

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Rezzo Schlauch, Gila Altmann (Aurich), Albert Schmidt (Hitzhofen), Winfried Nachtwei und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Ortsumgehung der B 64 im Bereich der Gemeinde Herzebrock-Clarholz

Der Neubau der Bundesstraße 64 einschließlich der Ortsumgehungen zwischen Warendorf und Rheda-Wiedenbrück ist im Bundesverkehrswegeplan als „Vordringlicher Bedarf“ ausgewiesen. Gegen die geplante Umgehung in der Gemeinde Herzebrock-Clarholz im Kreis Gütersloh hat sich seit Jahren der Protest von Anliegern und Bürgerinnen und Bürgern der Gemeinde formiert, die verhindern wollen, daß die Trasse der Ortsumgehung eine seit Jahrhunderten gewachsene Kulturlandschaft zerschneidet. Die geplante Ortsumgehung kollidiert zudem mit Planungen des Landes, den Axtbach zu renaturieren. Darüber hinaus beeinträchtigt die Planung die Bemühungen der anliegenden Gemeinden, die parallele Bahnstrecke 460 zu erhalten.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Ist der Bundesregierung die in der „Mitteilungsvorlage“ der Gemeinde Herzebrock-Clarholz vom 2. Juli 1997 geäußerte Behauptung bekannt, es sei „verschiedentlich geäußert worden, die Ministerialbesprechung (Bundes- und Landesverkehrsministerien) habe den Abbruch der Planung empfohlen“?
2. Wann und von wem ist diese Empfehlung in welchem Zusammenhang ausgesprochen worden?
3. Welche Beweggründe lagen dieser Äußerung zugrunde, und teilt die Bundesregierung diese?
4. Teilt die Bundesregierung die in der „Glocke“ vom 19. September 1997 geäußerte Befürchtung des Bundestagsabgeordneten Dr. Peter Paziorek (CDU), die erwartete Kostensteigerung für die geplante Umgehungsstrecke könne eine andere Bewertung in der Prioritätenliste für die Projekte des Bundesfernstraßenbauprogramms zur Folge haben und drohe, das Projekt insgesamt zu gefährden?
5. Wie kommt die in diesem Artikel genannte Kostensteigerung von 84 Mio. DM auf 192 Mio. DM zustande?

6. Teilt die Bundesregierung die in der „Glocke“ vom 30. September 1997 vorgetragene Ansicht des Bundestagsabgeordneten Reinhard Schultz (Everswinkel) (SPD), die Finanzierung des Ausbaus der B 64 einschließlich der Umgehungsstraßen sei „längst ausgemachte Sache“ und voraussichtliche Kostenüberschreitungen gefährdeten das Projekt nicht?
7. Befürwortet die Bundesregierung die ebenfalls in der Diskussion befindliche Anschlußstelle „Oelde—Marburg“ der Bundesautobahn 2 sowie den Ausbau der L 793?
8. Hält die Bundesregierung den Ausbau der L 793 für eine Alternative zum Ausbau der fast parallel verlaufenden B 64 neu?
9. Ist der Bundesregierung bekannt, daß über 50 Grundstückseigentümer auf dem in Frage stehenden Gebiet der Bürgerinitiative „Kulturlandschaft Sundern-Samtholz-Brock e. V.“ gegenüber schriftlich erklärt haben, daß sie „niemals auch nur einen Quadratmeter Grund und Boden für eine mögliche zukünftige Umgehungsstraße zur Verfügung stellen werden“?
10. Wie stellt sich die Bundesregierung die Beschaffung der für den Neubau der Ortsumgehung benötigten Flächen vor?
11. Welche Auswirkungen auf den Neubau der Ortsumgehung hat in finanzieller und in zeitlicher Hinsicht die Tatsache, daß die Mehrheit der Grundstückseigentümer nicht freiwillig die notwendigen Flächen für den Neubau der Umgehungsstraße veräußern wird?
12. Ist die Behauptung des Gemeindedirektors Korsten in der „Glocke“ vom 10. September 1997 zutreffend, der zufolge das Bundesverkehrsministerium entschieden habe, „daß Tunnelösungen selbst im Vergleich zu den Mehrkosten für eine Umgehung völlig unwirtschaftlich sind und eine eingehendere Prüfung nicht in Betracht gezogen“ habe?
13. Ist im Rahmen der Trassenüberlegungen die Möglichkeit einer Untertunnelung der ca. 800 m langen Ortsdurchfahrt durch den Ortsteil Clarholz und in ähnlicher Länge durch den Ortsteil Herzebrock ernsthaft in Erwägung gezogen worden, und wenn ja, mit welchem Ergebnis?
14. Welche Kosten würde die Untertunnelung der Ortsdurchfahrten Clarholz und Herzebrock auf der Trasse der jetzigen B 64 jeweils verursachen?
15. Wieviel Quadratmeter Land würden bei der sog. Tunnellösung anstelle der Umfahrung der Ortsteile Clarholz und Herzebrock nicht für Straßenflächen in Anspruch genommen, und stünden somit weiterhin für landwirtschaftliche Nutzung bzw. für das vom Land geplante Projekt der Renaturierung des Axtbaches zur Verfügung?
16. Wie viele Kreuzungen mit der Bahnlinie 460 sind nach jetzigem Planungsstand für die B 64 neu zu erwarten, und wie werden diese ausgebaut?

17. Welche Folgerungen zieht die Bundesregierung aus den Planungen des „Zweckverbandes Schienennahverkehr Münsterland“ zum Ausbau der Bahnstrecke Münster–Rheda-Wiedenbrück, und welche Auswirkungen hat der geplante Ausbau der B 64 auf diese Bahnstrecke?
18. In welchem Standard und mit welchem Straßenquerschnitt soll die Ortsumgehung der B 64 ausgebaut werden?

Bonn, den 10. Oktober 1997

Rezzo Schlauch

Gila Altmann (Aurich)

Albert Schmidt (Hitzhofen)

Winfried Nachtwei

Joseph Fischer (Frankfurt), Kerstin Müller (Köln) und Fraktion

