

Bürger- Initiative gegen B66n

Von Gerd Bobermin

Wer will eine Autobahn quer durch den Bielefelder Osten?

Die Bürgerinitiative gegen die B66n

Im November 2001 haben sich BürgerInnen im Scholle-Treff zusammengefunden, mit dem Ziel, die **Stadtautobahn, die von dem Ausgang des Ostwestfalendammtunnels** an der Eckendorfer Straße bis zum **Anschluss an die A2 (Hillegossen)** quer durch den Bielefelder Osten geplant ist, zu verhindern. Zu dieser Zeit konnte noch keiner ahnen, dass die Initiative in kürzester Zeit auf über 80 Mitglieder, quer durch alle Altersstufen und Wählergruppen, heranwachsen würde.



Quelle webwecker: Titel/ immer mehr B66n-Gegner

Typische Straßenplanung aus den 60er Jahren

Die Planung der B66n stammt aus den 60er Jahren. Nach dem derzeitigen Stand der Planung soll der Abschnitt vom Ostwestfalendammtunnel bis zur Heeper Straße **in Troglage** ausgeführt werden. Der weitere Streckenabschnitt der B66n soll weitgehend südlich entlang der Bahnlinie Bielefeld-Lemgo und - wegen Querung von Straßen und Lutter/Grünzug - **in aufgeständerter Form** erfolgen. Über weitere Details (z. B. Lage und Art der Autobahnabfahrten) ist noch nicht abschließend befunden worden.

Die Gesamtkosten der Baumaßnahme B66n werden z. Z. auf mindestens 120 Mio. EUR geschätzt (Stand 1997). Davon wären ca. **40 Mio. EUR von der Stadt Bielefeld** aufzubringen, in deren Baulast das Teilstück vom Ostwestfalendammtunnel bis zur Heeper Straße zu 100% liegt. Außerdem müßten noch ca. 40 Gebäude für die Trasse abgerissen werden. Der dafür erforderliche Grunderwerb sowie notwendige Entschädigungen werden weitere Kosten verursachen.

Konzept und Planung der B66n stammen aus einer Zeit, als man verkehrspolitisch davon ausging, dass nur durch großzügigen Straßenneubau bis hin zu Autobahnen mitten durch die Stadt dem zunehmenden Mobilitätsbedarf von Bürgern und Wirtschaft entsprochen werden könnte. Die Erfahrungen mit solcher Verkehrspolitik haben seither aber immer wieder gezeigt, daß jede neue Straße in der Summe **statt Entlastung neuen Verkehr** mit sich bringt. Erst recht hat sich das Bewußtsein für die **Problematik von Stadtautobahnen** weiterentwickelt. Wegen ihrer zahlreichen negativen Effekte u.a. auf die bestehende Infrastruktur einer Stadt werden innerstädtisch verlaufende Autobahnen heute vermieden.

Auch die realen Voraussetzungen, unter denen die B66n ursprünglich für notwendig gehalten und geplant wurde, haben sich seit den Ursprüngen völlig verändert.

1. Die **Industriebetriebe**, die man ursprünglich durch die B66n an das Fernverkehrsnetz anbinden wollte, existieren großteils nicht mehr oder sind abgewandert.
2. Seit dem Jahr 2000 hat sich die Verkehrssituation im Planbereich durch die Realisierung der **Heeper Ostumgehung und dem vierspurigen Ausbau der Eckendorfer Straße** grundsätzlich verändert. Hier ist bereits eine leistungsfähige Anbindung des Ostwestfalendamms (B 61) an die A2 geschaffen worden, die den anfallenden Verkehr gut bewältigt.
3. Die von der B66n häufig erhoffte **Verkehrsentlastung im Bereich der Detmolder Straße ist nach entsprechenden Gutachten vergleichsweise gering**. Die Untersuchungen zum Gesamtverkehrsentwicklungsplan (GVEP) im Jahr 1992 haben ergeben, dass der Entlastungseffekt durch die B66n unter 20% liegen würde. Die Belastung der Detmolder Straße in Höhe Landgericht würde von 37.000 Autos pro Tag (Basisjahr 1994) nur auf 30.000 Autos pro Tag abnehmen (Prognosejahr 2005). Hinsichtlich der Lärmbelastung würde dies keine Entlastung bringen, denn hier gilt die Faustregel, daß erst durch eine Halbierung des Verkehrs auch der Verkehrslärm hörbar reduziert wird.

Das **Stadtbild von Bielefeld** würde durch die B66n nachhaltig in Mitleidenschaft gezogen werden. Eine aufgeständerte Trasse mit **kilometerlangen, weithin sichtbaren Lärmschutzwänden** (vergleichbar dem Ostwestfalendamm in Höhe Parkhaus Jöllenbecker Straße) entlang der Bahnlinie ab Ostbahnhof/Rußheide über Stieghorst, Sieker und Oldentrup bis zum Anschluß A2 würde das Stadtbild des Bielefelder Ostens dominieren und wäre ein verheerender Eingriff in über Jahrzehnte gewachsene Stadtteile.

Entlang der Trasse käme es zu einer starken Beeinträchtigung der Wohn- und Lebensqualität der dort lebenden Menschen durch Lärm und Abgase eines ununterbrochenen Verkehrsstroms von bis zu **48.000 Fahrzeugen täglich** (so die Prognose in der Umweltverträglichkeitsstudie Stand 2001)!

Zerstörung des östlichen Grüngürtels und städtischer Naherholungsgebiete

Der Bielefelder Osten würde durch die B66n an Attraktivität einbüßen. Insbesondere würde eine ca. 30 m breite Stadtautobahn B66n den einzigen, vom Stadtzentrum bis nach Heepen sich erstreckenden **östlichen Grüngürtel (Stauteiche und Lutter)** sowie die **Auen des Mühlenbachs** und **des Baderbachs** erheblich belasten. Diese wichtigen innerstädtischen Naherholungsbereiche durch Verlärmung und Luftverschmutzung zu zerstören, wäre ein unwiederbringlicher Verlust für den Bielefelder Osten und würde zudem bedeuten, dass Anwohner zum Spaziergehen und Joggen wieder vermehrt ins Auto steigen müßten.

Zusätzliche Belastung des Bielefelder Haushaltes in Zeiten schmerzhafter Sparmaßnahmen

Die seit langem angespannte und inzwischen prekäre finanzielle Lage der Stadt Bielefeld führt dazu, dass seit Jahren immer mehr städtische Leistungen reduziert und Gebühren angehoben werden sowie wertvoller städtischer Besitz veräußert wird (Beispiel Stadtwerke). Seit langem notwendige Maßnahmen wie z. B. die Sanierung der Stauteiche, des Obersees usw. können aus Geldmangel nicht in Angriff genommen werden.

Derzeit wird diskutiert, weitere Bäder und Jugendeinrichtungen zu schließen und soziale Standards abzubauen. Täglich stehen neue Einsparmaßnahmen in der Zeitung (Kindergärten, Offene Jugendarbeit, Schulen, Vereine etc.). Der Bau der B66n würde den Haushalt der Stadt Bielefeld **auf Jahre zusätzlich äußerst stark belasten**. Angesichts sinkender öffentlicher Einnahmen und der prekären Finanzlage Bielefelds kann die B66n logischerweise nur **auf Kosten anderer städtischer Leistungen und/oder weiterer Anhebung von Gebühren** realisiert werden. **Doch schon heute kostet die B66n die Bielefelder Jahr für Jahr bares Geld!** Seit Jahren werden unsere Steuergelder und Kräfte der Verwaltung für die weitere Planung der B66n eingesetzt. Die für die Trasse der B66n reservierten städtischen Grundstücke können nicht für gewerbliche oder private Bauvorhaben vermarktet werden und sind seit Jahrzehnten totes Kapital.

Wir fordern daher die Einstellung der Planung der B66n und ihre Streichung aus dem Bundesverkehrswegeplan.

Weitere Infos zur B66n im Internet: www.b66n.de

V.i.S.d.P.: Gerd Bobermin, Fritz-Vogt-Weg 24, 33607 Bielefeld, Sprecher der Bürgerinitiative
Spendenkonto: "Umweltzentrum Bielefeld e.V.", Kto.Nr. 94623, SPK Bielefeld (BLZ 48050161), Stichwort "B66neu"

Bei folgenden Veranstaltungen/Aktionen brauchen wir Eure Unterstützung:

Bürgerforum:

27.05.2002, um 19.00 Uhr

Rußheideschule,

Spindelstrasse 119

ein Bürgerforum zu dem Thema

B66n Planung, Stand, Realisierung, Diskussion

Gäste:

Dr. Godehard Franzen

Vorsitzender des Umwelt- und Stadtentwicklungsausschusses

Gregor Moss

Beigeordneter der Stadt Bielefeld, Dez. 4 (Bauen/Planen)

Claudia Quirini

Vorsitzende des naturwissenschaftlichen Vereins

Moderation: Mario A. Sarcletti

HERTZ 87,9 CampusRadio für Bielefeld

Unterschriftenaktion gegen die B66n:

Mit unseren z.Zt. über 6500 Unterschriften möchten wir den Ausspruch von Herrn Moss widerlegen „Die Bielefelder wollen die B66n“. Über weitere Unterstützung würden wir uns freuen. Unterschriftenlisten lassen sich von unserer Internetseite herunterladen. www.b66n.de

Treffen der Initiative B66n:

Die Termine der Treffen der Initiative gegen die B66n werden auf unserer Internetseite aktualisiert. Die Treffen finden alle 2 bis 4 Wochen statt. Alle interessierte Bürger sind hierzu eingeladen.

Gerd Bobermin

11.05.2002