

**Antwort**  
**der Bundesregierung**

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Rezzo Schlauch, Gila Altmann (Aurich),  
Albert Schmidt (Hitzhofen), Winfried Nachtwei und der Fraktion  
BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN  
— Drucksache 13/8786 —**

**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.

**Vorbemerkungen**

Gemäß Artikel 90 Grundgesetz werden die Bundesfernstraßen im Auftrage des Bundes von den zuständigen Auftragsverwaltungen der Länder geplant und gebaut. Hierzu gehört auch die Ermittlung der Kosten einer Straßenbaumaßnahme im Rahmen der Bewertung bei der Bedarfsplanaufstellung und in den weiteren Planungsschritten.

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“?

Nein.

---

*Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr vom 28. Oktober 1997 übermittelt.*

*Die Drucksache enthält zusätzlich – in kleinerer Schrifttype – den Fragetext.*

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?

Eine derartige Empfehlung ist nicht ausgesprochen worden.

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?

Durch die Kostensteigerung der Maßnahme von 84 auf 192 Mio. DM haben sich die Grundlagen, die 1992 für die Einstufung dieser Maßnahme in den „Vordringlichen Bedarf“ des Bedarfsplanes ausschlaggebend waren, verändert. Somit muß im Rahmen einer Bedarfsplanfortschreibung die Dringlichkeit der Maßnahme überprüft werden.

5. Wie kommt die in diesem Artikel genannte Kostensteigerung von 84 Mio. DM auf 192 Mio. DM zustande?

Änderungen im Bereich der Planung, die sich auf die Kosten auswirken, fallen in die Zuständigkeit des Landes Nordrhein-Westfalen. Die Bundesregierung hat hierauf keinen Einfluß.

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?

Siehe Antwort zu Frage 4.

7. Befürwortet die Bundesregierung die ebenfalls in der Diskussion befindliche Anschlußstelle „Oelde–Marburg“ der Bundesautobahn 2 sowie den Ausbau der L 793?

Einer neuen Anschlußstelle Marburg zwischen Rheda-Wiedenbrück und Oelde im Zuge der K 6 an die A 2 hat die Bundesregierung 1990 grundsätzlich zugestimmt.

Aufgrund einer Vielzahl von neuen Anschlußstellenforderungen ist der Bundesregierung für jede neue Anschlußstelle ein Antrag mit der Begründung der Fernverkehrsrelevanz, der Verkehrssicherheit und der Wirtschaftlichkeit dieser neuen Anschlußstelle zur Prüfung und Entscheidung vorzulegen. Auch für die Anschlußstelle Marburg ist ein entsprechender ergänzender Bericht erforderlich. Dieser wurde von der Auftragsverwaltung des Landes Nordrhein-Westfalen bisher noch nicht vorgelegt. Die Bun-

desregierung geht jedoch davon aus, daß dieser Bericht die Fernverkehrsrelevanz der Anschlußstelle bestätigen wird. Auf den Ausbau von Landesstraßen wie der L 793 hat die Bundesregierung keinen Einfluß.

8. Hält die Bundesregierung den Ausbau der L 793 für eine Alternative zum Ausbau der fast parallel verlaufenden B 64 neu?

Über den Ausbau der Landesstraße L 793 entscheidet die Landesregierung in eigener Zuständigkeit. Für die B 64 besteht aufgrund des Bedarfsplanes für die Bundesfernstraßen ein gesetzlicher Planungsauftrag.

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“?

Dies ist der Bundesregierung nicht bekannt.

10. Wie stellt sich die Bundesregierung die Beschaffung der für den Neubau der Ortsumgehung benötigten Flächen vor?

Die für die Beschaffung der benötigten Flächen zuständige Auftragsverwaltung des Landes Nordrhein-Westfalen wird zunächst versuchen, die notwendigen Flächen durch freihändigen Grunderwerb zu beschaffen.

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?

Die Tatsache, daß die Mehrheit der Eigentümer ihre Grundstücke nicht freiwillig verkaufen will, dürfte keine finanziellen Auswirkungen haben. Unabhängig davon, ob die Grundstücke enteignet oder verkauft werden, wird der Verkehrswert zugrunde gelegt.

Zeitliche Verzögerungen durch Schwierigkeiten beim Grunderwerb dürften beim Bau der Umgehungsstraße auch nicht auftreten, weil nach einem bestandskräftigen Planfeststellungsbeschluß ein Besitzeinweisungsverfahren durchgeführt werden kann.

12. Ist die Behauptung des Gemeindedirektors Korsten in der „Glocke“ vom 10. September 1997 zutreffend, der zufolge das Bundesverkehrsministerium entschieden habe, „daß Tunnellösungen selbst im Vergleich zu den Mehrkosten für eine Umgehung völlig unwirtschaftlich sind und eine eingehendere Prüfung nicht in Betracht gezogen“ habe?

Ohne Einschaltung der Bundesregierung sind die Tunnellösungen für die Gemeinde Herzebrock-Clarholz bereits bei der Aufstellung der Umweltverträglichkeitsstudie durch die zuständige Auftragsverwaltung des Landes Nordrhein-Westfalen nicht in Betracht gezogen worden, weil diese Lösungen unwirtschaftlich sind.

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?

Siehe Antwort zu Frage 12.

14. Welche Kosten würde die Untertunnelung der Ortsdurchfahrten Clarholz und Herzebrock auf der Trasse der jetzigen B 64 jeweils verursachen?

Die Kosten einer Untertunnelung der Ortsdurchfahrten Clarholz und Herzebrock könnten erst nach einer Untersuchung der geologischen Verhältnisse und der örtlichen Gegebenheiten genauer angegeben werden. Die Durchschnittskosten für einen 800 m langen Tunnel betragen rd. 50 Mio. DM. Zudem müsste ein 800 m langer Tunnel künstlich belüftet und beleuchtet werden, was zu zusätzlichen Betriebskosten in Höhe von ca. 350 000 DM pro Jahr führen würde.

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?

Die von einer Umgehungsstraße in Anspruch genommene Straßenfläche kann nur von der zuständigen Auftragsverwaltung nach der genauen Festlegung der Linienführung ermittelt werden.

16. Wie viele Kreuzungen mit der Bahnlinie 460 sind nach jetzigem Planungsstand für die B 64 neu zu erwarten, und wie werden diese ausgebaut?

Nach jetzigem Planungsstand sind vier neue Kreuzungen mit der Bahnlinie zu erwarten. Diese sollen als Überführungen ausgebaut werden.

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?

Die Bundesregierung befürwortet die Planungen des „Zweckverbandes Schienennahverkehr Münsterland“ zum Ausbau der Bahnstrecke Münster – Rheda-Wiedenbrück. Die gegenseitigen Wechselwirkungen des Schienenverkehrs und des Individualverkehrs auf der B 64 wurden im Rahmen der Verkehrsuntersuchung berücksichtigt.

18. In welchem Standard und mit welchem Straßenquerschnitt soll die Ortsumgehung der B 64 ausgebaut werden?

Die Planungen der zuständigen Auftragsverwaltung des Landes Nordrhein-Westfalen sehen für den Neubau der B 64 zwischen Warendorf und Rheda-Wiedenbrück einen RQ 15,5 vor. Dieser Querschnitt bedingt eine Ausweisung als Kraftfahrzeugstraße mit planfreien Knotenpunkten.





