

# 4zu1: Ostmünsterland-Verbindung Öffentlichkeitsbeteiligung

Fragen und Anregungen zur B64-Ortsumfahrung Beelen

*Die vorliegende Unterlage wird fortlaufend aktualisiert. Zeitnah werden auch die Fragen und Anregungen aus dem Begleitkreis und dem Korridorworkshop ergänzt.*

Stand: 05. März 2020



<b>Nr. 1</b>	<b>Landwirtschaft und Nebenverkehre</b>
	<b>Anbindungen &amp; Querungen</b>
1.1	<b>Wie sollen die landwirtschaftlichen Höfe angebunden werden?</b> Alle Grundstücke und Höfe werden erschlossen, wie genau wird Bestandteil des Planungsprozesses sein. Anregungen werden im Beteiligungsprozess aufgenommen.
1.2	<b>Es fehlt eine Querungsbrücke für Landwirte von Süd nach Nord.</b> Nord-Südverbindungen sind geplant, die Lage und Anzahl der Querungen sind zum jetzigen Zeitpunkt jedoch noch nicht definiert. Anregungen werden im Beteiligungsprozess aufgenommen.
	<b>Ersatzwegenetz</b>
1.3	<b>Ist ein Flurbereinigungsverfahren geplant?</b> Diese Entscheidung wird im weiteren Verfahren in Abstimmung mit der Landwirtschaft getroffen.
1.4	<b>Ist ein Ersatzwegenetz für Beelen geplant? Für die Landwirtschaft wichtig.</b> Die Art und Weise wie betroffene Flächen abgeschlossen werden bzw. in wie weit das nachgeordnete Straßennetz ausgebaut wird, ist im Zuge der Planung noch festzulegen. Anregungen werden im Beteiligungsprozess aufgenommen.
1.5	<b>Ist ein Parallelweg für Landwirte neben der B64n möglich? (Beelen-Clarholz)</b> Die Art und Weise wie betroffene Flächen abgeschlossen werden bzw. in wie weit das nachgeordnete Straßennetz ausgebaut wird, ist im Zuge der Planung noch festzulegen. Anregungen werden im Beteiligungsprozess aufgenommen.
	<b>Flächenverbrauch</b>
1.6	<b>Welcher Flächenverbrauch betrifft die Landwirtschaft?</b> Der Flächenverbrauch ist auf Basis des jetzigen Planungsstandes noch nicht zu beziffern, da weder die technische Straßenplanung noch die landschaftliche Begleitplanung abgeschlossen sind.

<b>Nr. 2    Landschafts- und Naturschutz</b>	
<b>Naturschutz</b>	
2.1	<b>Mit welchem Flächenverbrauch wird für das Parallelwegenetz gerechnet?</b>
	Der Flächenverbrauch ist zu dem jetzigen Stand der Planung noch nicht absehbar.
2.2	<b>Was sind die tatsächlichen Ausmaße der Planung für die Landschaft und die Natur?</b>
	Dies hängt von der konkretisierten Führung und Ausdehnung des Straßenkörpers ab. Im Rahmen der UVS wurde eine umweltverträgliche Variante gewählt. Je nach den ökologischen Wertigkeiten der überlagerten Biotope sind im Weiteren die Konflikte im Detail zu bewerten. Die aktuellen Kartierungen geben weiter Aufschluss darüber, inwieweit die Tierwelt (z.B. Vögel, Fledermäuse) durch das Vorhaben betroffen ist. Ebenso sind die Auswirkungen auf die unbelebte Umwelt zu bewerten (z.B. Boden- und Wasserhaushalt). Die Landschaftspflegerische Begleitplanung wird ein Maßnahmenkonzept zur umfassenden Konfliktheilung entwickeln.
2.3	<b>Wie hoch ist der erwartete Flächenverbrauch bei der Auffahrt zwischen Beelen und Clarholz?</b>
	Dies hängt von der Knotenpunktform und dem Nebenwegenetz ab, welche gerade erarbeitet werden.
2.4	<b>Wo werden Ausgleichsflächen geschaffen?</b>
	Grundsätzlich soll die Flächeninanspruchnahme möglichst geringgehalten werden. Eine Doppelbelastung aus Straße und Kompensation soll für den Raum möglichst geringgehalten werden. Insbesondere das Artenschutzrecht fordert aber oft den unmittelbaren räumlichen Bezug. Manche Kompensationsmaßnahmen können aber u.U. in das weitere Umland verlagert werden oder über einen Flächenpool umgesetzt werden.
2.5	<b>Zum Thema Ausgleichsflächen: Kann man eventuell auf alte Zechengebiete im Ruhrgebiet zurückgreifen?</b>
	Eine Renaturierung / ökologische Revitalisierung von Industriebrachen oder militärischen Liegenschaften kann in Einzelfällen sinnvoll sein, sofern dies wirtschaftlich vertretbar ist. Es sind jedoch Kompensationsräume definiert, über deren Grenzen hinaus eine Verlagerung rechtlich nicht zulässig ist. Die Erfahrungen zeigen aber auch, dass eine Flächenverfügbarkeit an anderer Stelle ebenso gering ist.
2.6	<b>In Beelen gibt es 4 Natur- und 6 Landschaftsschutzgebiete. Wie betroffen sind diese von der Maßnahme?</b>
	Das nördlich der B64 liegende NSG Feuchtwiesen Axtbachniederung wird nach dem jetzigen Stand der Planung nicht tangiert/angeschnitten. Das LSG-Axtbachniederung in Beelen muss östlich der K22 Harsewinkeler Damm gequert werden

<b>Nr. 3 ÖPNV, Fußgänger und Fahrradwege</b>	
<b>Bahnverkehr</b>	
3.1	<b>Für Bahnen soll eine Schließanlage installiert werden.</b>
	Zur Erhöhung der Verkehrssicherheit sollen im Planungsabschnitt der B64 alle Bahnübergänge geschlossen werden, die Verbindung soll durch Ersatzwege und Überführungen aufrechterhalten.
3.2	<b>Abbau der Querungen über die Bahnstrecke und Überwege beseitigen; Schließung der Bahnübergänge wird angestrebt.</b>
	Das ist das Planungsziel der DB Netz AG und Straßen.NRW.
<b>Fahrradverkehr und Fußgänger</b>	
3.3	<b>Radweg Richtung Clarholz: Paralleler Radweg zur Straße sollte aufrechterhalten bleiben.</b>
	Das Neben- und Ersatzwegenetz wird Bestandteil der Planung sein, die Anregung wird aufgenommen.
3.4	<b>Ein sicherer Radweg nach Warendorf wird gewünscht.</b>
	Dieser Abschnitt ist derzeit nicht Bestandteil dieses Entwurfes, eine Untersuchung hierzu wird aufgenommen, wenn es die Ressourcen zulassen.
3.5	<b>Sind die Schulkinder bei den Querungen berücksichtigt?</b>
	Anregungen werden im Beteiligungsprozess aufgenommen, damit eine sichere Abwicklung der Schulwege gewährleistet wird.
<b>ÖPNV</b>	
3.6	<b>An der Gaststätte Hemfelder Hof ist eine Bushaltestelle. Wie können Anlieger weiterhin den ÖPNV nutzen?</b>
	Das ÖPNV-Netz wird im Planungsprozess eine wichtige Rolle spielen und mit den jeweiligen Betreibern abgestimmt. Anregungen werden im Beteiligungsprozess aufgenommen.
3.7	<b>Wird der ÖPNV ausgebaut? Wenn ja, dann müssen mehr Parkmöglichkeiten geschaffen werden. Vorschlag: Park&amp;Ride.</b>
	Das ÖPNV-Netz wird im Planungsprozess eine wichtige Rolle spielen und mit den jeweiligen Betreibern abgestimmt. Anregungen werden im Beteiligungsprozess aufgenommen.
3.8	<b>Junge Leute müssen nach Greffen, Harsewinkel, Oelde und Beckum. Bislang muss man einen Umweg über Münster nehmen. Ausbau des ÖPNV ist notwendig.</b>
	Das ÖPNV-Netz wird im Planungsprozess eine wichtige Rolle spielen und mit den jeweiligen Betreibern abgestimmt.

Nr. 4 Technische Planung	
Grundlagen	
4.1	<b>Eine zukünftige Verkehrszählung muss unbedingt die Zwischenabschnitte berücksichtigen. Wird es Verkehrsprognosen für die Zwischenabschnitte geben? (Beispiel: Beelen-Clarholz)</b>
	Das Verkehrsgutachten wird derzeit aktualisiert und berücksichtigt die Zwischenabschnitte sowie aktuelle Entwicklungen.
4.2	<b>A33: Lückenschluss muss berücksichtigt werden. Der Verkehr von Münster wird dann anders rollen.</b>
	Der Lückenschluss der A 33 wird im Verkehrsgutachten berücksichtigt.
4.3	<b>Verkehrsgutachten soll mit den von Beelen erhobenen Daten verglichen werden.</b>
	Das Verkehrsgutachten wird derzeit aktualisiert und kann später mit den Daten aus Beelen verglichen werden.
4.4	<b>Wie hoch ist der Anteil der zugelassenen PKWs im Kreis Warendorf angestiegen, seitdem der Prozess eingeleitet wurde (ca. 2006)?</b>
	Die Verkehrsbelastung muss großräumig betrachtet werden, hierzu wird gerade das Verkehrsgutachten aktualisiert. Die Zulassungszahlen fließen hier ebenfalls ein.
4.5	<b>Im Bundesverkehrswegeplan steht: Strecke Münster-Bielefeld ist sehr gut. Warum wird also diese Straße gebaut?</b>
	Der Bedarf des Neubaus der B64 ist im Bedarfsplan festgelegt.
4.6	<b>Wird es eine Verkehrsprognose nach dem Lückenschluss der A33 geben?</b>
	Der Lückenschluss der A 33 wird im Verkehrsgutachten berücksichtigt.
Ausgestaltung	
4.7	<b>Wie sollen die Anlieger rund um die B64 zwischen Beelen und Clarholz angebunden werden?</b>
	Die konkrete Ausbildung der Erschließungen wird Bestandteil des Planungsprozesses. Jeder Anlieger erhält einen Anschluss an das öffentliche Wegenetz.
4.8	<b>Wie sollen Kunden, Besucher zum Gewerbebetrieb (Kabelwerk), Restaurant (Hemfelder Hof) kommen? Wie ist die Anbindung für dieses Teilstück geplant?</b>
	Die konkrete Ausbildung der Erschließungen wird Bestandteil des Planungsprozesses. Jeder Anlieger erhält einen Anschluss an das öffentliche Wegenetz.
4.9	<b>In Schneidewind sollte eine Brücke als Querung geplant werden, mit Anbindung an die B64n.</b>
	Nein, die geplanten Anschlussstellen befinden sich östlich von Beelen und westlich von Clarholz. Die weitere Erschließung erfolgt über das Nebenwegenetz.
4.10	<b>Wegenebennetz: Für die Siedlungen zwischen Beelen und Clarholz fehlen Anbindungen an die B64n.</b>
	Nein, die Anbindung befindet sich östlich und westlich der Siedlung bei Beelen und Clarholz, ein geeignetes Nebenwegenetz wird geplant.
4.11	<b>Zwischen Clarholz und Beelen wird nach jetzigem Informationsstand dreistufig ausgebaut. Stimmt das?</b>
	Es wird einen dreispurigen Ausbau für den Zwischenabschnitt angestrebt.
4.12	<b>Muss Beelen Nebenstraßen ausbauen, wenn die B64n kommt?</b>

	Der Ausbau der Nebenstraßen wird, sofern dies durch den Neubau der Ortsumgehung Beelen notwendig ist, vom Landesbetrieb geplant und durchgeführt. Die Kosten trägt der Bund.
4.13	<b>Was passiert auf Dauer mit den Ampelanlagen zwischen Beelen und Warendorf?</b>
	Die Ampelanlagen zwischen den neuen Ortsumgehungen bleiben zunächst erhalten.
4.14	<b>Querungshilfen über die B64n fehlen und sollten geplant werden. Werden diese als Unter- oder Überführung realisiert?</b>
	Die Querungen der B 64 erfolgen generell über Brücken. Welche Straße an welcher Stelle überführt wird, steht noch nicht fest. Anregungen werden im Beteiligungsprozess aufgenommen.
4.15	<b>An welchen Stellen muss die B64n höher gebaut werden?</b>
	Die B64 muss im Bereich des Axtbach in Dammlage (höher) geplant werden, der weitere Höhenverlauf und die damit verbundenen Zwangspunkte sind jedoch noch nicht festgelegt. Anregungen werden im Beteiligungsprozess aufgenommen.
4.16	<b>Wird es eine sichere Querung zum Sportplatz geben?</b>
	Es wird Querungsmöglichkeiten geben, an welcher Stelle diese sich befinden ist jedoch noch nicht abschließend definiert. Anregungen werden im Beteiligungsprozess aufgenommen.
4.17	<b>Ist eine Überführung am Hemfelder Hof geplant?</b>
	Es wird eine Querungsmöglichkeit geben, an welcher Stelle diese sich befinden ist jedoch noch nicht abschließend geplant. Anregungen werden im Beteiligungsprozess aufgenommen.
4.18	<b>Verkehrssicherheit bei 2+1: Was sind die bisherigen Erfahrungswerte für Überholspur?</b>
	Als Beispiel sei hier die als 2+1 – Führung ausgebaute B54 Münster – Enschede angeführt. Die für Vergleich der Verkehrssicherheit herangezogene Kenngrößen (Unfallrate, -dichte, Kostenrate) zeigen auf, dass diese Bundesstraße in NRW weit unterhalb des Durchschnittes liegt.
4.19	<b>Wie wird das Industriegebiet in Beelen an die B64n angebunden?</b>
	Es wird Anbindungen geben im Westen: Westring – Woeste, Norden: Greffener Straße, Osten: Harsewinkler Damm
4.20	<b>Ist es möglich den Westring über die Bahn laufen zu lassen?</b>
	Eine Überführung wird im Planungsprozess geprüft
4.21	<b>In welchen Bereichen der B64n ist die Straße dreispurig bzw. zweispurig?</b>
	Die B64 ist in dem Neu- und Ausbaubereich dreispurig, dabei wird die Überholspur wechselweise auf der Nord- bzw. Südseite der B64 angeordnet.
4.22	<b>Anschluss an die A2 in Herzebrock-Clarholz: Ist hier eine dreispurige Straße geplant?</b>
	Der Bundesverkehrswegeplan sieht die Dreispurigkeit bis zur A2 vor.
4.23	<b>Warendorfer Str. zur Greffener Str.: Wie viele Spuren sind hier geplant?</b>
	Die Maßnahme sieht eine durchgängige Dreispurigkeit vor, welche westlich von Beelen beginnt und an die dreispurige Ortsumgehung von Herzebrock-Clarholz anschließt.

4.24	<b>Wo es möglich ist, sollte Tieflage vor Hochlage bevorzugt werden (Lärmschutz).</b>
	Im Rahmen der Planung wird für die B64 festgelegt, welche Lage und Höhe sinnvoll ist. Der Verlauf wird dann in der lärmtechnischen Berechnung berücksichtigt.
4.25	<b>Wie breit wird die Ortsumgehung werden?</b>
	Der Querschnitt der Straße beträgt 12,5 m Asphalt, je 1,5 m Bankett und Böschung. Die Gesamtbreite des Baukörpers ist abhängig von der Höhenlage.
4.26	<b>Wie kommen die PKWs über die Bahn am ersten Knotenpunkt aus Warendorf kommend?</b>
	Die Ausbildung der Anschlussstelle westlich von Beelen wird Bestandteil des Planungsprozesses, eine Überführung über die Bahn wird im Planungsprozess geprüft.
<b>Wirkungen</b>	
4.27	<b>Ist in der Nähe des Altenheims Lärmschutz geplant?</b>
	Es wird eine lärmtechnische Berechnung erstellt, die Aussagen darüber trifft, an welchen Stellen Lärmschutzmaßnahmen erforderlich werden.
4.28	<b>Was passiert lärmschutzmäßig am Sportplatz von Beelen?</b>
	Es wird eine lärmtechnische Berechnung erstellt, die Aussagen darüber trifft, an welchen Stellen Lärmschutzmaßnahmen erforderlich werden.
4.29	<b>Wird es einen Lärmschutz für das neue Baugebiet (außerhalb Richtung Herzebrock-Clarholz) geben?</b>
	Es wird eine lärmtechnische Berechnung erstellt, die Aussagen darüber trifft, an welchen Stellen Lärmschutzmaßnahmen erforderlich werden.
4.30	<b>Wer trägt die Kosten für den Rückbau der B64 innerorts?</b>
	Hierzu kann erst nach Vorliegen einer konkreten Planung eine Aussage getroffen werden.
4.31	<b>Ist ein LKW-Durchfahrtsverbot im Ort (Ausnahme Anlieger) möglich?</b>
	Der LKW-Verkehr der nicht in den Ort Beelen möchte, wird zukünftig auf Grund der kürzeren Fahrzeit die Ortsumgehung nutzen. Ein Durchfahrtsverbot ist somit nicht notwendig.
4.32	<b>Wird es Fördergelder zum Straßenrückbau geben?</b>
	Hierzu kann erst nach Vorliegen einer konkreten Planung eine Aussage getroffen werden
4.33	<b>Wie wird der Lärmschutz gestaltet sein?</b>
	Ein Anspruch auf Lärmschutz hängt grundsätzlich vom Ergebnis der lärmtechnischen Berechnung ab. Denkbar sind Lärmschutzwälle, Lärmschutzwände oder Optimierungen an Gebäuden.
4.34	<b>Wenn B64n kommt. Dann muss Stroat ausgebaut werden, damit die Zulieferer noch zum Gewerbe kommen.</b>
	Die Nebenwege werden gemäß dem Verwendungszweck ausgebaut und alle Grundstücke erschlossen.
4.35	<b>Kann die Ortsdurchquerung für Schleichwege unattraktiv gemacht werden?</b>
	Die Ortsdurchquerung ist mit der Fertigstellung der Ortsumgehung auf Grund der längeren Reisezeit nicht mehr attraktiv.

4.36	<b>Welches AusbaufORMAT erhalten die Nebenstrecken? Was kommt da auf die Gemeinde zu?</b>
	Die AusbaufORMate hängen von der Nutzung ab. Der Ausbau geht zu Lasten des Neu- und Ausbaus der B64.
4.37	<b>Muss Beelen Nebenstraßen ausbauen, wenn die B64n kommt?</b>
	Die in der Planung berücksichtigten Nebenwege werden vom Landesbetrieb ausgebaut und vom Straßenbaulastträger getragen, in diesem Fall der Bund.
4.38	<b>Wird der neue Kunstrasenplatz des Fußballvereins überplant?</b>
	Nein.
4.39	<b>Ist der Pferdehof Richtung Warendorf von der B64n betroffen? Und wenn ja, wie?</b>
	Nein.
4.40	<b>Was passiert mit dem Hemfelder Hof? Ist das Restaurant vom Straßenneubau betroffen?</b>
	Ja, der Hemfelder Hof ist von der Maßnahme betroffen und die direkte Anbindung zur B64 kann in der heutigen Form nicht bestehen bleiben.

**Ortsspezifische Fragen**



<b>Ortsspezifische Fragen</b>	
5.1	<b>3 Familien betroffen Hochlage möglich?</b>
	Eine Hochlage der B64 wäre grundsätzlich möglich, würde aber wegen der breiten Böschungen von ca. 40 Metern noch mehr Fläche in Anspruch nehmen als die alternative Planung. Die Straße würde noch weiter an die Bebauung nördlich und südlich der B64 heranrutschen. Die geländenahe Führung der B64 ermöglicht die gleichzeitige Beseitigung des Bahnüberganges.
5.2	<b>Konsequenzen einer Hochlage darstellen</b>
	Durch die Notwendigkeit der Überführung der untergeordneten Straßen und die erforderlichen Auf- und Abfahrrampen zur B64 wird ein relativ großer Flächenbedarf ausgelöst. Eine Überplanung von Gebäuden ist hier nicht zu vermeiden.
5.3	<b>Flächenbedarf?</b>
	Der genaue Flächenbedarf des Knotenpunktes ist zum jetzigen Zeitpunkt noch nicht zu ermitteln.
5.4	<b>Brückenbauwerk erklären Bahnübergang</b>
	Neben der Realisierung der Umgehungsstraße soll insgesamt auf die Erhöhung der Verkehrssicherheit erreicht werden. Insofern ist die Beseitigung des Bahnübergangs im Westring sinnvoll und auch zur Steigerung der Taktfrequenz der Bahn erforderlich. Daher führt die Abwägung der Varianten zu einer geländenahe Führung der B64, denn, das untergeordnete Straßennetz soll sowohl über die Bahn als auch die B64 geführt werden.
5.5	<b>Alternativen? Straße in Hochlage</b>
	Genaue Lage wird geprüft und abgewogen.
5.6	<b>Holländische Rampe möglich?</b>
	Für diesen Anschluss werden verschiedene Varianten entwickelt und abgewogen. Hierbei wird auch geprüft, ob sogenannte holländische Rampen möglich sind.
5.7	<b>Radweg?</b>
	Im Bereich der Greffener Straße wird das Bauwerk über die B64 so breit dimensioniert, dass ein Radweg angeschlossen werden kann.
5.8	<b>Anschluss Wegebeziehung</b>
	Eine Überführung des Hornbusch ist geplant.
5.9	<b>Brücke + Radweg Axtbach/Erdbeerbrücke</b>
	Nördlich der Erdbeerbrücke wird der Hornbusch von der B64 überführt, somit ist der Hof Ostermann weiterhin über die Erdbeerbrücke zu erreichen.
5.10	<b>Tiefster Punkt des Axtbach, Bereits renaturiert</b>
	Im Rahmen der Planung werden alle betroffenen Flächen durch eine Planungsraumanalyse geprüft und in ihrer Wertigkeit dokumentiert. Die erforderlichen Ausgleichsmaßnahmen richten sich nach der Wertigkeit der überplanten Flächen. Bei der Erarbeitung des landschaftspflegerischen Begleitplans wird dieser Umstand berücksichtigt.
5.11	<b>Überführung Radweg</b>

	Da die Wegebeziehung Erdbeerbrücke – Hornbusch – Ostermann aufrechtgehalten wird, ist es an dieser Stelle nicht notwendig neue Wegebeziehungen zu schaffen.
5.12	<b>Hochlage über Axtbach?</b>
	Die B64 wird im Querungsbereich des Axtbaches in Hochlage liegen müssen, da neben der Gewässerquerung auch die Beziehung der Wirtschaftswege aufrechterhalten bleiben muss.
5.13	<b>Auswirkung Abschneidung Radwege/Axtbach</b>
	Die Wegebeziehung im Bereich Hornbusch bleibt aufrechterhalten, so dass auch Serriesteich weiterhin mit dem Fahrrad über den bekannten Weg erreicht werden kann.
5.14	<b>Kompensation Überschwemmungsgebiet</b>
	Im parallel zur B64 verlaufenden Axtbachbereich könnte eine umfangreiche Kompensationsmaßnahme angedacht werden, welche sich nach dem landschaftspflegerischen Begleitplan richten wird. Der Verlust vom Überschwemmungsgebiet ist ebenfalls auszugleichen und wird mit dem Kompensationsmaßnahmen kombiniert.
5.15	<b>Breite der Hochlage?</b>
	Bei einer Gradientenhöhe von 7 m über dem Gelände ergibt sich eine Gesamtbreite der Trasse von ca. 40 Metern.
5.16	<b>Flächenbedarf?</b>
	Der Flächenbedarf des Knotenpunktes ist auf Grund der noch nicht abgeschlossenen Planung nicht zu beziffern.
5.17	<b>Breite des Querschnitts?</b>
	Der Straßenquerschnitt ist in diesem Bereich 14 Meter breit.
5.18	<b>Brücke? Möglichkeiten aufführen</b>
	Die Notwendigkeit von Querungen an dieser Stelle sind aufgenommen worden, es werden nun verschiedene Varianten entwickelt.
5.19	<b>1/6 Kostenbeteiligung? Ersatzwegnutzung</b>
	Der Anspruch der leistungsfähigen B64 erfordert die Herstellung eines betriebssicheren und funktionalen Wegesystems. Insofern ist der Verursacher kostenpflichtig. Detaillierte Regelungen erfolgen im Rahmen Planfeststellungsverfahren.
5.20	<b>Fahrradwege entlang der B64?</b>
	Es ist geplant einen begleitenden Radweg zur B64 zu bauen. Dieser kann auch mit Wirtschaftswegen kombiniert werden.
5.21	<b>Nur Abfahrt! Brückenbauwerk</b>
	Die Erschließung des Hemfelder Hofes und des Kabelwerks erfolgt zukünftig nicht mehr von der B64. Die angestrebte Verbindungsfunktion der Straße lässt einen Anschluss nicht zu.
5.22	<b>Wird Begleitstraße auch Radweg?</b>
	Da das Nebenwegenetz ist noch nicht geplant, kann aber auf Grund der Funktion als Wirtschaftsweg auch von Radfahrern benutzt werden. (s. Frage 20)
5.23	<b>Brücke Schneidewind</b>

	Die Notwendigkeit von Querungen an dieser Stelle sind aufgenommen worden, es werden nun verschiedene Varianten entwickelt.
5.24	<b>Bushaltestelle Haltepunkt?</b>
	Wird im Planungsprozess geprüft
5.25	<b>Erschließung Hemfelder Hof Keine Hochlage</b>
	Die Planung für diesen Bereich liegt hier noch nicht vor
5.26	<b>Veloroute auf Begleitstraße?</b>
	In diesem Bereich befindet sich ein Bestandsradweg der nach Herzebrock-Clarholz führt. Velorouten werden nicht von Straßen.NRW geplant, grundsätzlich werden die Ansprüche von Radfahrern in der Planung berücksichtigt.
5.27	<b>Gibt es Straßenbegleitgrün?</b>
	Im Rahmen der Aufstellung des landschaftspflegerischen Begleitplans wird auch Begleitgrün geplant.
5.28	<b>Nebenstrecke? Geht durch Naturschutz nicht?</b>
	Eine Variante der Nebenwegeplanung besteht darin, dass vorhandene Wegenetz auszubauen. Der Weg Stroat liegt am Rand des Landschaftsschutzgebietes.
5.29	<b>Überführung hier nicht sinnvoll</b>
	Die Ausbildung des Zwischenbereiches wird mit den Kollegen der Regionalniederlassung Ostwestfalen noch genau abgestimmt, hierbei wird auch die Notwendigkeit und Lage Überführungen geprüft.