

## Gespräch zum regionalen Open Government Labor bzgl. der Ausbauplanung B61

Rathaus Gütersloh, 05.11.2019

Gedächtnisprotokoll

anwesend:

Bürgermeister Henning Schulz

Maik Schrei

Rainer Spies

Anette Klee (Gemeinschaft gegen den Ausbau der B61)

Ingold Klee (Gemeinschaft gegen den Ausbau der B61)

Daniel Neuhaus (adfc Gütersloh)

Markus Lakämper (Verkehrswende)

Detlef Fiedrich (Demokratie wagen!, attac)

Jürgen Droop (Demokratie wagen!)

Das Gespräch mit Herrn Schulz war ausführlich und dauerte ca. 1,5h. Zunächst erläuterte Jürgen Droop die Anregung zu einem regionalen Open Government Labor. Er sieht die Vorteile in der methodischen Begleitung des Verfahrens durch Moderatoren, durch die Bürgerbeteiligung, offene Daten, Dokumentation, Öffentlichkeitsarbeit und Möglichkeiten zum Netzwerken. Die Antragsteller sind Initiativen und Personen, die sich anlässlich der Fahrraddemo gegen den Ausbau der B61 am 22. September zusammengefunden haben und die seitdem im Gespräch zu weiteren Protestaktionen sind.

Herr Schulz lehnt das Interessenbekundungsverfahren des BMI aus folgenden Gründen ab:

- Die Förderung des BMI sei im Verhältnis der zu erwartenden Kosten zu gering.
- Beim BMI sind noch andere Anträge der Stadt anhängig, z.B. zum Thema Digitalisierung, die vom Fördervolumen deutlich höher dotiert seien als der OG-Antrag. Der OG-Antrag solle daher nicht in Wettbewerb treten mit den anderen Anträgen, um diese nicht zu gefährden.
- Ein hohes Maß an Bürokratie-Overhead sei zu erwarten, da regelmäßig Meldungen erfolgen müssen.
- Straßen.NRW führt bei anderen Straßenausbauten ebenfalls eine Bürgerbeteiligung durch und diese sei quasi zum Nulltarif ohne weitere Kosten der Stadt zu bekommen.

Thematisch ist Herr Schulz gegen den 4-streifigen Ausbau und hat das glaubwürdig dargelegt mit Aussagen wie "Ich will auf keinen Fall zwei zusätzliche Spuren", so dass "auf keinen Fall eine attraktive Parallelverbindung zur Autobahn A2 entsteht" und dass "Nicht mehr Verkehr von und nach Bielefeld über diese Straße geführt werden darf". Das Problem an der B61 sei nicht die freie Strecke, sondern in erster Linie die Knotenpunkte. Hier würde sich der Verkehr stauen und alternativ zum Ausbau könnte eine Optimierung der Knotenpunkte, z.B. mit längeren Abbiegespuren, angestrebt werden.

Er hat sich dazu einen Weg überlegt, für den der Planungsausschuss der Stadt Gütersloh und/oder der Rat ihm die Legitimation geben soll, um beim Verkehrsministerium eine Änderung des Bundesverkehrswegeplans zu bewirken. Er will, dass alternativ zu dem maximalen 4-spurigen Ausbau auch andere weniger aufwändige Varianten in der Planung

berücksichtigt werden sollen, wie der alleinige Ausbau der Knotenpunkte oder eine 3-streifige (2+1) Variante mit digitaler Steuerung der mittleren Spur je nach Hauptrichtung des Kfz-Verkehrs. Herr Schulz ist sich jedoch nicht sicher, ob der jetzige Baumabstand einen 3-streifigen Ausbau zulässt und begrüßt deshalb die Vermessungsaktivitäten der Landesbehörde Straßen.NRW.

Wenn solche "minimalen" Planungen erfolgversprechend darstellbar wären und ein Rückhalt von Bevölkerung, Verwaltung und kommunaler Politik besteht, würden keine weiteren Planungen für einen Vollausbau verfolgt werden, da sei er sich sicher. Die Landesbehörde habe kein eigenes, inhaltliches Interesse an einem Ausbau - die Landesbehörde sei schlichtweg durch das Gesetz, den Bundesverkehrswegeplan, formell in der Rolle, die erforderlichen Planungen und Maßnahmen, die aus dem Gesetz resultieren, in „Organleihe“ für den Bund auch durchzuführen.

Durch einen Ausbau der B61N (Umgehung Ummeln) sieht er ebenfalls keine Notwendigkeit des 4-streifigen Ausbaus auf Gütersloher Gebiet, da die B61N auch nicht durchgehend 4-streifig geplant ist und seiner Erinnerung nach im Bereich der Anbindung an die B61 auf 2 Spuren zurückgeführt wird.

Daniel Neuhaus führte an, dass die Planung für einen Radschnellweg möglichst nicht an die Ausbauplanung der B61 gekoppelt werden sollte, um hier keine zeitlichen oder sonstigen Abhängigkeiten zu schaffen. Auch sollte ein Radschnellweg mit ausreichendem Abstand zur B61 geplant werden und nicht unmittelbar neben der Trasse verlaufen. Diese Argumente erschienen Herrn Schulz plausibel.

Eine alternative Nordumgehung um GT, ähnlich der Planungen aus den 60er Jahren, kann Herr Schulz sich absolut nicht vorstellen aus verschiedenen Gründen, wie Kosten und Umweltschutzaspekte. Jedoch sieht er eine Verbindungsspanne zur Flughafenerschließung unter Nutzung der bestehenden Verbindung (Noch liegt keine Trassenplanung vor. Der Wunsch wäre, die 90 Grad Kurven zu entschärfen und den Querschnitt nur wenig zu vergrößern.) zwischen Marienfelder und Herzebrocker Str. für erforderlich zur Erschließung der Flächen südlich der B513 an. Würde es hier keine Erschließung geben, werde der Verkehr über die Marienfelder Str./ Ring bzw. B61/ Herzebrocker Str. fließen und dadurch die angrenzenden, dicht bebauten Wohngebiete stark belasten. Wichtig sei aber, dass man als ersten Schritt über ein Mobilitätskonzept versucht, möglichst viele Güterverkehre über das Stammgleis der TWE sowie Personenverkehre über eine noch zu entwickelnde, attraktive Radwegeverbindung zum Flughafen zu führen.

Er bringt weitere Ideen zur Entlastung der B61 ins Gespräch, wie z.B. eine eng getaktete Schnellbahn für die Regiopole Herford - Bielefeld - Gütersloh auf den Gleisen der DB.

Ein weiteres Gespräch wurde nicht vereinbart, auch ein Open Government Prozess ist zum jetzigen Zeitpunkt nicht vorgesehen. Herr Schulz ist zuversichtlich, dass die Verwaltung den Planungsausschuss/ Rat der Stadt anhand fachlicher Argumente davon überzeugen kann, dass es sinnvoll ist, anstelle der Planung/ des Baus der Maximalvariante eines 4-streifigen Ausbaus der B61 mit der Planung nach dem Minimalprinzip zu agieren und über eine Veränderung der Knotenpunkte und der Überprüfung einer 2+1 Lösung eine ausreichende Verbesserung der Leistungsfähigkeit herbeizuführen.

Die Gemeinschaft gegen den Ausbau der B61 wird weitere Protestaktionen planen, wie z.B. die Fotoausstellung.