böschungsbereiche* kommen
- Der vollständige Abtrag quartärzeitlich schützender Deckschichten mit hohem Rückhaltevermögen für Schadstoffe *gefährdet die Trinkwassergewinnung*

# Was spricht gegen die vorgelegte Planung?

---

- Die *Regenrückhaltebecken* sind *nur für fünfjährige Regenereignisse* ausgelegt, also bei künftig in immer kürzeren Abständen auftretenden Starkregen *überfordert*
- *Drei Oberflächengewässer* (Bäche) werden *unmittelbar beeinträchtigt* und sind zu verrohren oder zu verlegen, was zum *Verlust von Infiltrationsfläche* führt
- Die große Flächenversiegelung führt zu *mehr Oberflächenwasserabfluss* (erhöht die Hochwassergefahr) und *weniger Grundwasserbildung*

## Die Beeinträchtigung von Landschaft und Natur

- Die Trasse liegt in einem *Landschaftsschutzgebiet* (Bachtal des Holzkampbaches sogar „mit besonderen Festsetzungen“)
- Es werden 45.173 qm landschaftliche Fläche mit wertvollen *Böden hoher Fruchtbarkeit versiegelt* (die „schwerwiegendste“ Beeinträchtigung)
- Das durch den Ausbau verursachte erhöhte Verkehrsaufkommen führt zu *Schadstoffanreicherungen im Boden*
- Einige *besonders geschützte ältere Laubholzstrukturen* werden *zerstört* [dafür ist eine Ausnahmegenehmigung „zum Wohl der Allgemeinheit“ erforderlich]
- Die Verlegung der Trasse nach Süden *zerstört Brutstandorte und Nahrungsflächen* verschiedener Vögel (besonders beeinträchtigt: Rebhühner)
- Die Straße zerschneidet Lebensräume, Quartiere und Flugrouten von dem speziellen Artenschutz unterliegenden *Fledermäusen*

## Die Beeinträchtigung des Ortes

- Der südliche Ortsein- und Ausgang von Asemissen wird durch eine *breite Schneise* mit einem *bis zu 6 m tiefen Einschnitt* vom Teutoburger Wald *abgeschnitten*
- Die gewählte Variante beeinträchtigt die als Biotop und kulturhistorisch „bemerkenswerte“ *Höfegruppe Asemissen*
- An einigen Streckenabschnitten werden ein 4,5 m hoher Lärmschutzwall bzw. eine 2,75 m hohe Lärmschutzwand errichtet, die eine *optische Barriere* bilden
- Die Richtung alte B 66 verlängerte HansasträÙe könnte als *abkürzender Schleichweg* missbraucht werden
- Die Kreisstraße 15 wird statt ebenerdig mit einer Brücke über die B 66 geführt, was neben der *optischen Beeinträchtigung* zu höheren *Lärmemissionen* führen könnte

# Was spricht gegen die vorgelegte Planung?

---

## Die planungstechnischen Mängel

- Der nördliche *Kreisverkehr*, der von der Tunnelstraße auf die B 66 Richtung Bielefeld führt, ist mit einem *Querschnitt von nur 15 Metern* für LKW *zu klein*
- Die *Einfädelspuren* auf die B 66 sind zum Teil sehr *kurz*, entsprechend gefährlich, und führen möglicherweise zu Rückstaus, z.B. auf die Hauptstraße
- Das gesamte Kreuzungsbauwerk B 66 / L 751 ist ziemlich eng, verwirrend und unübersichtlich geplant
- Die vorgelegte Planung entspricht *nicht* exakt den Varianten, die damals in der Umweltverträglichkeitsstudie geprüft wurden, weshalb die möglicherweise als Planungsgrundlage nicht ausreicht?
- Die *Ingenieurbauwerke* (Brücken über die B 66) sind *gar nicht* in der jetzt festzustellenden Planung *enthalten* und damit auch *nicht beurteilbar* (für sie sollen noch „gesonderte Entwürfe aufgestellt“ werden)

*Da uns immer noch nicht alle Unterlagen zur Verfügung stehen, aktualisieren wir diese Zusammenstellung immer wieder. Es gilt stets die aktuellste Version.*