

4zu1: Ostmünsterland-Verbindung

Öffentlichkeitsbeteiligung

Protokoll

zur konstituierenden Sitzung des Begleitkreises zum
Planungsprozess der B64 Ortsumfahrung Beelen
am 11. September 2019

Zeitraumen	11. September 2019, 17:00-20:00 Uhr
Ort	Gasthof zum Holtbaum, Letter Straße 16, 48361 Beelen
Veranstalter	Straßen.NRW
Moderation und Protokoll	DIALOG BASIS
Teilnehmende Institutionen und Organisationen	Bürgerinitiative „Bürger für Beelen“ Bürgerinitiative „Naturfreunde für Beelen“ CDU Beelen FDP Beelen FWG Beelen Gemeinde Beelen Grüne Liste Beelen Handwerkskammer Münster Industrie- und Handelskammer Nord Westfalen Initiative B64+ Kreisverwaltung Warendorf Landwirtschaftlicher Ortsverein Beelen NABU Warendorf SPD Beelen Westfälisch-Lippischer Landwirtschaftsverband
Agenda	1) Begrüßung und Vorstellungsrunde 2) Einführung 3) Das Projekt „4zu1“ 4) Im Dialog: Zentrale Themen und Fragen 5) Im Dialog: Blick auf die Planung und Handlungsspielräume 6) Im Dialog: Wer soll wann und wie informiert und eingebunden werden?
Anlagen	1) Präsentation

1) Begrüßung und Vorstellungsrunde

Herr Dirk Griepenburg, Leiter der Region Münsterland und Ruhr beim Landesbetrieb Straßenbau NRW (Straßen.NRW), heißt die Anwesenden herzlich willkommen. Mit der Einrichtung des Begleitkreises zum Planungsprozess der B64 Ortsumfahrung Beelen möchte Straßen.NRW als Vorhabenträger ein übergreifendes und begleitendes Gremium für alle Interessensträger einrichten. Straßen.NRW befindet sich derzeit in einer noch frühen Planungsphase für die B64-Ortsumfahrung Beelen. Insofern möchte man möglichst frühzeitig die Fragen und Anliegen der einzelnen Interessensgruppen sammeln, Herausforderungen identifizieren und ggf. gemeinsam an Lösungsansätzen arbeiten, so Griepenburg. Darüber hinaus betrachtet Straßen.NRW die Anwesenden als Multiplikatoren, weshalb der Begleitkreis auch als Informationsmedium fungieren soll. Im Anschluss bittet Herr Griepenburg die Anwesenden um eine Vorstellungsrunde.

2) Einführung

Siehe Anlage 1), Folien 3 – 20

Frau Dr. Grobe, Geschäftsführerin von DIALOG BASIS und Moderatorin des Begleitkreises, erläutert im Anschluss die Agenda des Abends sowie die Zielsetzung des Begleitkreises allgemein und den bisherigen Prozess. DIALOG BASIS ist ein unabhängiges und allparteiliches Büro, welches in unterschiedlichen Planungsprozessen die Bürger- bzw. Öffentlichkeitsbeteiligung begleitet. Generell ist in diesem Zusammenhang auf einen Wandel der Kommunikation bei Infrastrukturprojekten hinzuweisen, erläutert Dr. Grobe. Während in vergangenen Zeiten zunächst ein Projekt durchgeplant und dann erst in die bzw. mit der Öffentlichkeit kommuniziert wurde, wird heute versucht die Kommunikation insbesondere zu Beginn des Planungsprozesses zu intensivieren.

Letzteres ist auch im Rahmen des Begleitkreises der Fall, so Dr. Grobe weiter. DIALOG BASIS hat von Seiten Straßen.NRW den Auftrag erhalten einen entsprechenden Dialog zu organisieren und zu begleiten. Für die Planungen zur Ortsumfahrung Beelen wird ein Begleitkreis

eingesetzt, da sich die Planung in einer frühen Phase befindet und entsprechend noch Handlungs- und damit auch Gestaltungsspielräume für einen Dialog bestehen. Gleichzeitig soll das Gremium genutzt werden um Schlüsselakteure, beispielsweise die Gemeindeverwaltung und die Fraktionen des Gemeinderats möglichst frühzeitig zu informieren.

Dementsprechend wird zunächst der aktuelle Planungsstand vorgestellt. Im Anschluss sollen die Fragen und Themen der Anwesenden gesammelt und konkrete Hinweise zur Planung betrachtet werden. Daraufhin soll der Prozess der Öffentlichkeitsbeteiligung gemeinsam strukturiert werden: Wer soll wann und wie informiert bzw. eingebunden werden? Im Sinne der Transparenz des Verfahrens werden die Inhalte des Begleitkreises und der vorangegangenen Vorgespräche auf der Projekthomepage (www.4zu1.nrw.de) veröffentlicht.

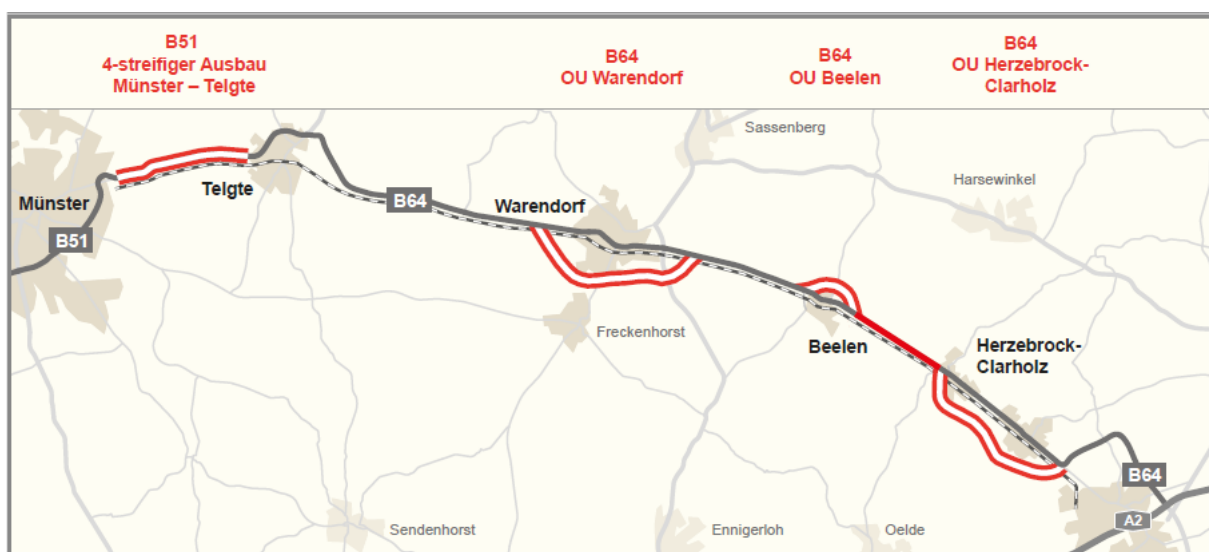
3) Das Projekt „4zu1“

Siehe Anlage 1), Folien 21 – 32

„Beim Projekt 4zu1 handelt es sich nicht um vier voneinander isolierte Maßnahmen“, betont Dirk Gripenburg bei der Projektvorstellung zu Beginn. „Unser Ziel ist die Herstellung einer Ostmünsterland-Verbindung, die nicht zuletzt auch die Oberzentren Münster und Bielefeld miteinander verbinden soll“. Der Bundesverkehrswegeplan, in dem das Projekt in den vorrangigen Bedarf eingestuft wurde, ist ein demokratisch beschlossener Maßnahmenkatalog, welcher im Jahr 2017 mitunter in das Fernstraßenausbaugesetz mündete. Insoweit handelt es sich beim Projekt 4zu1 um eine demokratisch – von Bundestag und Bundesrat – beschlossene Maßnahme.

Und der Gesetzgeber hat schwerwiegende Gründe für diese Maßnahme. Wir blicken auf eine Region, die stark geprägt ist von mittelständischer Wirtschaft und großen Pendlerströmen. Zudem haben wir in den betroffenen Gemeinden derzeit stark belastete Ortsdurchfahrten, welche nicht zuletzt auch negative Auswirkungen auf die Wohnqualität und die Schadstoffbelastung haben.

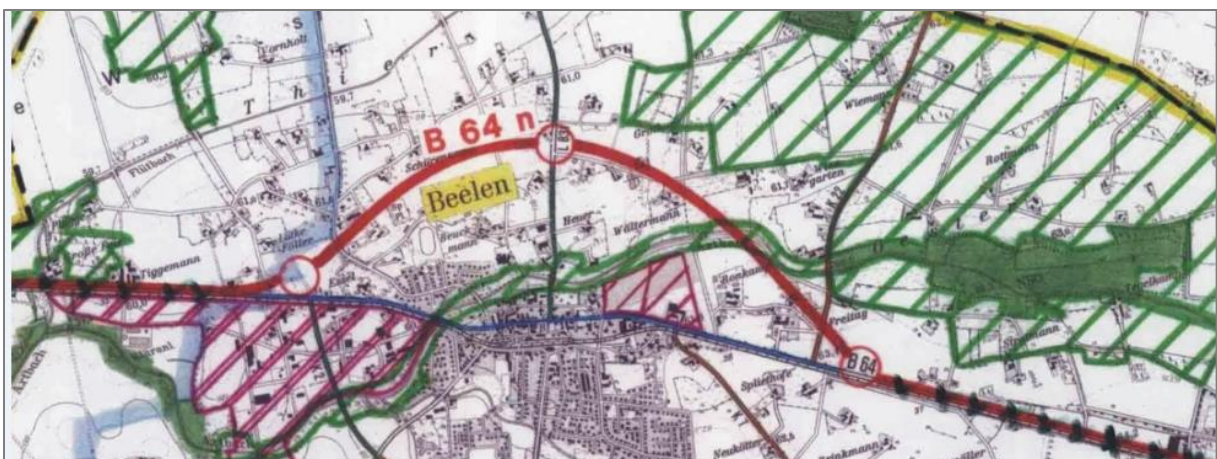
Abbildung 1: Das Projekt 4zu1



Dass die einzelnen Bestandteile des Projekts 4zu1, also der Ausbau der B51 zwischen Münster und Telgte sowie die B64-Ortsumfahrungen in Warendorf, Beelen und Herzebrock-Clarholz bereits seit einiger Zeit in der öffentlichen Diskussion sind, ist kein Geheimnis. Gleichwohl sind die Planungsstände sehr unterschiedlich, so dass wir von unterschiedlichen Ausgangsbedingungen – insbesondere auch für die Kommunikation – auszugehen haben, so Griepenburg. Für Beelen bspw. gibt es noch keine fertigen Pläne, sodass entsprechend noch große Handlungsspielräume vorhanden sind.

Im Anschluss geht Bernhard Epmann, Leiter des Projekts 4zu1 bei Straßen.NRW, auf den aktuellen Planungsstand in Bezug auf die B64 Ortsumfahrung Beelen ein. Hierzu richtet er den Fokus zunächst auf die Chronologie der entsprechenden Planungen. Bereits 1992 wird die Ortsumfahrung Beelen in den vordringlichen Bedarf des Bundesverkehrswegeplans aufgenommen und im direkten Anschluss bis 1998 eine Umweltverträglichkeitsstudie durchgeführt. 2004 gipfelt die Planung vorerst in die Linienbestimmung der ortsnahen Nordumgehung. Im gleichen Jahr wird im Rahmen der Fortschreibung des Bundesverkehrswegeplans die Ortsumgehung Beelen in den weiteren Bedarf mit Planungsrecht eingestuft, was bis 2017 ein Ruhen des Planungsprozesses nach sich zieht, so Epmann. 2017 wird die Ortsumfahrung Beelen auf Basis einer Verkehrsprognose für das Jahr 2030 dann wieder in den vordringlichen Bedarf aufgenommen, sodass ein Wiedereinstieg in die Planung erfolgt. So stellt der bereits bestehende Linienbestimmungsplan die Grundlage der Planung dar. Faunistische Daten sowie das projektbezogene Verkehrsgutachten werden aktualisiert.

Abbildung 2: Trasse ortsnahe Nordumfahrung



Im angesprochenen Linienbestimmungsplan ist soweit leidlich die ortsnahe Nordumfahrung sowie Knotenpunkte im Westen und im Osten von Beelen mit der derzeit bestehenden B64, sowie im Norden mit der Landesstraße 831 vorgeschrieben (vgl. Abb. 2). Ferner legt der Bundesverkehrswegeplan fest, dass im Sinne der Verkehrssicherheit ein dreistreifiger Querschnitt vorgesehen werden muss, der abwechselnd in beide Richtungen das Überholen ermöglicht (vgl. Abb. 3 und 4). Darüber hinaus bestehen konkrete Ansprüche an die Ausgestaltung von Knotenpunkten. Diese müssen ein kreuzungsfreies Auf- und Abfahren ermöglichen. Überdies dürfen keine engen Kurvenradien vorgesehen werden, schildert Epmann.

Abschließend erläutert Epmann unterschiedliche konkrete Bereiche in denen noch Handlungsspielräume in der Planung bestehen. Hierbei stehen nachfolgende Themen einer Bearbeitung durch den Begleitkreis grundsätzlich offen. Beispielsweise ist die Achse im Rahmen der linienbestimmten Trasse hinsichtlich Lage und Höhe noch variabel. Es gilt die konkrete Ausbildung der Knotenpunkte festzulegen und die erforderlichen Brücken und Ersatzwege zu definieren. Ferner geht es um die Einbindung von Belangen des ÖPNV bzw. des Radverkehrs sowie die Ausgestaltung und Lage von Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen.

Abbildung 3: Straßenquerschnitt

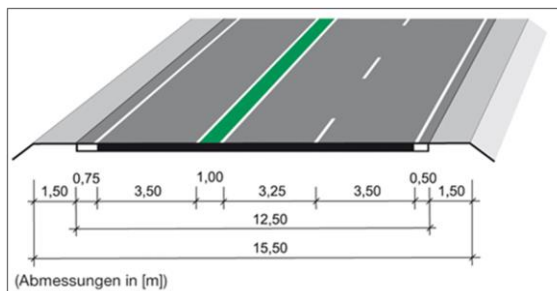


Abbildung 4: Querschnitt 2+1



4) Im Dialog: Zentrale Themen und Fragen

Im Anschluss an die Präsentation zum Stand der Planung haben die Anwesenden die Möglichkeit Fragen zur Planung einzubringen und Themen für den weiteren Prozess zu platzieren (vgl. Abb. 5). Die Fragen und Anregungen sowie zugehörige Antworten bzw. Stellungnahmen von Seiten Straßen.NRW sind nachfolgend dokumentiert.

Worum handelt es sich jeweils bei den äußersten 1,5 Metern beim anvisierten Straßenquerschnitt?

Dabei handelt es sich um das sogenannte Bankett, welches man auf jeder Straße mit Leitpfosten wiederfindet. Das Bankett ist im Regelfall so standsicher ausgebildet, dass im Notfall abgekommene Fahrzeuge anhalten können. Das Bankett ist generell dazu da, Straßenschilder aufzunehmen, die Entwässerung zu gewährleisten, für Leitpfosten oder ggf. für Schutzeinrichtungen.

Inwiefern steht landwirtschaftlichem Verkehr die Nutzung der neuen B64 offen?

Derzeit muss davon ausgegangen werden, dass die neue B64 als Kraftfahrstraße klassifiziert wird. Die Nutzung einer Kraftfahrstraße ist für landwirtschaftliche Fahrzeuge nach derzeitigem Straßenverkehrsrecht nicht möglich. Insofern handelt es sich hier um ein Spezialthema, welches aber im weiteren Verlauf im Begleitkreis detaillierter betrachtet werden kann.

Wie sieht es mit dem Lärmschutz innerorts aus?

Ein straßenbaulicher Entwurf umfasst immer auch die Aspekte des Lärmschutzes. Zunächst führt vorliegend die Maßnahme innerorts zu einer Entlastung, da die Verkehrsbelastung erheblich abnimmt. Der Hauptlärmverursacher ist der LKW-Verkehr. In einer Kommune mit einer hohen LKW-Belastung wie Beelen führt eine Ortsumfahrung erfahrungsgemäß zu einer großen Entlastung.

Wer trägt die Kosten für den Rückbau der Verkehrsfläche innerorts?

Die Finanzierung des Rückbaus der Straßenverkehrsfläche innerorts ist vom Grundsatz her nicht Angelegenheit des Projektes. Es gibt wenige Ausnahmen, in welchen ein Rückbau innerorts über Entsiegelung dazu führte, dass er als Ausgleichsmaßnahme betrachtet werden konnte. Es gibt jedoch nur wenige Fälle, in denen so etwas gelungen ist. Jedoch gibt es viele Beispiele, bei denen ein Rückbau stattgefunden hat und er mit Städtebauförderungsmitteln unterstützt worden ist. Die Ortsdurchfahrt wird vom Baulastträger in einem der „künftigen Verkehrsbedeutung“

entsprechenden Zustand übergeben. Sie wird also in einem vernünftigen Zustand übergeben, aber sie wird nicht um- bzw. rückgebaut.

Wie sieht es mit dem Lärmschutz außerorts aus?

Zu jedem straßenbaulichen Entwurf gehört zwingend eine lärmtechnische Berechnung. Das ist ein Rechenverfahren, welches die Geometrie der Straße im Detail berücksichtigt, z.B. Steigung, Verkehrsbelastung am Tag/in den Nächten aus der Prognose etc.. In Beelen ist man gerade dabei die Verkehrsuntersuchung zu aktualisieren. Sie wird ein Prognosehorizont bis zum Jahr 2030 haben. Daraufhin wird betrachtet ob Grenzwertüberschreitungen vorliegen. Es gibt für die unterschiedlichen Baugebiete unterschiedliche Grenzwerte. In einem klassischen Wohngebiet gelten 59 dB am Tag und 49 dB in der Nacht. Die Grenzwerte sind vom Bundesimmissionsschutzgesetz festgelegt und dienen dazu passiven oder aktiven Lärmschutz der Norm nach umzusetzen. Wenn dieser Wert rechnerisch überschritten wird besteht dem Grunde nach ein Anspruch darauf, dass der Straßenbaulastträger mit der Realisierung der Maßnahme für den Lärmschutz verantwortlich ist. Daraufhin findet ein Abwägungsprozess statt. Ggf. kann man mehrere Ansprüche bündeln und aktive Lärmschutzmaßnahmen umsetzen. Aktiv bedeutet, dass dort ein Wall oder eine Wand errichtet wird. Bei Einzelgebäuden kommt ein Passivschutz beispielsweise durch die Erneuerung der Fenster in Frage. Es wird zwischen Vollschutz und Teilschutz unterschieden.

Wie sieht der Grenzwert für den Außenbereich aus?

Der Grenzwert liegt bei 64 dB. Als am schützenswertesten werden Bereiche mit Altenheimen, Kurzentren oder Ähnlichem eingestuft. Dort sind die Ansprüche an den Schutz am höchsten. Danach kommen die allgemeinen Wohngebiete, und danach der Dorfkern und Mischgebiete. Zum Schluss kommen die Gewerbegebiete. Für die vorliegende Maßnahme sind Wohngebiete mit 59dB am Tag und 49dB in der Nacht sowie Baulandschaftsgebiete mit 64 dB relevant.

Es ist also nicht auszuschließen, dass die Grenzwerte bei den derzeit bestehenden Bebauungen nicht überschritten werden und insofern seitens des Bundes keine Verpflichtung besteht Lärmschutzmaßnahmen durchzuführen. Wenn die Gemeinde Beelen aber zu einem späteren Zeitpunkt Baugebiete entwickelt, kann die Gemeinde Beelen dann in die Pflicht genommen werden nach gesetzlichen Vorgaben Lärmschutzmaßnahmen umzusetzen?

Befindet sich die Kommune in Kenntnis der Straßenplanung, ist sie im Bebauungsplanverfahren dafür verantwortlich für Lärmschutz zu sorgen. Wenn Ideen in der Entwicklung bereits vorhanden sind sollte man sich austauschen, um diese in die Pläne integrieren zu können. Straßen.NRW

kann sich nur an Ideen orientieren, die bereits öffentlich sind. Frühe Öffentlichkeitsbeteiligung ist nicht zuletzt deshalb wichtig.

Was passiert wenn Messungen nach Realisierung des Projekts zeigen, dass die vorgegebenen Grenzwerte doch überschritten werden – entgegen der Ergebnisse der Berechnungen? Gibt es Möglichkeiten beim Lärmschutz später nachzulegen?

Es gibt klare Vorgaben für den Lärmschutz. Konkret bedeutet das, es wird gerechnet und nicht gemessen. Das gesetzlich festgelegte Rechenverfahren berücksichtigt dabei alle relevanten Faktoren. Beispielsweise wird bei der Windrichtung immer vom ungünstigsten Fall ausgegangen. Wenn die Grenzwerte später überschritten werden, dann kann das nur daher kommen, dass die Verkehrsprognose fehlgeschlagen ist, das heißt 2030 die Verkehrsbelastung erheblich höher als ursprünglich prognostiziert ist. Solche fehlgeschlagenen Prognosen sind sehr selten. Vereinfacht gesagt: Verdoppelt sich das Verkehrsaufkommen hat man eine Erhöhung des Lärmpegels um 3 dB. Wenn eine wesentliche Verkehrssteigerung vorliegt, so ist die Angelegenheit lärmtechnisch neu zu betrachten. Dies passiert aber nicht auf Basis von Messungen.

Aus naturschutzfachlicher Sicht ist die Straße ein enormer Eingriff. Kann man schon konkret benennen wie was wo entsteht? Wo sind Ausgleichsmaßnahmen geplant?

Konkret gilt es hier zunächst eine Basis für den Entwurf zu entwickeln. Die komplette Infrastruktur, inklusive aller Nebenanlagen, erforderlichen Nebenwege, Entwässerungsanlagen etc. ist noch lange nicht durchgeplant. Erst dann kann der Eingriff genauer bestimmt werden. Dieser wird dann exakt bilanziert. Das heißt es gibt eine Biotoptypenkartierung usw.. Dann wird auch betrachtet, was mit der Überplanung des Raumes ausgelöst wird. Wenn man hochwertiges Gelände durch die Straßenbaumaßnahme beeinträchtigt muss dementsprechend adäquater Ausgleich geliefert werden. Ein weiterer Ausgleichsbereich ist das Landschaftsbild, welches durch eine Straße verändert wird. Auch daraus resultieren Ausgleichsansprüche. Bezüglich des Artenschutzes wird betrachtet, wie sich die Straße auf die einzelnen Tier- und Pflanzenarten, die dort leben, auswirkt. Derzeit wird die gesamte Fauna und Flora, wie beispielsweise geschützte Orchideen, kartiert. Diese Eingriffe für die Arten werden konkret bewertet. Der Artenschutzbeitrag ist fester Bestandteil des Landschaftspflegerischer Begleitplans.

Man redet heute über Klimawandel, Klimaschutz und Mobilitätswende. Wie sinnhaft ist diese Straße vor diesem Hintergrund?

Beim Projekt 4zu1 wird nicht nur über eine Umgehungsstraße Beelen geredet, sondern um eine Verkehrsachse für das Ost-Münsterland – eine Verkehrsachse, die all diese Orte zusammenbin-

det, die Ströme aufnimmt. Es bestehen derzeit starke Verkehrsströme, hohe Belastungen in den Orten und hohe Prognosebelastungen. Man will die Mobilität erhalten, insbesondere auch klimafreundliche Mobilität bspw. mit anderen Antriebsmöglichkeiten. Die Verkehrswende kann nicht ausschließlich mit dem ÖPNV umgesetzt werden. Insbesondere im ländlichen Raum wird beides benötigt. Womit man sich hier beschäftigt ist Verkehrssicherheit und Verkehrsfluss. Dies ist ebenfalls ein wichtiger Faktor für den Klimaschutz, denn „stop and go“ verbraucht in der Regel doppelt so viel wie fließender Verkehr. Die Sinnhaftigkeit wird immer eine Frage bleiben. Der Deutsche Bundestag hat einen Bedarfsplan mit diesem Projekt beschlossen.

Wird in dieser Planung ein Flurbereinigungsverfahren eingeleitet, damit nicht jeder Landwirt einzeln sondern eher die Allgemeinheit betrachtet wird?

Das ist eine wichtige Frage. Es gibt keineswegs eine eindeutige Haltung innerhalb der Landwirtschaft. Manche Landwirte möchten das, andere wiederum nicht. Ohnehin braucht es für das Verfahren einen Planfeststellungsbeschluss. Erst im Rahmen eines Planfeststellungsverfahrens wird sich auch richtig rausstellen, welche Probleme sich damit lösen lassen würden und welche nicht. Wir erleben, dass dort eine sehr unterschiedliche Interessenslage vorhanden ist. Es ist keineswegs so, dass die Landwirtschaft immer gerne ein Flurbereinigungsverfahren haben möchte. Wenn ein landwirtschaftlicher Betrieb so stark betroffen ist von einer Maßnahme, dass man von einer Existenzgefährdung spricht, dann gelten auch andere Regeln. Man ist als Baulastträger dann dazu angehalten, sich für eine Verbesserung der Situation einzusetzen.

Der Abschnitt der B64 zwischen der Ortsumfahrung Beelen und der Ortsumfahrung Herzebrock-Clarholz soll ja ebenfalls dreispurig ausgebaut werden. Hier werden ja dann ebenfalls Bahnübergänge und bestehende Auffahrten wegfallen.

Aufgrund der unmittelbaren Nähe der Ortsumgehungen Beelen und Herzebrock-Clarholz haben wir diesen Zwischenabschnitt in den Planungsprozess mitaufgenommen. Nun gilt es dort genau zu betrachten, wie man auch das Nebenwegenetz gestalten kann. Das heißt, wir haben auch hier vor die B64 von unbeschränkten Bahnübergängen zu befreien. Auf der Nordseite gibt es derzeit direkt erschlossene Betriebe, Gasthäuser oder Ähnliches, bei denen man betrachten muss, wie ein Ersatz hergestellt werden kann. Das soll Teil dieses Planungsprozesses sein.

Ist für die Außenbereiche südlich und nördlich der B64 anzunehmen, dass dort Busverbindungen auch weiterhin funktionieren?

Das ist Bestandteil dieses Planungsprozesses. Bushaltestellen, die derzeit noch auf der B64 verortet sind fallen weg. Hierfür muss Ersatz geschaffen werden. Es gilt gemeinsam mit Schulträ-

gern, Kommunen usw. zu betrachten, wo die Buslinien in Zukunft verlaufen können. Auch hier ist Straßen.NRW auf Mitarbeit angewiesen.

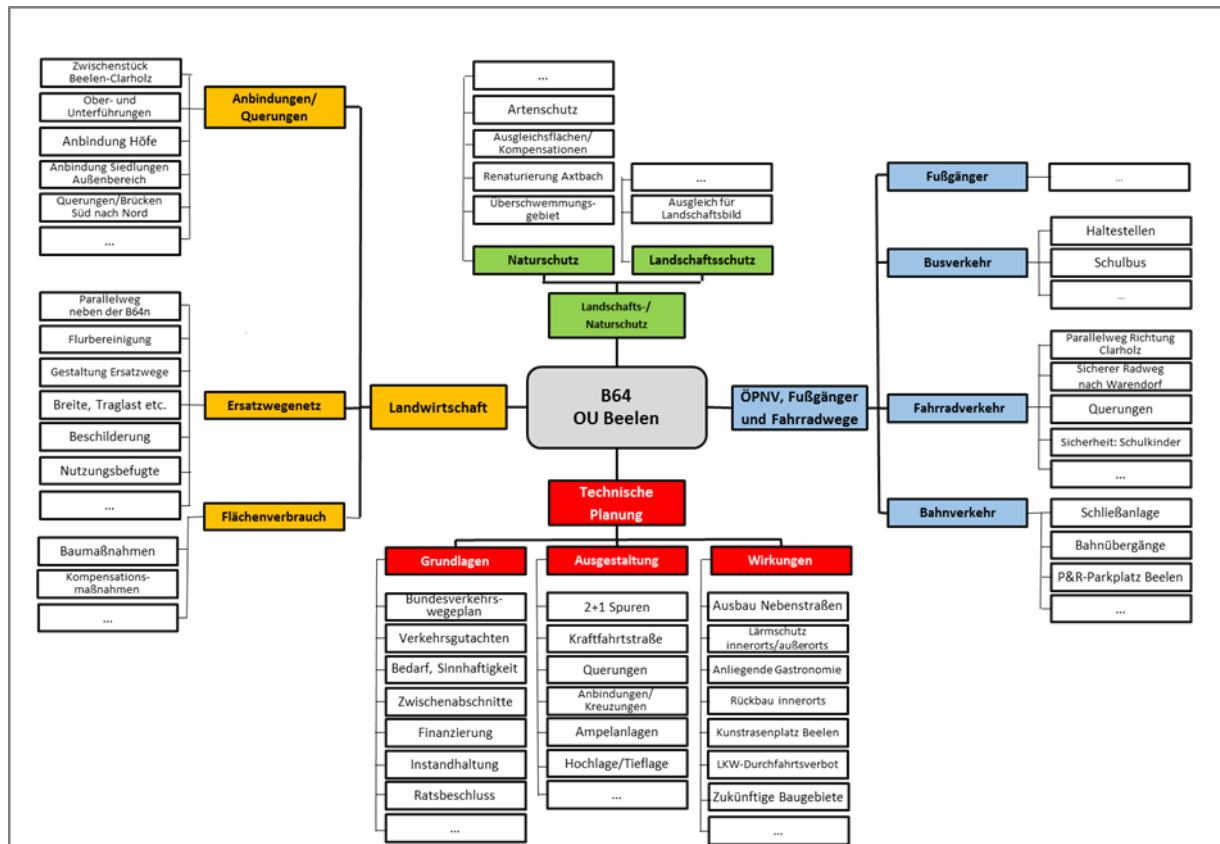
Wie stark ist die B64 aktuell mit Fahrzeugen belastet? Wie viele Fahrzeuge waren in etwa in den letzten Jahren unterwegs? In welchem Zeitraum war die letzte Zählung? Mit wie vielen Fahrzeugen rechnet man im Jahr 2030?

Die letzte amtliche Verkehrszählung fand 2015 statt. Zu den genauen Zahlen der Verkehrsprognose 2030 kann erst nach Fertigstellung des Verkehrsgutachtens etwas gesagt werden. Der Verkehrsgutachter muss jedoch alle Entwicklungen berücksichtigen. Die Zahlen der Straßenverkehrszählung aus dem Jahr 2015 liegen vor.

Wie werden Ersatzwege konkret ausgestaltet werden?

Hier gibt es Richtlinien. Jedoch bestehen auch Spielräume. Aus diesem Grund wird die konkrete Ausgestaltung auch Gegenstand des weiteren Dialogprozesses.

Abbildung 5: Themenfeldanalyse B64 Ortsumfahrung Beelen

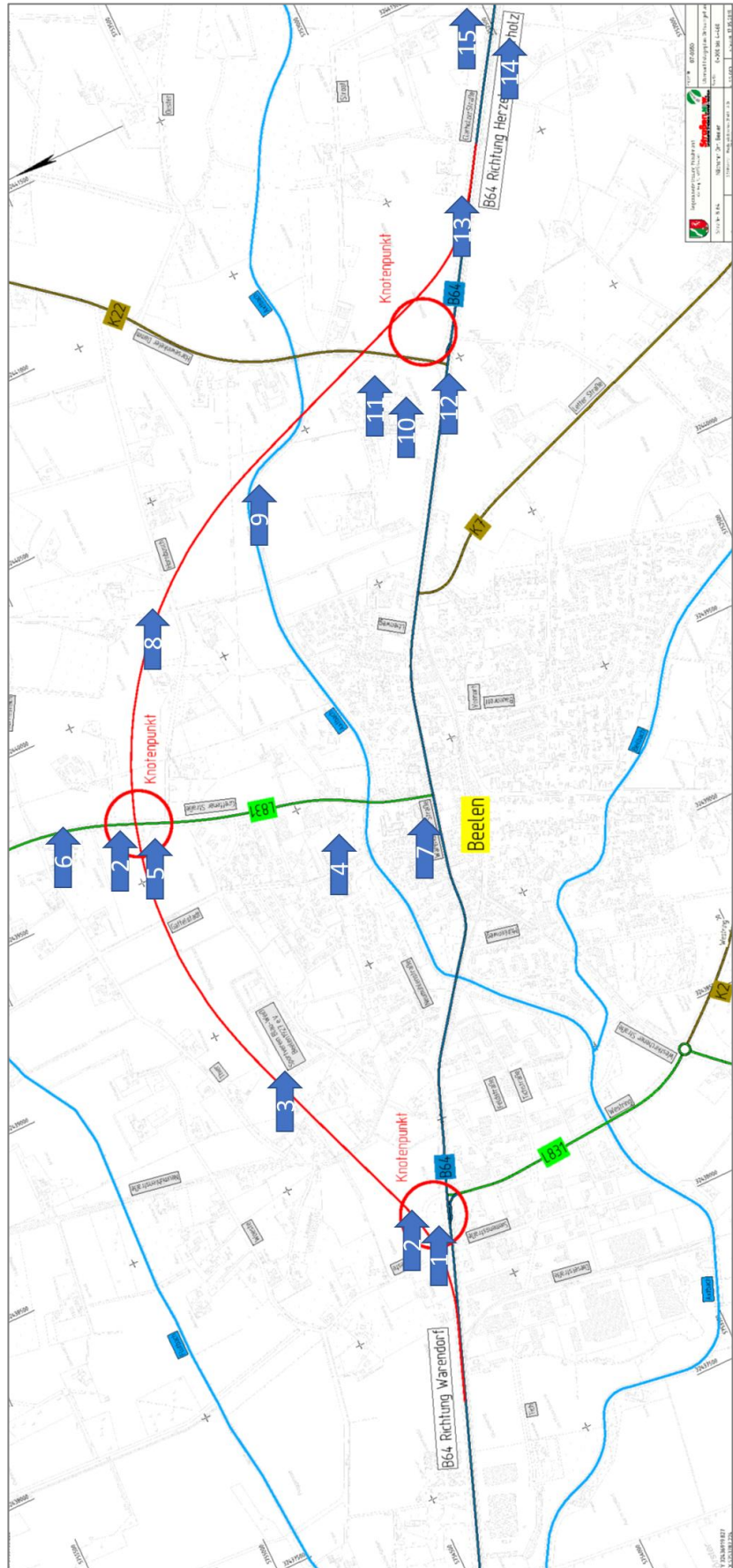


5) Im Dialog: Blick auf die Planung und Handlungsspielräume

Daraufhin sammelt die Gruppe bei einem gemeinsamen Blick auf die Planungsunterlagen konkrete Anregungen und Fragen für den weiteren Prozess. Die Anregungen und Fragen werden dabei auf dem entsprechenden Kartenmaterial verortet (vgl. Abb. 6).

1. Kann in dem Bereich, in welchem die neue Trasse der B64 die Trasse der alten B64 verlässt, die derzeit bestehende Wohnbebauung erhalten bleiben? Sind entsprechende Radien umsetzbar?
2. Inwiefern kann hier eine Anbindung für den LKW Verkehr gestaltet werden?
3. Kann ein Lärmschutz für den Sportplatz in Aussicht gestellt werden?
4. Im angezeigten Bereich sind Schulwege zu berücksichtigen. Wie werden sich die anstehenden Veränderungen auf die Schulwege auswirken?
5. Inwieweit ist die Wohnbebauung im Bereich der Anschlussstelle im Norden von Beelen von einer Überplanung betroffen?
6. Für die Landstraße 831 in Richtung Norden wird ein parallel verlaufender Radweg angeregt.
7. Nachdem die neue B64 umgesetzt ist, sollten Verkehrsflächen in diesem Bereich zugunsten von Flächen für das Umsteigen bei der ÖPNV-Nutzung bzw. Haltestellen umgenutzt werden.
8. Ferner wird angeregt, Rad- und landwirtschaftlichen Verkehr zukünftig nach „holländischem Modell“ entlang der B64 Ortsumfahrung zu führen.
9. An dieser Stelle wird eine Axtbachquerung angeregt.
10. In diesem Bereich gilt es das Naherholungsgebiet des ansässigen Altenheims zu berücksichtigen.
11. Zudem gilt es in direkter Nähe ein Waldstück sowie einen Teich bei der Planung zu berücksichtigen.
12. Die Frage kommt auf, ob die Kreisstraße 7/Letter Straße nicht verlängert und damit direkt an die neue Trassenführung der B64 angeschlossen werden kann.
13. Neben Radwegen parallel der neuen B64 sollten auch Radwege entlang der alten Trasse der B64 umgesetzt werden.
14. An dieser Stelle stellt sich die Frage, wie Querungen der neuen B64 ausgestaltet werden können.
15. Im weiteren Verlauf der B64 in Richtung Osten stellt sich die Frage, inwiefern die Ostheide (Kabelwerk etc.) bei Umsetzung der neuen B64 angeschlossen werden können.

Abbildung 6: Verortete Anregungen



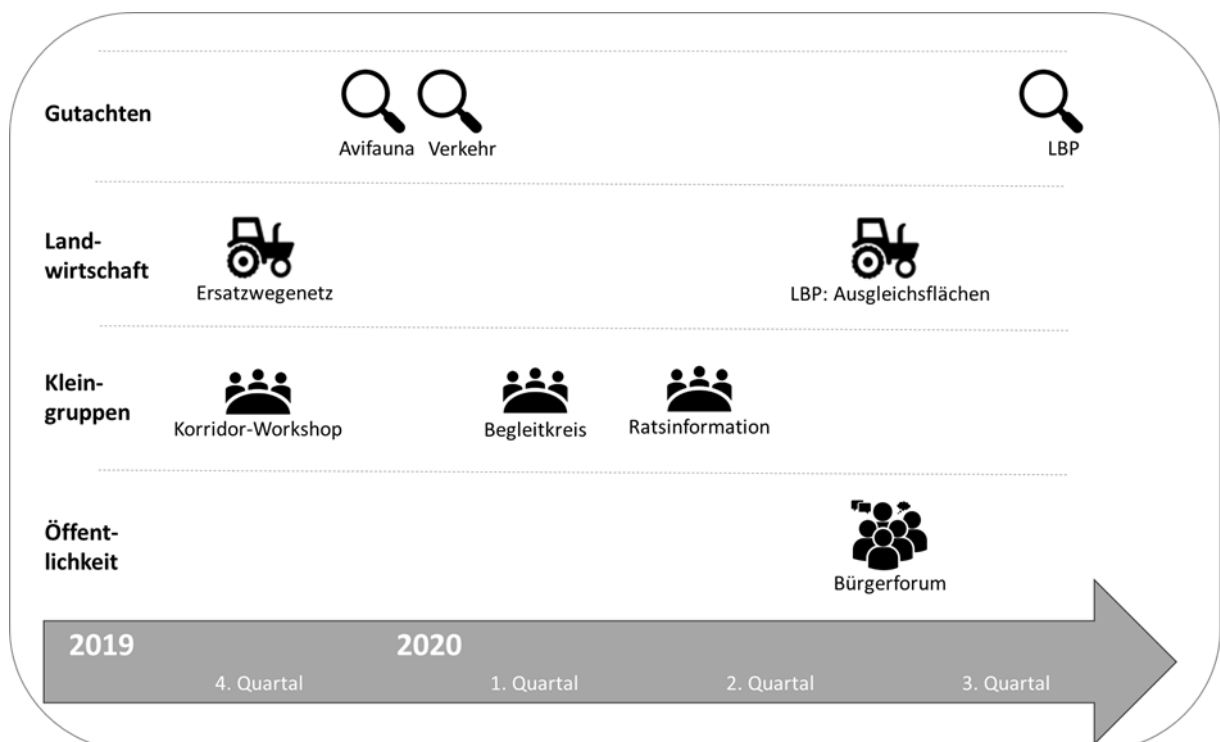
6) Im Dialog: Wer soll wann und wie informiert und eingebunden werden?

Daraufhin widmet sich die Gruppe der weiteren Prozessplanung. Zentrale Frage ist in diesem Zusammenhang: Wer soll wann und wie informiert und eingebunden werden?

Zunächst wird festgehalten, dass ein Austausch mit der Landwirtschaft in Bezug auf die Ausgestaltung des Ersatzwegenetzes möglichst zeitnah – bestenfalls noch im Jahr 2019 – erfolgen soll. Hier wird ein Workshop-Format angestrebt in welchem die in Beelen ansässigen Landwirte die für Sie wichtigen Fahrbeziehungen und damit die Ansprüche an ein Ersatzwegenetz definieren.

Ferner wird ein Austausch-Format mit direkt substantiell Betroffenen angeregt. Im Rahmen dessen soll noch im Jahr 2019 ein so genannter „Korridor-Workshop“ erfolgen, in welchem Anlieger der Trasse der neuen B64 gebündelt informiert werden und die Möglichkeit haben, sich in die Planung einzubringen. Die Ratsfraktionen sollen ebenfalls eingeladen werden.

Abbildung 7: Fahrplan Öffentlichkeitsbeteiligung



Nach Aktualisierung der Gutachten zur Avifaunistik sowie der Verkehrsprognose (voraussichtlich zum 1. Quartal 2020) möchte der Begleitkreis das nächste Mal tagen. In diesem Zusammenhang sollen die Ergebnisse der Untersuchungen sowie ihre Auswirkungen auf die Planungen präsentiert und diskutiert werden.

Daraufhin wird eine Präsentation des aktuellen Planungsstandes im Gemeinderat als sinnvoll erachtet. In diesem Zusammenhang soll auch das konkrete Konzept eines Bürgerforums zur Öffentlichkeitsbeteiligung diskutiert werden.

Nachdem die Ratsinformation erfolgte, ist ein Bürgerforum zur Information der breiten Öffentlichkeit vorgesehen.

Bei Erstellung des Landschaftspflegerischen Begleitplans (LBP) soll die Landwirtschaft erneut eingebunden werden. Hier geht es dann im Kern um die Abstimmung von Lage und Art der notwendig werdenden Ausgleichsmaßnahmen.