

Stadt Warendorf | Postfach 110944 | 48211 Warendorf

Bezirksregierung Münster  
48128 Münster

Stadt Warendorf  
Der Bürgermeister

Tiefbau und Mobilität

Tobias Schwarzer  
Freckenhorster Straße 43, Raum R128  
48231 Warendorf

T +49(2581)541620  
F  
Tobias.Schwarzer@warendorf.de

12.12.2025

**Betreff: Stellungnahme der Stadt Warendorf im Rahmen der TÖB-Beteiligung zur Planfeststellung der Ortsumgehung von Warendorf (B64n)**

Die Belange der Stadt Warendorf sind in vielfacher Weise durch die geplante B 64n Ortsumgehung Warendorf betroffen, so z.B. als Straßenbaulastträgerin, Unterhaltungspflichtige von Gewässern oder als Inhaberin der kommunalen Planungshoheit:

▪ Straßen:

Die Stadt Warendorf ist Baulastträger der kommunalen Straßen. Veränderungen an kommunalen Straßen, die zu einer Verschlechterung der Verkehrssituation oder zu Mehraufwand führen, berühren die kommunalen Interessen. Dies gilt auch, wenn neue Straßen in der kommunalen Baulast hinzukommen sollen.

▪ Gewässer:

Die Stadt ist zuständig für eine Vielzahl von Gewässern, deren ordnungsgemäßer Unterhaltung und Funktion. Jede Verschlechterung der Situation oder Veränderung die zu Mehraufwand führt berührt die städtischen Interessen.

▪ Stadtentwicklung/ Stadtplanung:

Das Umfeld der Siedlungsbereiche ist ein wichtiger Naherholungsraum für die Bevölkerung. Die Sicherung solcher Räume und deren Qualität ist eine wesentliche Aufgabe der Stadtentwicklung. Eingriffe, die die Funktion beinträchtigen oder in Frage stellen, berühren unmittelbar kommunale Interessen.

Mit den Ratsbeschlüssen aus den Jahren 2021 und 2025 ist eine Positionierung des Rates der Stadt Warendorf erfolgt, welche als Ziel und Forderung die Umsetzung einer kleiner dimensionierten Ortsumgehung vorsieht.

Die Stadt Warendorf vertritt die Auffassung, dass aufgrund der tatsächlichen Entwicklung des Verkehrsaufkommens und der bestehenden Verbindungsfunction eine kleinere, bedarfsgerechtere Dimensionierung als die derzeit geplante notwendig und ausreichend ist.

Die Ablehnung wird insbesondere mit folgenden Vorbehalten und Kritikpunkten, die in den nachfolgenden Kapiteln detailliert ausgeführt werden, begründet:

Zustellanschrift:  
Stadt Warendorf  
Der Bürgermeister  
Lange Kesselstraße 4-6  
48231 Warendorf

& Eingang Münsterwall

To 25 81 – 54 0  
Fo 25 81 – 54 29 00  
stadt@warendorf.de  
www.warendorf.de  
Steuernummer:346/5757/1002

Wir sind für Sie da:  
Mo - Do 8.30-12.00 Uhr  
14.00-16.00 Uhr  
Fr 8.30-12.30 Uhr  
sowie nach Vereinbarung

Sparkasse Münsterland Ost  
BIC: WELADED1MST  
IBAN: DE47 4005 0150 0000 0158 00  
Leitweg-ID:055700052052-31002-75  
USt - IdNr: DE126731278

- Infragestellung der Dimensionierung: Die Einstufung des Ausbaustandards (Entwurfsklasse 1, RQ 15,5 bzw. EKL 2, RQ 11,5+) ist überdimensioniert, da die im Erläuterungsbericht genannte Verbindungsfunction der Straße sowie die Verkehrszahlen eine geringere Einstufung ausreichen lassen.
- Erhebliche Mängel im Verkehrsgutachten:
  - Die verwendeten Ausgangsdaten sind nicht plausibel.
    - Straßenverkehrszählungen (SVZ) waren in den vergangenen Zählperioden (2010, 2015, 2021) rückgängig.
  - Es wird ein projektspezifisches, selbst erstelltes Verkehrsmodell verwendet.
    - Seit 2024 liegt das standardisierte landesweite Verkehrsmodell NRW vor.
  - Die Prognose für das Jahr 2030 ist nicht mehr aktuell, da neuere Daten (Prognose 2040) verfügbar sind.
  - Aktuelle Mobilitätstrends, wie die Zunahme von Homeoffice, wurden nicht hinreichend berücksichtigt.
- Ungenutzte Potentiale im Bestand: Es existieren noch Optimierungsmöglichkeiten im bestehenden Straßennetz, beispielsweise durch die Verlängerung von Abbiegespuren, eine verbesserte Koordinierung von Lichtsignalanlagen (LSA) und die Fertigstellung des letzten Bauabschnittes der Stadtstraße Nord (beabsichtigt in 2026).
- Baulast: Der Herabstufung der Bestandsstraßen zu Gemeindestraßen wird widersprochen. Auch nach Fertigstellung der B64n übernehmen diese Straßen wichtige Funktionen für den überörtlichen Ziel- und Quellverkehr.
- Fehlende Berücksichtigung der L 547n: Die Auswirkungen der L 547n auf bspw. Lärm- und Gewässerschutz wurden in den vorliegenden Unterlagen nicht ausreichend behandelt.
- Ablehnung der Doppeltrassierung: Die geplante parallele Führung von B 64n und L 547n wird abgelehnt.
- Integration weiterer Knotenpunkte: Zur besseren Integration in das bestehende Wegenetz und zur Vermeidung der Doppeltrassierung soll ein zusätzlicher Knotenpunkt im Bereich der Waterstroate geschaffen werden, der auch als Anknüpfungspunkt für die L 547n dient. Des Weiteren soll die K3 mit der B64n verbunden werden.

Die Stadt Warendorf nimmt zu den Ausführungen des Erläuterungsberichts (EB) wie folgt Stellung:

### **1.1 Planerische Beschreibung**

Die im Erläuterungsbericht dargelegte Annahme, die B 64 sei eine Ost-West-Verbindung von zentraler Bedeutung, die zusammen mit der B 51 eine direkte Verbindung zwischen den Oberzentren (OZ) Münster und Paderborn darstellt (S.1), wird so nicht geteilt.

Die Planung verfolgt zwei Hauptziele: Die Entlastung der Ortsdurchfahrt Warendorf und die Verbesserung der Verbindung zwischen dem Münsterland und Ostwestfalen. Das Ziel der Entlastung des Ortskerns wird seitens der Stadt Warendorf nicht in Frage gestellt.

Die Erreichung des formulierten Ziels der Verbesserung der Verbindung zwischen dem Münsterland und Ostwestfalen durch die beantragte Maßnahme wird seitens der Stadt Warendorf kritisch gesehen: Die im Bericht vorgenommene Einstufung als Verbindungsfunktionsstufe I (LS I) wird mit der Verbindung der Oberzentren Münster und Paderborn begründet. Im Bundesverkehrswegeplan (BVWP) 2030 wird das Projekt jedoch als Teilprojekt (Lfd. Nr.; 158 B64/B51-G10-NW-T3-NW) des Gesamtprojektes "B 64 Münster - Rheda-Wiedenbrück" (Lfd. Nr.: 155 64/B51-G10-NW) aufgeführt. Diese Einstufung wird im weiteren Verlauf des Erläuterungsberichtes selbst getroffen. „Die Ortsumgehung Warendorf soll einerseits den Bereich der Ortsdurchfahrt Warendorf verkehrlich entlasten und andererseits zu einem besseren Verkehrsfluss zwischen Münster und Rheda führen“ (Kapitel 3.3.2 S.25).

Rheda-Wiedenbrück ist gemäß Raumordnungsbericht und Regionalplan als Mittelzentrum (MZ) eingestuft, nicht als Oberzentrum.

Laut den Richtlinien für integrierte Netzgestaltung (RIN) handelt es sich bei einer Verbindung zwischen einem Oberzentrum und Mittelzentrum um eine überregionale Verbindung der Stufe II (LS II).

Die Verbindungsfunction der B64 zwischen Münster und Paderborn wird seitens der Stadt Warendorf in Frage gestellt, da der BVWP im weiteren Verlauf der B 64 keine Maßnahmen zur Verbesserung der Leistungsfähigkeit zwischen Rheda-Wiedenbrück und Paderborn vorsieht.

Die offizielle Projektseite des BVWP 2030 beschreibt die Verbindung ebenfalls als Münster – Rheda-Wiedenbrück. Abweichend zum Erläuterungsbericht wird auf der Projekthomepage das Bauvorhaben damit begründet, dass diese Straße eine wichtige Verbindung zwischen den Oberzentren Münster und Bielefeld sei. Diese Diskrepanz zum Erläuterungsbericht verstärkt die Zweifel an einer überregionalen Verbindung der Oberzentren.

Zudem ist der Ausbau auf dem Abschnitt Telgte–Münster inzwischen durch das Urteil des OVG Münster (10 A 1487/22 vom 01.07.2024 – Prozessionsweg als Denkmal) nicht mehr zu realisieren, da denkmalrechtliche Belange gegen den Ausbau sprechen, was die durchgängige Leistungsfähigkeit weiter relativiert.

Des Weiteren sieht der BVWP keine Maßnahmen zwischen den Orten vor. Heute ist die B 64 bereits durch mehrere Faktoren zwischen den Orten in ihrer Leistung eingeschränkt:

- tagsüber Geschwindigkeitsreduzierung auf Warendorfer Stadtgebiet in Fahrtrichtung Telgte
- LSA-geregelte Knotenpunkte sowohl in Fahrtrichtung Telgte (Allendorf, Ortsteil Müssingen) als auch in Fahrtrichtung Beelen (Abzweig Wasserwerk, Knotenpunkt K 18)

Die Fahrtzeitverkürzung einer Ortsumgehung, die nach EKL 1 (durchgängige Dreispurigkeit; (teil)planfreie Knotenpunkte) geplant ist, ist somit auf die Gesamtstrecke betrachtet marginal.

Um der prioritären Funktion als Ortsumgehung für Warendorf gerecht zu werden, sollte die B 64 folgerichtig nach LS II geplant werden.

Verbindungen der Kategorie LS II werden standardmäßig nach EKL 2 (RAL) geplant, welche einen Standardentfernungsreich von 10-70 km vorsieht.

Die EKL 2 ermöglicht im Gegensatz zur EKL 1 auch plangleiche, LSA-geregelte Knotenpunkte, sowie kleiner dimensionierte teilplanfreie Knotenpunkte. Zudem sind nur abschnittsweise Überholfahrstreifen notwendig. Dies führt in der Gesamtbetrachtung zu einer kleiner dimensionierten Planung und reduziert damit die Flächeninanspruchnahme und die Auswirkungen auf die Umwelt und alle Schutzgüter.

Die Alternative für eine großräumige Verbindung zwischen Münster und Paderborn stellen heute bereits die Autobahnen A 2 und A 33 dar. Fahrzeitvergleiche belegen, dass die Route über die A 2 oft schneller ist, was die Notwendigkeit eines hochrangigen Ausbaus der B 64 als Fernverbindung zusätzlich entkräfftet.

Ergänzend kommt hinzu, dass bereits 1994 in der Untersuchung des Verkehrsstraßennetzes im Raum Münster/Telgte/Rheda-Wiedenbrück (19.4.2\_UVS\_50 Verkehrsuntersuchung1994) gutachterlich eine geringe Bedeutung für den Fernverkehr festgestellt wurde („Der Fernverkehr hat auf der B64 nur geringe Bedeutung“ (S. 4)).

#### Leistungsfähigkeit der Bestandstrasse:

Der Erläuterungsbericht kommt auf Seite 2 zu dem Schluss, dass für die Ortsdurchfahrt Warendorf ein reibungsloser und verkehrssicherer Verkehrsablauf nicht gewährleistet sei. Dieser pauschalen Aussage wird in der vorliegenden Stellungnahme widersprochen.

Das vorhandene Potenzial der Bestandsbundesstraße ist noch nicht voll ausgeschöpft. Die Trassenführung innerhalb der Ortschaft Warendorf verfügt innerorts über beidseitige Mehrzweckstreifen. Durch Umgestaltung dieses Verkehrsraumes ist es möglich Abbiegespuren zu verlängern. Eine Verlängerung kann einer Überstauung der Knotenpunkte entgegenwirken und somit die Leistungsfähigkeit der Straße insgesamt erhöhen.

Es wird darauf hingewiesen, dass eine koordinierte Schaltung der Lichtsignalanlagen (LSA) – eine sogenannte „Grüne Welle“ – den Verkehrsfluss auf der B64 signifikant verbessern könnte.

Angesichts der "E-Klima-Richtlinien" muss nicht zwingend eine Qualitätsstufe D an Knotenpunkten erreicht werden.

Zudem wird sich mit Fertigstellung der Stadtstraße Nord (Fertigstellung letzter Bauabschnitt in 2026 beabsichtigt) der Verkehr in der Stadt weiter entzerren. Verkehre, die aus Richtung Münster/Everswinkel in Richtung Norden (Sassenberg, Osnabrück, Gütersloh) fahren, können zukünftig über die Stadtstraße abfließen. Bei der Stadtstraße Nord handelt es sich um die nördliche Entlastungsstraße der Stadt Warendorf. Die größtenteils anbaufreie Straße ist zukünftig an neun Knotenpunkten mit dem übrigen Straßennetz verbunden. Die Knotenpunkte lauten (von Westen nach Osten):

- Anschlussstelle B64
- Kreuzung „Hellegraben“
- Kreisverkehr Münsterweg (Anbindung Gewerbegebiet)
- Kreisverkehr Milter Straße (L830)
- Kreuzung „In de Brinke“
- Kreisverkehr Dr. Rau-Allee (K51)
- Kreisverkehr Lange Wieseke (K44)
- Kreisverkehr Abzw. Krankenhaus
- Anschlussstelle B475

## Stellungnahme zur Annahme des vierstreifigen Ausbaus der B 51

Der Erläuterungsbericht geht auf Seite 2 von einem zukünftigen vierstreifigen Ausbau der B 51 zwischen Münster und Telgte aus.

Diese Annahme ist nach aktueller Rechtslage nicht mehr haltbar und muss in der weiteren Planung revidiert werden.

Der Annahme im Bericht steht ein aktuelles Urteil des Oberverwaltungsgerichts (OVG) Münster entgegen. Das Gericht hat mit Urteil vom 01.07.2024 (Az.: 10 A 1487/22) den Planungen für einen vierstreifigen Ausbau eine Absage erteilt. Das OVG Münster hat den "Prozessionsweg" in diesem Bereich als denkmalwürdig eingestuft. Diese Entscheidung hat direkte Auswirkungen auf die Ausbaupläne der B 51 und macht einen vierstreifigen Ausbau an dieser Stelle unmöglich. Die im Erläuterungsbericht getroffenen Annahmen bezüglich der B 51 sind somit obsolet. Die weitere Planung muss die rechtlichen Gegebenheiten des OVG-Urteils berücksichtigen und von einem bestehenden oder maximal dreistreifigen Ausbauzustand der B 51 ausgehen.

## Vorgesehene Anschlüsse an das übrige Verkehrsnetz:

Der Bericht gibt auf Seite 3 an, dass vier Anschlüsse an das übrige Verkehrsnetz vorgesehen sind. Dies bedeutet u.a., dass die politisch gewollte Anbindung der L 547n in einer Doppeltrassierung an den geplanten Knotenpunkt B 64n / L 547alt geführt werden soll.

Diese Art der Verkehrsführung wird seitens der Stadt Warendorf abgelehnt, da sie keine effiziente oder zukunftsfähige Lösung für die Verteilung der Verkehrsströme darstellt und in einem unnötigen Maße unbebaute Fläche versiegelt.

Um die Verkehre angemessen zu verteilen, insbesondere für die Anbindung der "Waterstroate" (Anbindung Stadtstraße Nord, westliche Siedlungsbereiche in Warendorf/Gewerbegebiet) sowie die separate Anbindung der L 547n, ist zwingend ein weiterer, eigenständiger Knotenpunkt westlich der bestehenden L 547 zu planen und herzustellen. Nur so kann eine funktionale und verkehrssichere Lösung für alle betroffenen Verkehrsteilnehmer gewährleistet werden.

## Herabstufung der Bestandsstraße zur Gemeindestraße

Der Erläuterungsbericht (S. 3) beschreibt, dass die derzeitige Ortsdurchfahrt der B 64 sowie die L 547 nördlich des künftigen Knotenpunktes B 64n/L 547 nach der Fertigstellung der Baumaßnahme zur Gemeindestraße abzustufen sind. Dieser Sachverhalt wird ebenfalls im Dokument „12\_Widmung Umstufung\_ÜK01“ dargestellt.

Dieser Annahme wird aus nachfolgenden Gründen widersprochen:

- Anhaltend hohe Verkehrsbelastung: Das bestehende Straßennetz wird auch nach der Inbetriebnahme der B 64n weiterhin signifikante Verkehrsbelastungen aufweisen.
- Überregionaler Verkehr: Diese Belastungen setzen sich weiterhin aus relevanten Anteilen des überregionalen Quell- und Zielverkehrs zusammen. Eine Abstufung zu einer reinen Gemeindestraße, die primär dem innerörtlichen Verkehr dient, wird der tatsächlichen Funktion der Straße als Teil des (über-)regionalen Netzes nicht gerecht. Der Status als übergeordnete Straße (z.B. Bundes-, Landes- oder Kreisstraße) sollte beibehalten werden.

Die Stadt Warendorf bezieht sich hier insbesondere auf § 1 Abs. 1 Fernstraßengesetz (FStrG), da die Bestandsstraßen in der geschlossenen Ortslage weiterhin zum zusammenhängenden Verkehrsnetz gehören und notwendige Straßen zur Aufnahme des weiträumigen Verkehrs darstellen.

## **1.2 Straßenbauliche Beschreibung**

Der Erläuterungsbericht trifft auf Seite 4 die pauschale Feststellung einer hohen Verkehrsbelastung im Untersuchungsgebiet. Diese Aussage impliziert eine problematische Situation oder eine ansteigende Belastungstendenz, welche die Grundlage für weiterführende Planungsannahmen bildet.

Dieser Feststellung stehen jedoch die Ergebnisse der regelmäßig stattfindenden bundesweiten, standardisierten Straßenverkehrszählungen (SVZ) entgegen. Die offizielle Datenbasis belegt einen kontinuierlichen Rückgang des Verkehrs.

### Anzahl der LSA auf der Bestandsbundesstraße

Die Angabe im Erläuterungsbericht, dass sich auf der Bestandsstrecke im Planungsbereich 11 Lichtsignalanlagen (LSA) befinden, ist nichtzutreffend. Die tatsächliche Anzahl der LSA-Anlagen im Untersuchungsbereich beläuft sich auf acht. Hierbei sind zwei dieser Anlagen als Fußgängerlichtsignalanlagen ausgeführt.

### Straßenbauliche Beschreibung der B64n

Die im Erläuterungsbericht beschriebene strassenbauliche Gestaltung der B 64n (EKL 1; Ost- und Westabschnitt EKL 2) wird von der Stadt Warendorf abgelehnt.

Ausgehend vom Widerspruch zur Verbindungsfunction und den zu erwartenden Verkehrsmengen spricht sich die Stadt Warendorf für eine konsistente Planung der Umgehung nach einer niedrigeren Entwurfsklasse aus.

Die genauen positiven Auswirkungen der niedrigeren Entwurfsklassen werden in dieser Stellungnahme unter den Punkten 4.5 und 4.6 detaillierter dargelegt.

## **1.3 Streckengestaltung**

Laut Erläuterungsbericht werden alle Kreuzungen mit dem untergeordneten Straßen- und Wegenetz planfrei oder teilplanfrei ausgeführt (S. 6). Um den Flächenverbrauch zu reduzieren, fordert die Stadt Warendorf, dass die Knotenpunkte gemäß einer niedrigeren EKL (Bspw. EKL 2) kleiner dimensioniert werden und dort, wo es die Verkehrsbelastung zulässt, plangleich ausgebaut werden.

## **2. Begründung des Vorhabens**

### **2.1 Vorgeschichte, vorausgegangene Untersuchungen und Verfahren**

Im Erläuterungsbericht wird auf S. 7 dargestellt, dass eine direkte und schnelle Kraftfahr-Verbindung zwischen Münster und OWL bislang nicht realisiert werden konnte.

Im aktuellen Raumordnungsbericht 2021 kommt das Bundesinstitut für Bau-, Stadt-, und Raumforschung zu einem anderen Ergebnis: Abbildung 8.3 (S. 105) des Raumordnungsberichtes stellt eine Bewertung der Verbindungsqualitäten im MIV 2019 in Anlehnung an die RIN dar. Dort wird für die Verbindung der Räume Münsterland und OWL,

bzw. Münster und Bielefeld für den MIV eine sehr gute Verbindungsqualität (höchste Verbindungsqualitätsstufe) gutachterlich festgestellt.

Des Weiteren benennt der Erläuterungsbericht die Ratsbeschlüsse zum Bau der B 64 (S.7). Der Erläuterungsbericht berücksichtigt jedoch nicht die aktuelle Beschlusslage in den betroffenen Städten und Kommunen. Die Stadt Warendorf hat sich in den jüngsten Beschlüssen klar gegen den überdimensionierten Bau der B 64 ausgesprochen:

- Ratsbeschluss 25.03.2021 ([https://sessionnet.owl-it.de/warendorf/bi/to0050.asp?\\_\\_ktonr=29917](https://sessionnet.owl-it.de/warendorf/bi/to0050.asp?__ktonr=29917)):
  - Der Rat der Stadt Warendorf spricht sich gegen die Planung des überdimensionierten Neubaus der B64 aus und fordert den Bürgermeister dazu auf, den Beschluss des Rates gegenüber anderen politischen Organen zu vertreten.
- Ratsbeschluss 10.07.25 ([https://sessionnet.owl-it.de/warendorf/bi/to0050.asp?\\_\\_ktonr=44170](https://sessionnet.owl-it.de/warendorf/bi/to0050.asp?__ktonr=44170)):
  - Die Stadt Warendorf fordert das sofortige Ende des Planfeststellungsverfahrens für die B64n auf Grundlage der aktuellen Bundesverkehrswegeplanung, BVWP2030.
  - Die bisherige Beschlussfassung zur Resolution der B64n vom 25.03.2021 (Vorlagen Nr.: 3444/2021/1) wird bekräftigt.
  - Die Verwaltung wird beauftragt gemeinsam mit dem Land NRW die Umsetzung kleiner dimensionierter Ortsumgehungen zu prüfen
  - Es soll insbesondere die Umsetzungsvariante „Priorisierung der Ortsumgehung Freckenhorst mit ¾ Kreis“ abschließend geprüft werden
  - Die Verwaltung wird beauftragt, gemeinsam mit dem Land NRW auf den neuen Bundesverkehrsminister zuzugehen, um die oben genannten Punkte (Punkte 2 und 3) vorrangig zu prüfen.

## **2. Verkehrliche und raumordnerische Bedeutung des Vorhabens**

### **2.3.1 Ziele der Raumordnung/Landesplanung und Bauleitplanung**

Auf Seite 13 des Erläuterungsberichtes wird der Regionalplan der Bezirksregierung Münster von 2014 erwähnt. Dort wird die Bedeutung der B 64 als wichtige Straßenverbindung in Richtung OWL benannt.

Im selben Regionalplan werden jedoch auch Aussagen in Bezug auf den bedarfsgerechten Ausbau der Verkehrswege getroffen. Aus diesem Grund verweist die Stadt Warendorf auf den im Regionalplan Münsterland festgeschriebenen Grundsatz G VII.1-2 und macht diesen im vorliegenden Planfeststellungsverfahren geltend.

Die Planung der B64n in der vorgelegten Dimensionierung und Trassierung steht im Widerspruch zu diesem Grundsatz. Konkret wird die Einhaltung nachfolgender Anforderungen nicht ausreichend nachgewiesen.

Der Regionalplan fordert einen strikt bedarfsorientierten Ausbau. Angesichts der inkonsistenten Verkehrsgutachten und der Widersprüche bei den zugrunde gelegten Entwurfsklassen ist der tatsächliche Bedarf für die geplante Dimensionierung nicht schlüssig dargelegt. Es besteht die Forderung, die Planung auf das Mindestmaß zu reduzieren, das durch belastbare Verkehrszahlen gedeckt ist. Der Grundsatz betont die Notwendigkeit, mit knappen Flächen sparsam umzugehen und Belastungen von Menschen, Umwelt und Klima zu minimieren.

Die vorliegende Planung sieht planfreie oder teilplanfreie Kreuzungen vor, die einen erheblichen Flächenverbrauch nach sich ziehen. Es muss geprüft werden, ob weniger flächenintensive Lösungen – auch im Hinblick auf die Verkehrssicherheit (z.B. lichtsignalisierte Kreuzungen statt Kreisverkehre für den Radverkehr) – den Anforderungen genügen und damit dem Flächenschonungsgebot des Regionalplans besser entsprechen.

### 2.3.2 Bestehende und zu erwartende Verkehrsverhältnisse

#### Grundlagen der Verkehrsuntersuchung

Die der Planung zugrunde liegende Verkehrsuntersuchung (VU) basiert auf veralteten Daten (2018/ Prognosejahr 2030) (S.13) und entspricht nicht mehr dem aktuellen Stand der Technik sowie den gesetzlichen Anforderungen. Die Stadt lehnt die Verwendung dieser veralteten Grundlage ab und fordert eine Aktualisierung der Verkehrsdaten aus den folgenden Gründen:

- Die VU verwendet Analysedaten aus dem Jahr 2018 für das Prognosejahr 2030. Gemäß den jeweiligen §§ 4 der Ausbaugesetze ist das Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) jedoch verpflichtet, spätestens nach Ablauf von fünf Jahren die Bedarfspläne an die tatsächliche Wirtschafts- und Verkehrsentwicklung anzupassen. Die Grundlage für diese gesetzlich geforderte Bedarfsplanüberprüfung (BPÜ) ist die mittlerweile verfügbare Verkehrsprognose 2040 (VP 2040). Diese aktuellere Prognose muss als Basis für die vorliegende Planung herangezogen werden.
- Eine Planung, die auf veralteten Annahmen beruht, ist nicht plausibel. Die Prognose kann die zu erwartenden Auswirkungen des Vorhabens nicht zuverlässig abbilden, da relevante Entwicklungen unberücksichtigt bleiben. Das seit der Coronapandemie veränderte Verkehrsverhalten, insbesondere der Trend zu mehr Home Office, findet in den Altdaten keine Berücksichtigung.

Des Weiteren wurden als Grundlage verschiedene Verkehrserhebungen (SVZ 2015, Dauerzählstellen, projektspezifische Knotenpunkt- und Querschnittszählungen 2018) für die Verkehrsuntersuchung herangezogen (S.13). Im Ergebnis wird für das Analysenetz+ 2018 für den Abschnitt Wallpromenade ein DTV Kfz/24h von 15.000 Fahrzeugen angesetzt. Diese Annahme steht in einem erheblichen Widerspruch zu den SVZ der vergangenen Zähljahre.

Dies wird durch die standardisierten SVZ-Ergebnisse an der Zählstelle 4317 (Wallpromenade zwischen Freckenhorster Tor und Osttor) deutlich:

Zwischen 2000 und 2015 (2021) wurden für den Kfz-Verkehr nachfolgende Werte ermittelt (DTV Kfz/24h):

2000 13.300  
2005 13.445  
2010 12.169  
2015 11.560  
2021 9.567 (Corona)

Betrachtet man den Zeitraum von 2005 (13.445 Kfz) bis zum letzten regulären Zähljahr 2015 (11.560 Kfz), so ergibt sich bereits eine Reduktion von rund 14% des täglichen Verkehrsaufkommens.

Die Entwicklung des Schwerverkehrs bestätigt diese Tendenz an der gleichen Zählstelle ebenfalls, mit einem signifikanten Rückgang von 1.380 Schwerverkehrsfahrzeugen (2005) auf 1.064 (2015).

Der zu hoch gegriffene Ansatz der Verkehrsbelastung für das Analysenetz zieht sich nachfolgend durch die gesamte Verkehrsuntersuchung. Der Prognose-Bezugsfall (BF1) 2030 sieht für den Abschnitt Wallpromenade 16.500 Kfz/24h für das Jahr 2030 vor. Diese Zahl ist nicht plausibel. Im Prognose Planfall wird eine Reduzierung des Verkehrs auf 8.000 Kfz/24h im Bereich der Wallpromenade unterstellt (S.15 EB).

Für die Bestandsbundesstraße wird im Prognose Planfall angenommen, dass zwischen dem Knotenpunkt mit der Andreasstraße und dem Knotenpunkt am Osttor Tempo 30 eingeführt wird (S.26 VU).

Weder 2020, als die Verkehrsuntersuchung erstellt wurde, noch heute ermöglicht die StVO eine Anordnung von Tempo 30 ohne Begründung auf der Bestandsbundesstraße. Durch diese tatsächlich nicht umsetzbare Annahme ist in dem projektspezifischen Verkehrsmodell der Widerstand auf der Bestandstrasse unzulässig erhöht worden, so dass im Modell stärkere Verlagerungseffekte auf die B64n eintreten als tatsächlich anzunehmen wären.

#### Einsatz eines projektspezifischen Verkehrsmodells

Des Weiteren wird dargelegt, dass für die Verkehrsuntersuchung ein eigenes Verkehrsmodell aufgebaut und kalibriert wurde (VU S.2).

Die Stadt Warendorf widerspricht der Nutzung eines projektspezifischen Verkehrsmodells und verweist zur Simulation der Verkehrsbelastungen auf das Landesverkehrsmodell 2035 NRW (LVM NRW), welches 2024 erschienen ist. Das LVM NRW enthält umfassendere Annahmen über die Entwicklung des Verkehrs in ganz NRW (inkl. ÖPNV). Als standardisiertes Instrument der Landesplanung ist es objektiver und plausibler als ein projektspezifisches Verkehrsmodell. Es besitzt somit eine höhere Prognosefähigkeit, da es die Wechselwirkungen des Verkehrs auf Landesebene abbildet. Des Weiteren ist beim verwendeten projektspezifischen Verkehrsmodell nicht schlüssig dargelegt, wie viele Verkehrszellen auf dem Stadtgebiet und in der näheren Umgebung gebildet wurden.

#### Widersprüchliche Annahmen zu den EKL im Erläuterungsbericht und der Verkehrsuntersuchung

Die im Erläuterungsbericht und der Verkehrsuntersuchung getroffenen Annahmen zur Entwurfsklasse der Neubaustrecke B 64n stehen in massivem Widerspruch zueinander.

Eine schlüssige und einheitliche Datengrundlage für die Verkehrsprognosen und der Dimensionierung liegt somit nicht vor.

Im Erläuterungsbericht wird beschrieben, dass die B64n nach EKL 1 geplant ist. Im West- und Ostabschnitt wird hingegen auf die EKL 2 zurückgegriffen, da dort die Verkehrsnachfrage geringer ist (S.4). Im Verkehrsgutachten wird im Prognose-Planfall 1 (PP1) unterstellt, dass die B64n nach EKL 1 geplant wird und lediglich der Ostabschnitt nach EKL 2 eingestuft ist (VU S. 26). Dies widerspricht der EB-Aussage, wonach auch der Westabschnitt gemäß EKL 2 geplant werden soll. Im Prognose-Bezugsfall 1 (PB1) geht das Gutachten sogar davon aus, dass die Trasse zwischen Warendorf und Herzebrock-Clarholz durchgängig nach EKL 1 geplant wird (VU S. 22).

Das Verkehrsgutachten unterstellt somit explizit, dass für die gesamte Strecke zwischen Warendorf und Herzebrock-Clarholz (auch auf den Zwischenstücken) die EKL 1 maßgeblich ist (VU S. 42). Die im Verkehrsgutachten angenommene Einstufung der Verbindung zwischen Warendorf und Herzebrock-Clarholz in die EKL 1 ist im Bundesverkehrswegeplan (BVWP) nicht aufgeführt und entbehrt damit der bundesplanerischen Grundlage.

Aus den genannten Gründen sind die Verkehrsdaten auf Basis der aktuellen Verkehrsprognose 2040 des Bundes, plausibler Zähldaten und des Landesverkehrsmodells NRW 2035 nachzubessern, um eine realistische und rechtssichere Grundlage für das Planfeststellungsverfahren zu gewährleisten.

### **2.3.3 Verbesserung der Verkehrssicherheit**

Auf Seite 16 des Erläuterungsberichts wird erneut dargelegt, dass die Ortsdurchfahrt zur Gemeindestraße herabgestuft wird. Dies biete die Möglichkeit einer Umgestaltung, die den Bedürfnissen eines Ortskernes mit Einzelhandel und Wohnumfeldverbesserung entspricht.

Die in Aussicht gestellte Umstufung der heutigen B 64-Bestandstrasse zur Gemeindestraße wird, wie bereits beschrieben, seitens der Stadt Warendorf abgelehnt und ist auch nicht plausibel. Die im Erläuterungsbericht getroffenen Aussagen treffen im Wesentlichen nicht zu.

Die Bestandstrasse der B 64 verläuft nicht unmittelbar im historischen Ortskern von Warendorf. Der eigentliche, innerhalb der historischen Stadtmauern liegende, Ortskern mit seinem Einzelhandelsangebot wird nicht direkt berührt.

Auch nach der Fertigstellung der B 64n wird die Bestandstrasse weiterhin vom überörtlichen Ziel- und Quellverkehr beansprucht. Die prognostizierte Restverkehrsbelastung von ca. 8.000 Kfz/24h ist für eine Gemeindestraße signifikant hoch und widerlegt die Annahme, die Trasse würde zu einer verkehrsberuhigten Innerortsstraße. Die hohe Restverkehrsbelastung hat direkte negative Konsequenzen für die Planung der Radverkehrsinfrastruktur (RV).

Gemäß den Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA) liegt die prognostizierte Verkehrsbelastung bei einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h im Übergang von Belastungsstufe II zu III (ERA S.19). Dies erfordert die Führung des Radverkehrs auf eigenständigen Radverkehrsanlagen (bspw. baulich getrennter Radweg, Radfahrstreifen). Die Umsetzung einer sicheren Radverkehrsanlage erfordert einen großen Flächenbedarf, der nur durch den Einbezug der vorhandenen Seitenstreifen realisiert werden kann.

Des Weiteren steht die Bewertung im Erläuterungsbericht im Widerspruch zur städtebaulichen Beurteilung des Projektes auf der Projekthomepage (Modul D [https://www.bvwp-projekte.de/strasse/B64\\_B51-G10-NW-T3-NW/B64\\_B51-G10-NW-T3-NW.html](https://www.bvwp-projekte.de/strasse/B64_B51-G10-NW-T3-NW/B64_B51-G10-NW-T3-NW.html)). Dort ist festgehalten, dass das Projekt eine geringe städtebauliche Bedeutung besitzt.

Zusammenfassend lässt sich festhalten, dass die im Erläuterungsbericht genannten Vorteile einer Umgestaltung für den Ortskern nicht in dem Maße gegeben sind, wie sie beschrieben werden. Die prognostizierte hohe Restverkehrsbelastung stellt hohe Anforderungen an eine sichere Radverkehrsführung. Deshalb wäre aus Sicht der Stadt Warendorf im Falle einer Realisierung der Planung eine Herabstufung als Landes- oder Kreisstraße, nicht aber als kommunale Straße in den Blick zu nehmen.

## **2.4 Verringerung bestehender Umweltbeeinträchtigungen**

Vor dem Hintergrund der fehlerhaften Verkehrsuntersuchung ist die Bewertung der Verringerung bestehender Umweltbeeinträchtigungen (17.1, Immissionstechnische Untersuchungen Erläuterungsbericht Lärmtechnik) und 17.2, Immissionstechnische Untersuchungen (Luftschadstoffgutachten des Büros Lohmeyer, Karlsruhe) zu aktualisieren.

## **3. Vergleich der Varianten und Wahl der Linie**

### **3.2 Beschreibung der untersuchten Varianten**

Laut Erläuterungsbericht sind die damaligen nördlichen Trassenvarianten aus der genaueren Betrachtung ausgeschieden, da die Emsquerung sowie die nördlichen Wohnbereiche ein hohes Konfliktpotential aufweisen (S.19ff).

Gegenwärtig befindet sich die Stadtstraße Nord im Bau. Mit der Fertigstellung des letzten Bauabschnittes der Stadtstraße Nord wird für das Jahr 2026 gerechnet. Weitere Ausführungen zur verkehrlichen Bedeutung der Stadtstraße Nord werden unter 4.2 aufgeführt.

Neben den dargestellten Varianten im Erläuterungsbericht wurden in Abstimmung mit dem Ministerium für Umwelt, Naturschutz und Verkehr (MUNV) noch weitere Varianten zur Prüfung vorgeschlagen. Die Prüfung sollten seitens Straßen.NRW und mit Hilfe des LVM durchgeführt werden. Ziel der weiteren Varianten war es die Flächeninanspruchnahme weiter zu verringern. So sollte u.a. geprüft werden, ob im östlichen Bereich die B 64n mit dem Anschluss an die B 475 endet und die Verkehre durch Ausbau des bestehenden Knotenpunktes B 64/B 475 abgewickelt werden können. Auch der Ausbau des bestehenden Knotenpunktes B 64/B 475 wurde in diesem Zusammenhang thematisiert.

## **4 Technische Gestaltung der Baumaßnahme**

### **4.1 Ausbaustandard**

#### **4.1.1 Entwurfs- und Betriebsmerkmale**

Im Erläuterungsbericht ist dargelegt, dass die B 64n der Kategorie LS I der RIN zugeordnet wird und dementsprechend nach EKL 1 der RAL geplant wird. Für den westlichen und östlichen Abschnitt wird aufgrund der Verkehrsbelastung auf die EKL 2 zurückgegriffen, so dass letztlich der Abschnitt von ca. 4+500 bis ca. 6+850 in EKL 1 verbleibt (S. 29).

Wie bereits unter „1.1 planerische Darstellung“ dargelegt widerspricht die Stadt Warendorf sowohl der dargestellten Verbindungsfunktion als auch der daraus resultierenden Entwurfsklasse. Der Widerspruch bezieht sich gleichermaßen auf die geplanten Knotenpunkte.

#### **4.1.2 Vorgesehene Verkehrsqualität**

Die Aussage, dass überall mindestens die Qualitätsstufe D erreicht wird (S. 30), basiert auf den herkömmlichen Bewertungskriterien.

Die Stadt lehnt diese pauschale Zielvorgabe jedoch ab und verweist auf die E-Klima von 2022 der FGSV. Nach den "Empfehlungen zur Anwendung und Weiterentwicklung von FGSV-Veröffentlichungen im Bereich Verkehr zur Erreichung von Klimaschutzz Zielen" können im

Sinne des Klimaschutzes auch Qualitätsstufen, die unterhalb von D liegen (d.h. E oder F), akzeptiert oder sogar angestrebt werden. Die vorliegende Planung, die auf die Erreichung von mindestens Stufe D ausgelegt ist, erscheint der Stadt daher als überdimensioniert und nicht im Einklang mit aktuellen Klimaschutzvorgaben. Aus diesem Grund darf die Zielerreichung einer Qualitätsstufe (hier D) kein Argument für den Ausbaustandard und die Dimensionierung der Strecke so wie der Knotenpunkte sein.

#### **4.2 Bisherige/zukünftige Straßennetzgestaltung**

Auf den Seiten 31 und 32 des Erläuterungsberichtes wird beschrieben, dass das untergeordnete Straßen- und Wegenetz an mehreren Stellen dauerhaft unterbrochen wird.

Dies bedeutet sowohl für den MIV als auch für den Fuß- und Radverkehr eine Verschlechterung der Erreichbarkeit von lokalen Zielen. Die dauerhafte Unterbindung des untergeordneten Straßen- und Wegenetzes führt zu Umwegen im lokalen Verkehr. Des Weiteren wird den Kompensationsbauten in ihrer Dimensionierung widersprochen.

Im Zuge der Umsetzung einer kleiner dimensionierten Planung der B64n sollte geprüft werden, ob die K3 plangleich an die B64n angeschlossen werden kann. Dies verbessert sowohl die Anbindung der Verkehre aus Everswinkel an die Umgehungsstraße, als auch die Anbindung des westlichen Gewerbegebiets sowie der Siedlungsbereiche im Westen von Warendorf.

Gleiches gilt für die Anbindung der Waterstroate an die B64n. Auch hier sorgt die Anbindung der Waterstroate für eine bessere Anbindung des westlichen Gewerbegebiets und der Siedlungsbereiche an die B64n.

Des Weiteren erfolgt in diesem Bereich die Anbindung der Stadtstraße Nord an die B64n. Mit Anschluss der Stadtstraße Nord an die Umgehungsstraße, können sowohl die stadtbezogenen Verkehre mit einer Quell- und Zielrelation über die Umgehungsstraße abgewickelt werden, als auch regionale Verkehre, die ihre Quell- und Zielrelation in Milte oder Füchtorf haben. In Folge dessen wird das bestehende Straßennetz in der Ortsdurchfahrt Warendorfs weiter entlastet.

Da sich, wie bereits dargelegt, die Stadt Warendorf gegen die Doppeltrassierung B64n/L547n ausspricht, wird gefordert, im Knotenpunkt Waterstroate zusätzlich die Anbindung der zukünftigen Ortsumgehung Freckenhorst an das regionale und lokale Straßennetz vorzusehen.

Des Weiteren widerspricht die Stadt Warendorf im Bereich Waterstroate den aktuellen Planungen des Geh- und Radweges, der im Bereich der Überführung 2,50m betragen soll. Die Überführung des Geh- und Radweges im Bereich Waterstroate ist Teil einer wichtigen Rad- und Fußverkehrsverbindung zwischen Warendorf und Freckenhorst.

Gemäß Radverkehrskonzept der Stadt Warendorf handelt es sich hier um eine Hauptverbindung im Radverkehrsnetz. Die Hauptverbindung ist durch zwei Fahrradstraßen (Von-Ketteler-Straße im Schulviertel 2024 realisiert und der Feidiekstraße Umsetzung 2025/2026) sowie unabhängigen Geh- und Radwegen im Außenbereich und im Wohngebiet Hanseviertel charakterisiert. Vor allem zu Schulbeginn und am Nachmittag gibt es signifikante Radverkehrsspitzen im Schülerverkehr. Um die Leistungsfähigkeit der Fuß- und Radverbindung zu gewährleisten, fordert die Stadt Warendorf, dass die der Geh- und Radweg in diesem Bereich breiter ausgeführt wird.

Gleiches gilt für die Fuß- und Radverkehrsverbindung im Bereich des Knotenpunktes B64n/L547. Der straßenbegleitende Geh- und Radweg entlang der L547 ist ebenfalls als Hauptverbindung im Radverkehrskonzept der Stadt Warendorf festgelegt. Im kreisweiten Radverkehrskonzept handelt es sich bei diesem Bereich um eine priorisierte Veloroute, so dass hier eine Mindestbreite von 3,00m vorgesehen ist. Unter dieser Vorgabe wurde im Jahr 2025 bereits der Geh- und Radweg entlang der L547 zwischen Warendorf und Freckenhorst ausgebaut.

Gravierende Verschlechterungen im untergeordneten Straßen- und Wegenetz treten im Bereich des Vogelviertels und des Heuviertels (Wohnsiedlungen im Süden Warendorfs) ein.

Der Entfall zahlreicher Verbindungen im untergeordneten Straßen- und Wegenetz – namentlich Düsternweg, Heustraße und Schafstraße – wird von der Stadt als inakzeptabler Eingriff in die städtische Infrastruktur bewertet.

Die genannten Wege sind für das südliche Gebiet der Kernstadt von essenzieller Bedeutung für die Naherholung und die Durchlässigkeit des Fuß- und Radverkehrs. Des Weiteren verläuft unter anderem die 100 Schlösser Route in diesem Bereich über die Breite Straße, so dass das lokale Wegenetz in diesem Bereich auch für den touristischen Radverkehr eine große Bedeutung besitzt. Eine Reduzierung des Wegenetzes auf lediglich die Breite Straße als verbleibende Verbindung für den Fuß- und Radverkehr stellt eine erhebliche Einschränkung der Lebensqualität und der Mobilitätsoptionen für die Bürgerinnen und Bürger dar und wird daher abgelehnt.

#### **4.3 Widmung**

Die Herabstufung der derzeitigen B64 und der L547 nördlich des künftigen Knotenpunktes zu Gemeindestraßen nach Fertigstellung der Baumaßnahme wird von der Stadt Warendorf abgelehnt (S.33, 12\_Widmung Umstufung\_ÜK01 u. 11\_Regelungsverzeichnis\_anonym).

Die Stadt vertritt die Auffassung, dass die Bestandsstraßen auch nach der Inbetriebnahme der B64n weiterhin Funktionen des überörtlichen Verkehrs erfüllen werden. Um der zukünftigen Verkehrsfunktion und der damit verbundenen Nutzungsintensität gerecht zu werden, sollten diese Straßen daher weiterhin in der Baulast eines nichtkommunalen, übergeordneten Baulastträgers (Bund, Land oder Kreis) verbleiben. Eine Übernahme der Baulast und den damit einhergehenden finanziellen Lasten für Unterhaltung und Betrieb durch die Stadt wird als nicht sachgerecht erachtet.

Die geplante Verlegung des Radverkehrs zwischen Warendorf und Beelen auf das untergeordnete Wegenetz stellt eine erhebliche Verschlechterung des Radverkehrsnetzes dar (S.33). Die Stadt Warendorf lehnt diese Maßnahme ab.

Im Zuge einer Gleichberechtigung aller Verkehrsträger, wie sie aktuellen Planungsstandards entspricht, sollten auch für den Rad- und Fußverkehr adäquate, sichere und leistungsfähige Infrastrukturangebote geschaffen und nicht, wie hier vorgesehen, auf minderwertige Routen abgedrängt werden. Die Planung steht im Widerspruch zu den Zielen einer modernen, nachhaltigen Verkehrsentwicklung, die den Umweltverbund stärken soll.

## **4.4 Linienführung**

### **4.4.2 Kleinräumige Trassenführung**

Die Notwendigkeit des Abrisses eines vorhandenen Wohngebäudes bei Bau-km 4+600 für die Realisierung der Anschlussstelle L547/B64 verdeutlicht den erheblichen Flächenverbrauch, den die vorliegende Planung generiert.

Die gewählte Doppeltrassierung (B64n/L547n) führt zu einem unnötig hohen Flächenverbrauch und greift in bestehende Siedlungsstrukturen ein.

Auch die generelle Dimensionierung des geplanten Knotenpunktes an dieser Stelle wird als überdimensioniert angesehen, was ebenfalls zu einem erhöhten und aus Sicht der Stadt nicht zu rechtfertigenden Flächenverbrauch führt.

Die massiven Einschnitte im östlichen Plangebiet ("Landratsbüsch") (S. 35) sind aus Sicht der Stadt Warendorf inakzeptabel. Die Stadt fordert daher, die Möglichkeit eines ersatzlosen Verzichts auf den Neubau der B64n in dem Abschnitt zwischen der B475 und der Bestandstrasse der B64 intensiv zu prüfen.

Stattdessen soll der Verkehr über die bereits vorhandene B475 zum bestehenden Knotenpunkt B64/B475 geführt werden. An diesem Knotenpunkt sind nach Einschätzung der Stadt noch Ausbaupotentiale vorhanden, die genutzt werden sollten, bevor neue Flächen verbraucht werden. Ein solcher Verzicht hätte einen positiven Effekt für den Schutz der wertvollen Naturpotentiale in den "Landratsbüschchen" und sichert die dortige Erholungsnutzung für die Bevölkerung.

### **4.4.3 Linienführung im Lageplan**

Die Aussage, dass sich die Linienführung nach der Entwurfsklasse (EKL) 1 richtet, wird von der Stadt Warendorf kritisch gesehen (S.36).

Bei einer Planung nach EKL 2 (oder niedriger) können die Radien und Dimensionierungen der Trassierungselemente in geringerem Umfang gewählt und angepasst werden. Dies hätte zur Folge, dass sich die B64n harmonischer in die umgebende Landschaft einfügt, der Flächenverbrauch reduziert wird und die Eingriffe in Natur und Landschaft minimiert werden können.

Die aktuelle Wahl der EKL 1 wird als nicht notwendig erachtet und führt zu einer überdimensionierten Planung.

### **4.4.5 Linienführung im Höhenplan**

Die geplante Linienführung, die sich an der EKL 1 orientiert, wird von der Stadt Warendorf kritisch betrachtet (S.36).

Die Stadt vertritt die Auffassung, dass die Anwendung der EKL 2 eine sachgerechtere Lösung darstellen würde. Eine Planung nach EKL 2 (oder niedriger) ermöglicht eine kleinere Dimensionierung der Trassierungselemente und die Realisierung von plangleichen Knotenpunkten. Dies führt zu einer besseren Einbindung der Straße in die Landschaft und reduziert die Zerschneidung der Sichtachsen, so dass im Ergebnis die visuellen Beeinträchtigungen minimiert werden.

Die Wahl der EKL 1 wird als nicht erforderlich angesehen und führt zu einer überdimensionierten und landschaftlich störenden Planung.

## 4.5 Querschnittsgestaltung

### 4.5.1 Querschnittselemente und Querschnittsbemessung

Die Festlegung auf den Querschnitt RQ 15,5 (durchgehender dreistreifiger Querschnitt) und abschnittsweise RQ 11,5+ (mit Überholfahrstreifen) (S. 41) wird von der Stadt Warendorf abgelehnt, da sie auf der nicht notwendigen EKL 1 basiert.

Die Stadt fordert die Anwendung der Querschnitte der EKL 2 (oder niedriger), namentlich RQ 11,5 und RQ 11,5+. Diese Querschnitte ermöglichen eine signifikante Flächeneinsparung.

Sollten die tatsächlich zu prognostizierenden Verkehrsstärken niedriger ausfallen als in der aktuellen Verkehrsuntersuchung angenommen, können die dreistreifigen Überholabschnitte weiter reduziert werden, was den Eingriff in die Landschaft minimiert.

Die Anpassung der Planung gilt im gleichen Maße für die Fahrbahnbefestigung (Kapitel 4.5.2 EB) und der Böschungsgestaltung (Kapitel 4.5.3 EB).

## 4.6 Kreuzende Straßen und Wege, Knotenpunkte, Zuwegungen

Die Planung, dass vier Verknüpfungspunkte mit dem untergeordneten Straßennetz vorgesehen sind (S. 44), wird von der Stadt Warendorf als unzureichend erachtet.

Die Stadt Warendorf fordert die Umsetzung weiterer Knotenpunkte.

Der zusätzliche Knotenpunkt im Bereich der Waterstroate ist aus städtischer Sicht essenziell für die direkte Anbindung des Gewerbegebiets sowie der geplanten Stadtstraße Nord. Der zusätzliche Knotenpunkt trägt auch der perspektivischen städtebaulichen Entwicklung der Stadt Warendorf Rechnung. In den zeichnerischen Festlegungen des Regionalplan Münsterland sind große Flächen sowohl für die Gewerbegebietsentwicklung als auch der Siedlungsentwicklung (Lückenschluss Siedlung Walgernheide mit der Kernstadt) in diesem Bereich vorgesehen.

Aus den genannten Gründen ist zudem die Kreisstraße K3 an die B64n anzubinden. Eine Anbindung der K3 ermöglicht eine bessere Verteilung der Quell- und Zielverkehr im Bereich des Gewerbegebiets und des Siedlungsgebietes, so dass Umwege, um auf die B64n auf- oder abzufahren eingespart werden können.

Zudem ermöglicht dieser Anschluss in Verbindung mit der L547n die Vermeidung der kritisierten Doppeltrassierung, gemäß Beschlusslage.

Die Planung, dass Kreuzungen höhenungleich hergestellt werden (S. 44), wird von der Stadt Warendorf abgelehnt.

Die Stadt betont, dass durch die Anwendung einer niedrigeren Entwurfsklasse als EKL 1 die Möglichkeit besteht, plangleiche, LSA-geregelte Knotenpunkte zu realisieren.

Diese Bauweise führt zu einer signifikanten Reduzierung des Flächenverbrauchs im Vergleich zu den landschaftsintensiven, höhenungleichen Lösungen mit Kreisverkehren und ermöglicht eine harmonischere Einbindung der Straße in die Umgebung.

#### **4.6.1 Anschlussstellen**

##### Westlicher Anschluss (S. 44):

Die aktuelle Planung sieht vor, dass die Auffahrt auf die B64n aus westlicher Richtung nur aus Richtung Telgte kommend möglich ist. Dies wird als unzureichend erachtet. Es stellt ein weiteres, starkes Argument für die Einrichtung eines zusätzlichen Knotenpunktes im Bereich der Waterstroate dar. Nur mit diesem zusätzlichen Anschluss im Bereich der Waterstroate kann sichergestellt werden, dass die Verkehre aus dem gesamten westlichen Stadtgebiet (insbesondere aus dem Gewerbegebiet und von der Stadtstraße Nord) effizient auf die B64n geführt werden können.

Ein Verzicht auf den zusätzlichen Knotenpunkt hätte zur Folge, dass die Ziel- und Quellverkehre des westlichen Stadtgebietes, sofern sie aus bzw. nach Osten und Süden geleitet werden, weiterhin über das bestehende Straßennetz der B64 und L547 geführt werden müssen. Dies konterkariert die Ziele der Verkehrsentlastung durch die B64n.

##### Anschlussstelle L547 (S. 44):

Die Stadt fordert die Prüfung der Umgestaltung dieses Knotenpunktes nach niedrigerer EKL, entweder als teilplanfreien oder als plangleichen Knotenpunkt. Die aktuelle Planung wird abgelehnt.

Es wird zudem angeregt, die Anbindung der L547 nicht an diesem Knotenpunkt, sondern bereits im Bereich der Waterstroate zu realisieren. Durch einen Entwurf nach niedrigerer EKL können die vorgesehenen Kreisverkehre (45m Durchmesser) entfallen. Dies führt sowohl zu einem geringeren Flächenverbrauch als auch zu einer konfliktfreieren und sichereren Führung des Radverkehrs an LSA-geregelten Knotenpunkten im Vergleich zu groß dimensionierten Kreisverkehren.

##### Anschlussstelle B475:

Die Stadt fordert die Prüfung der Umgestaltung dieses Knotenpunktes nach EKL 2 (oder niedriger).

Durch einen Entwurf nach einer niedrigeren EKL kann der vorgesehene Kreisverkehr (40m Durchmesser) entfallen. Dies führt zu einem geringeren Flächenverbrauch. Zudem wird die Straße besser in die Landschaft eingebunden.

#### **4.6.2 kreuzende Straßen und Wege, Ersatzwege und Zufahrten**

Wie bereits ausgeführt (zu Kapitel 4.2) widerspricht die Stadt Warendorf den massiven Unterbrechungen der bestehenden Straßen und Wege im untergeordneten Netz entstehen. Dies schwächt das lokale Verkehrsnetz sowohl für den MIV (beispielsweise durch die Abbindung der Schafstraße) als auch für den Fuß- und Radverkehr (beispielsweise Düsterweg, Schafstraße).

Diese unterbrochenen Wegebeziehungen haben für die Bevölkerung im Süden Warendorfs eine große Bedeutung, sowohl für den Alltagsverkehr als auch für die Naherholung und sportliche Aktivitäten. Aus diesem Grund kann der Aussage im Erläuterungsbericht (S. 47), dass „die vorhandenen Wegebeziehungen für Fußgänger und Radfahrer auch nach Verwirklichung der Baumaßnahme – wenn auch teilweise umwegig – bestehen“ bleiben, nicht

gefolgt werden. Die Umwege bedeuten ein inakzeptable Qualitätseinbußen und Einschränkungen der Mobilität.

#### **4.8 Ingenieurbauwerke**

Eine Planung niedriger als EKL 1 wirkt sich positiv auf die Dimensionierung der Ingenieurbauwerke aus, indem sie in der Regel schlankere und weniger raumgreifende Konstruktionen nötig machen.

Zudem wird den lichten Höhen an den Querungen im Bereich der Bahntrasse widersprochen.

In den Planfeststellungsunterlagen wird eine lichte Höhe von größer/gleich 4,90 m über Schienenoberkante für beide Querungen der B64n mit der Bahntrasse angegeben. Die Bahnstrecke Münster – Warendorf – Rheda-Wiedenbrück ist gegenwärtig nicht elektrifiziert, jedoch muss die Planung eine potenzielle zukünftige Elektrifizierung berücksichtigen. Laut Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung (EBO), Anlage 1 (zu § 3 Abs. 1 Nr. 2), ist bei einer Elektrifizierung ein Regellichtraum von 5,00 m bis 5,34 m freizuhalten. Die geplante lichte Höhe von 4,90 m ist somit nicht zukunftssicher und entspricht nicht den Vorgaben für eine mögliche Elektrifizierung. Die Stadt Warendorf hat sich in ihrem Mobilitätskonzept für eine Elektrifizierung der Bahntrasse ausgesprochen (Baustein B6/ Mobilitätskonzept Stadt Warendorf 2025).

#### **4.9 Lärmschutzanlagen**

Bei einer kleiner dimensionierten Ausführung der B64n muss zwingend auch die Dimensionierung der geplanten Lärmschutzanlagen überprüft und entsprechend angepasst werden, da sich die emissions- und immissionsrelevanten Parameter (wie bspw. Trassenlage, Geschwindigkeit) ändern können.

Wie den Lageplänen zu Immissionen zu entnehmen ist (07.2\_Immissionen\_Lageplan03, 07.2\_Immissionen\_Lageplan04, 07.2\_Immissionen\_Lageplan05 und 07.2\_Immissionen\_Lageplan06), ist in Teilen des Trassenverlaufes kein aktiver Lärmschutz vorgesehen. Dies betrifft den Bereich Walgernheide (bis zum Brückenbauwerk Waterstroate), den Bereich Hanseviertel (Waterstroate bis Freckenhorster Straße), sowie den Bereich auf Höhe des Kreishauses. Dieser Planung wird widersprochen. Gerade im Kreuzungsbereich am Kreishaus kommt es durch die Beschleunigungsvorgänge zu erhöhten Lärmimmissionen. Zudem ist im genannten Bereich mit zusätzlichen Auswirkungen durch die L547n zu rechnen.

#### **4.10 Baugrund/Erarbeiten**

Auf Seite 55 des Erläuterungsberichtes wird aufgeführt, dass die geplante Straße überwiegend geländenah in leichter Dammlage verläuft und im Bereich von Überführungen auch größere Dämme aufweist. Diese Planung führt dazu, dass sich die Trasse nicht harmonisch in die flache Münsterländer Parklandschaft eingliedert, sondern als massiver Fremdkörper wahrgenommen wird.

Bei einer alternativen Planung mit kleiner dimensionierten Knotenpunkten (beispielsweise plangleiche statt höhenungleiche Knotenpunkte) bestünde die Möglichkeit zu einer signifikanten Reduktion der Dammhöhen und somit zu einer besseren landschaftlichen Integration.

#### **4.11 Entwässerung**

Bzgl. der Entwässerung der B64n führt der Erläuterungsbericht aus, dass der Planungsraum von mehreren kleinen Gewässern, die als Vorflut dienen, durchzogen wird (S.56).

Es bestehen erhebliche Zweifel, ob die Entwässerungssituation, insbesondere bei Extremwetterereignissen, ausreichend dimensioniert und gewährleistet ist.

Die Gewässer im Plangebiet entwässern in Richtung Ems und durchfließen in ihrem Verlauf nach Norden auch besiedelte Flächen der Stadt Warendorf. Dort sind die Gewässer streckenweise verrohrt.

Durch die Planung der B64n werden große Flächen versiegelt. Das anfallende Oberflächenwasser kann somit nicht mehr im Boden versickern, sondern wird in Richtung dieser Gewässer abgeleitet.

Hinzu kommt, dass im südlichen Bereich von Warendorf die zusätzliche Versiegelung durch die L547n in diesem Planfeststellungsverfahren nicht berücksichtigt wurde. Die zusätzliche versiegelte Fläche vergrößert die abzuführenden Wassermengen signifikant.

Gerade die Hochwassereignisse der vergangenen Jahre (z.B.: 2010, 2015 und 2023) in der Region haben gezeigt, dass die Gräben und Bäche diese Wassermengen nicht abführen konnten. Teilweise waren landwirtschaftliche Flächen nach langanhaltendem Niederschlag mehrere Wochen überflutet.

Aus diesen Gründen bestehen erhebliche Zweifel, ob die Entwässerungssituation, insbesondere bei Extremwetterereignissen, ausreichend dimensioniert und gewährleistet ist. Vor allem im verrohrten Siedlungsbereich der Kernstadt ist der notwendige Hochwasserschutz nicht hinreichend dargelegt und nachgewiesen.

#### **5. Angaben zu den Umweltauswirkungen**

Die Annahmen zur Verkehrsbelastung (S.58) beruhen auf einer veralteten und fehlerhaften Verkehrsuntersuchung (siehe Stellungnahme zur Verkehrsuntersuchung und 2.3.2).

Bei der Betrachtung sind die Werte einer überarbeiteten Verkehrsuntersuchung zu Grunde zu legen. In Bezug auf den Menschen und die menschliche Gesundheit wird festgestellt, dass der Strukturreichtum des Landschaftsraumes durch Gräben, Bäche und Waldbereiche erhöht wird und dieser Raum in seiner Gesamtheit wichtige Erholungsmöglichkeiten für die Bewohner der umliegenden Siedlungsbereiche (Warendorf, Freckenhorst, Beelen, Everswinkel) darstellt (S. 59). Aufgrund der herausragenden Bedeutung dieses Landschaftsraumes für die Naherholung und die Lebensqualität der Bevölkerung müssen die Eingriffe in eben diesen Raum durch die geplante Trasse so gering wie möglich gehalten werden. Die vorliegende Planung mit ihrer Dimensionierung (EKL 1) wird diesem Anspruch nicht gerecht.

Das Gebot des minimalen Eingriffs gilt auch für Schutzgüter Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt (5.2), Boden (5.3), Wasser (5.4), Klima/Luft (5.5) und Landschaft (5.6). Eine kleiner dimensionierte Planung hat einen positiven Einfluss auf alle zuvor genannten Schutzgüter, da sie zu geringeren Flächenversiegelungen, reduzierten Eingriffen in Biotope, einem geringeren Landschaftsverbrauch und einer besseren Integration in die Topographie führt.

In Bezug auf das **kulturelle Erbe und sonstige Sachgüter (Kapitel 5.7)** nimmt die Stadt Warendorf wie folgt Stellung:

A) Baudenkmalflege

Aus Sicht der UDB bestehen im Hinblick auf die Baudenkmalflege unter Berücksichtigung der nachstehenden Hinweise keine grundsätzlichen Bedenken gegen die vorgelegte Straßenplanung.

Baudenkmäler in der näheren Umgebung der geplanten Umgehungsstraße:

A 201 bei Neuwarendorf 73 Bildstock

Die Entfernung zur geplanten Umgehungsstraße beträgt ca. 30 m.

A 433 Freckenhorster Str. 193 Wohnhaus „Alter Schützenhof“

Die Entfernung zur geplanten Umgehungsstraße beträgt ca. 20 m. Es ist von keiner Auswirkung auf die denkmalwerte Substanz auszugehen. Es ist jedoch, auf Grund der mit dem Straßenbau einhergehenden Geländeerhöhung (Überführung), von einer Auswirkung auf das Erscheinungsbild des Baudenkmals auszugehen. Gemäß § 9 Abs. 3 DSchG NRW sind die Belange des Denkmalschutzes gegen das öffentliche Interesse, hier der Neubau der Umgehungsstraße zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse, gegeneinander abzuwägen.

A 346 Schafstr. 10 Kreuzigungsgruppe

Die Entfernung zur geplanten Umgehungsstraße beträgt ca. 30 m.

A 79 bei Vohren 23 Doppelbildstock

Die Entfernung zur geplanten Umgehungsstraße beträgt ca. 30 m.

Bewegliche Denkmäler in der näheren Umgebung der geplanten Umgehungsstraße:

C 4 Neuwarendorf 38 Sandsteinrelief

Die Entfernung zur geplanten Umgehungsstraße beträgt ca. 325 m.

B) Bodendenkmalflege/Stadtarchäologie

Aus Sicht der UDB bestehen im Hinblick auf die Bodendenkmalflege unter Beachtung der nachstehenden Hinweise und Auflagen keine grundsätzlichen Bedenken gegen die vorgelegte Straßenplanung.

Bodendenkmäler (in die Denkmalliste eingetragenen und vermutete Bodendenkmäler)

Im gesamten Planungsareal ist mit untertätig erhaltener Bodendenkmalsubstanz sowie mit materiellen (Funden) und immateriellen Zeugnissen (Befunden) der Menschheitsgeschichte zu rechnen.

Gegenwärtig sind folgende Fundstellen bekannt, die unmittelbar durch den Straßenbau betroffen sind:

MKZ 4013,0085:a Landwehrteilstück (Teilstück A, "Warendorfer Stadthagen"), spätmittelalterlich

MKZ 4013,0085:b Landwehrteilstück (Teilstück B; "Warendorfer Stadthagen")

MKZ 4013,0426 Luftbildbefund, grubenartige Bewuchsmerkmale, unbekannte Zeitstellung

MKZ 4013,0234 Mittelalterlich/neuzeitliche Lesefundstelle "Siechenhorst 1"

MKZ 4013,0213 Siechenhaus und Georgskapelle

MKZ 4014,0175 Luftbildbefund, grubenartige Bewuchsmerkmale, unbekannte Zeitstellung

MKZ 4014,0176 Luftbildbefund, Parzellengrenzen

Darüber hinaus liegen weitere Fundstellen im Nahbereich der Trasse, die sich unter Umständen bis in den Trassenbereich ausdehnen könnten.:

MKZ 4013,0040 Urnenbestattungen unbekannter Zeitstellung

Der Fundpunkt MKZ 4013,0040 (Urnensiedlungen) kann gegenwärtig nicht genauer eingegrenzt werden, weswegen nicht ausgeschlossen werden kann, dass sich weitere Bestattungen im Planungsareal befinden und diese unmittelbar durch den Straßenbau betroffen sind/sein könnten. Aus diesem Grund bedarf der geplante Straßenverlauf nördlich der bestehenden B64 im Bereich Neuwarendorf ebenfalls einer archäologischen Dokumentation.

MKZ 4013,0087:a Landwehr (Teilstück A, "Walbernheide"), spätmittelalterlich

MKZ 4013,0085:c (in die Denkmalliste eingetragenes Bodendenkmal B 13) Landwehrteilstück (Teilstück C; "Warendorfer Stadthagen"), spätmittelalterlich

MKZ 4013,0067 Lesefundstelle (spätbronzezeitlich)

MKZ 4014,0124 Wölbäcker

MKZ 4014,0002 Lesefundstelle (unbekannte Zeitstellung)

Generell ist davon auszugehen, dass sich im gesamten Planungsareal weitere, bisher unbekannte, Bodendenkmalsubstanz erhalten haben und es zu Zufallsfunden kommen kann.

Mit freundlichem Gruß

Im Auftrag

Tobias Schwarzer