

**1.) Was werden Sie unternehmen, um den Planungsprozess zur B 239n voranzubringen?**

Straßen.NRW hat circa 2012 eine Umweltverträglichkeitsprüfung vorgelegt. Im Ergebnis lautete die Empfehlung der Prüfung: Eine **bahnparallele Streckenführung**. Der nächste Schritt in 2012 wäre ein Linienbestimmungsverfahren gewesen, dieses wurde aber von der damaligen rot-grünen Landesregierung angehalten, bzw. gestoppt. Für den neuen Bundesverkehrswegeplan 2016 (BVWP) wurde die **Tunnelvariante** untersucht. Diese ist jedoch ohne Bewertung ausgeschieden (Kosten von circa 150 Mio. Euro etwa 4x so hoch wie bei der bahnparallelen Führung) aufgrund eines **schlechten Nutzen-Kosten-Verhältnis** NKV)

Seitdem gibt es, soweit mir bekannt, keine weiteren Planungen seitens Straßen.NRW. Dort würde man die Planungen auch erst wieder nach Aufforderung (des zuständigen Landesministeriums) aufnehmen. Immerhin steht die B239n weiterhin im BVWP im Vordringlichen Bedarf. Von Bundesseite wurden die Hausaufgaben gemacht, **jetzt muss das Landesministerium aktiv werden.**

**2.) Welche Initiativen dürfen wir von Ihnen und Ihrer Partei erwarten, um die Lebensqualität an stark frequentierten Verkehrswegen zu verbessern und die Belastungen durch Verkehr sozialverträglich zu mindern?**

Meine politische Forderung lautet: Die Bahn muss zurück in die Fläche. Das gelingt uns unter anderem mit einem eigenen S-Bahn-Netz für OWL, einer besseren Vernetzung innerhalb unserer Region mit mehr Haltepunkten, einer höheren Taktung auch am Wochenende und durch vernünftige Fahrpreise – all das würde mehr für die Mobilitätswende und auch für das Klima leisten. Insbesondere Pendler würden davon profitieren – z.B. im Bereich der B239. Ein steigender Anteil an E-Fahrzeugen wird ebenfalls zur Reduktion von Lärmemissionen beitragen.

**3.) In diesem Zusammenhang interessiert uns Ihre Meinung zu Tempo-30-Zonen an sog. Durchgangsstraßen.**

Ich stehe der Idee, durchgängig Tempo 30 auch an Durchgangs- oder Hauptstraßen einführen zu können, sehr aufgeschlossen gegenüber. Eine Studie des Umweltbundesamtes<sup>1</sup> zeigt deutlich, dass dies im innerstädtischen Verkehr mehr Vor- als Nachteile hätte. Die in der Studie ermittelten Erkenntnisse sprechen in meinen Augen Bände. Bei der Leistungsfähigkeit der Straßen ist in Versuchsprojekten kein nennenswerter Abfall festzustellen, bei der Lärmbelastung führen sie mehrheitlich zur Entlastung, die Luftreinhaltung verbessert sich messbar, die Verkehrssicherheit nimmt zu und der Verkehrsfluss kann deutlich homogener und damit ebenfalls besser werden. Und weniger

---

1

[https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/2546/publikationen/wirkungen\\_von\\_tempo\\_30\\_an\\_hauptstrassen.pdf](https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/2546/publikationen/wirkungen_von_tempo_30_an_hauptstrassen.pdf)

stehen schon am Ende vor allem die Nerven – der Autofahrerinnen und Fahrer, aber auch aller Anwohnerinnen und Anwohner der betroffenen Straßen.

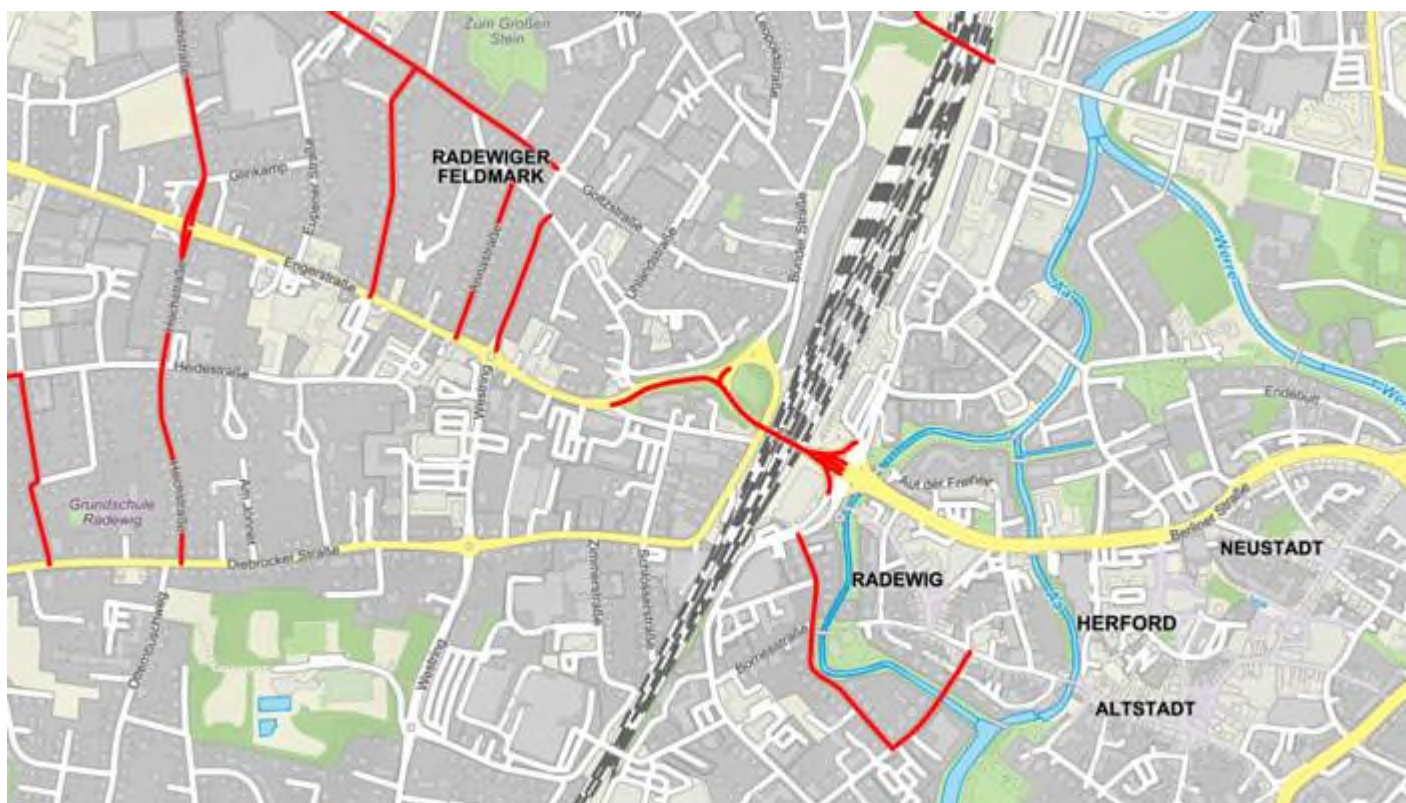
#### 4.) Was würden Sie unternehmen, um LKW-Durchfahrtsverbote auch auf Bundesstraßen leichter anordnen zu können, soweit Ausweichrouten zur Verfügung stehen?

Der Kreis Herford ist in dieser Sache schon auf dem richtigen Weg. Ausgehend aus der Metropolregion Rheinland dient das Projekt „SEVAS“ dazu, Vorrangrouten und Restriktionen für den Schwerlastverkehr zu erfassen und im Internet abzubilden. Aus dieser Datenbank speisen sich auch die Daten für die Navigationsgeräte der LKW-Fahrerinnen und -fahrer, so dass schon während der Fahrt gesehen werden kann, dass man sich einem kritischen Bereich nähert, der ggf. umfahren werden muss – beispielsweise die Bahnbrücke in Schweicheln.

Die Kommunen können und sollen ihre Fachkompetenz einbringen und die Streckenabschnitte bestimmen, auf denen Restriktionen (zum Beispiel auf Grund der Höhe oder des Gewichts) bestehen oder die vorrangig befahren werden sollen.

##### 1. Restriktionen

Hier im Kreis Herford kümmert sich die Kreisverwaltung zentral um die Erfassung. Bis dato wurden mit Unterstützung des Katasteramtes zahlreiche Restriktionen aller Kommunen erfasst. Anbei sehen Sie einen beispielhaften Ausschnitt aus dem Gebiet der Stadt Herford. Dieser stammt von der Webseite <https://sevas.nrw.de/karte>, die allgemein zugänglich ist.



Auch bei einem größeren Heranzoomen kann man allerdings nicht erkennen, *warum* die Strecke in rot (= Restriktion) gekennzeichnet wurde. Die zugehörigen Beschränkungen finden sich aber in den Navigationsgeräten.

Abschließend gilt, dass immer die Situation/Beschilderung vor Ort ausschlaggebend ist und sich die Fahrer\*innen nach wie vor an den Verkehrszeichen orientieren müssen.

## 2. Vorrangrouten

Neben den Restriktionen werden in SEVAS auch Vorrangrouten dargestellt. Das erfolgt in pinker Farbe.



Auf der Übersichtskarte kann man erkennen, dass im Herforder Raum keine Vorrangrouten eingetragen worden sind. Das gilt so für die „öffentliche Ansicht“ – im Hintergrund wurden beispielsweise Autobahnen und Bundesstraßen sowie auch Strecken, die im Dialog mit den Kommunen als Vorrangrouten in Frage kommen können, eingetragen. Eine Freischaltung ist jedoch nicht erfolgt, weil ja das „Projekt zur Steuerung und Verminderung des Schwerlastverkehrs“ (Auftrag des Kreistags von Ende 2019 an das Amt für Straßenverkehr) umgesetzt wird bzw. ganz aktuell die eingegangenen Angebote ausgewertet wurden und der Kreis kurz vor der Auftragsvergabe steht. Dieses Projekt sieht vor, dass bei der Bildung von Vorrangrouten alle kreisangehörigen Kommunen sowie die Stadt Bad Oeynhausen einbezogen werden und interkommunal verträgliche Routen als „Vorrangrouten“ ausgewiesen werden.

Nach der Konzept-Ausschreibung für ein Schwerlastverkehrskonzept erfolgt nun die Vergabe bis Ende September. Die Konzeptvorlage ist für das Frühjahr 2022 vorgesehen.

Möglicherweise ergeben sich daraus auch neue Erkenntnisse, die dann Richtung Berlin transportiert werden müssen.

**5.) Welche Position vertreten Sie in Bezug auf den Ausbau der Bahnstrecke Bielefeld-Hannover im Deutschlandtakt? Hier scheint sich in der Region ein „bei uns nicht“ Konsens abzuzeichnen, der darauf hinausliefere, dass wiederum die BürgerInnen in Hiddenhausen weitere Belastungen zu tragen haben.**

Es wird in der Zukunft eine weitere Zunahme des Bahnverkehrs geben – auch auf der bestehenden Trasse, selbst wenn es eine Neubaustrecke geben würde. Also muss es doch unser Ziel sein, die Auswirkungen für die Bestandsstrecke so gering wie möglich zu halten, ohne dabei durch ein unsinniges Milliardenprojekt Gelder für dringend benötigte Maßnahmen im Nahverkehr – denn da findet die Verkehrswende tatsächlich statt – oder beim Lärmschutz zu binden. Man kann den Euro nur einmal ausgeben. Auch ökologisch ist eine Neubaustrecke eine Katastrophe. Stattdessen würde ein Lückenschluss zwischen Minden und Hannover dafür Sorge tragen, dass wir a) relativ zeitnah auf der gesamten Strecke davon profitieren können b) auch der Deutschlandtakt schneller zu Umsetzung gelangen kann c) die eingesparten Mittel auch für zum Beispiel effektivere Lärmschutzmaßnahmen an der Bestandsstrecke zum Einsatz gebracht werden können. Denn, und das möchte ich noch einmal unterstreichen: Die Verkehrsmenge auf der Schiene wird zunehmen, ganz gleich, welche Variante am Ende zum Zuge kommt. Wird jedoch eine Neubaustrecke quer durch den halben Kreis gezogen, verlieren alle Beteiligten.