

Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland



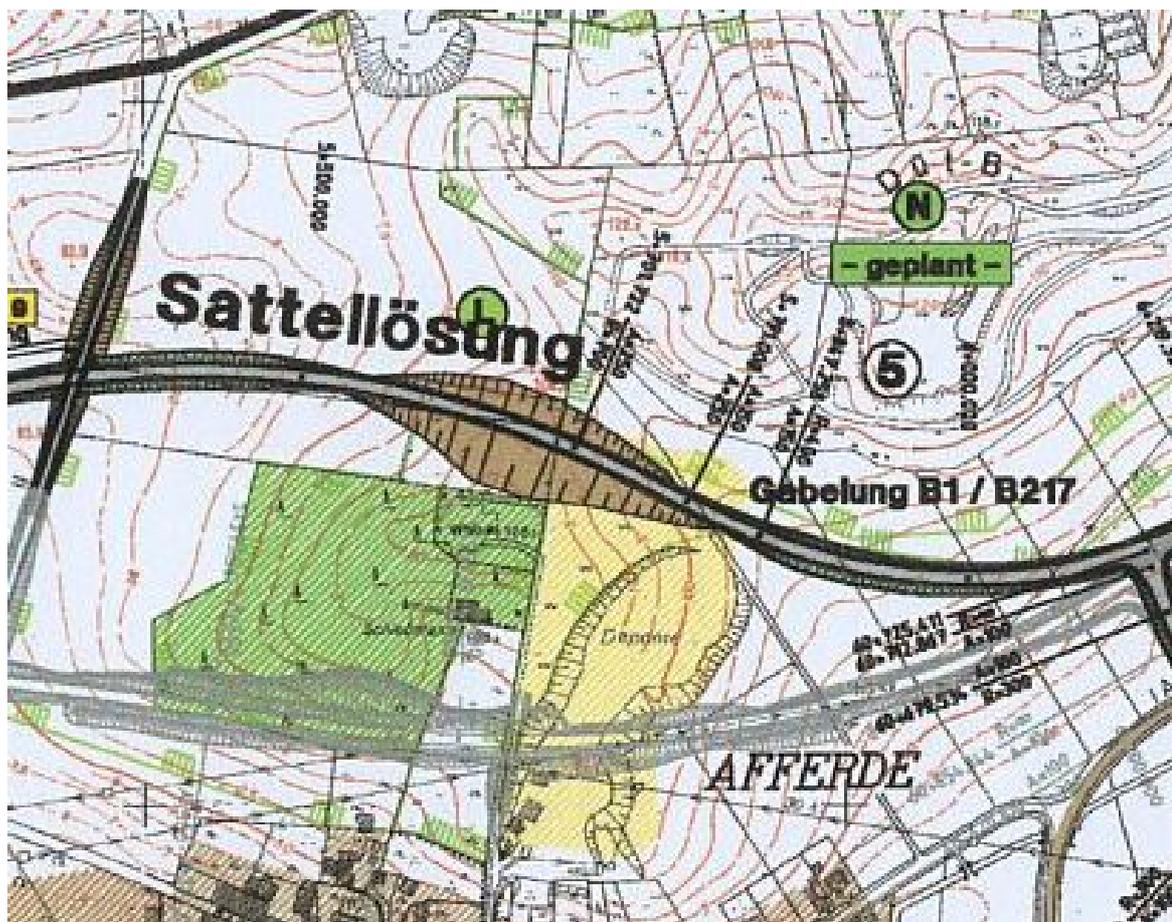
BRENNESSEL

Informationen zum Umweltschutz im
Landkreis Hameln-Pyrmont

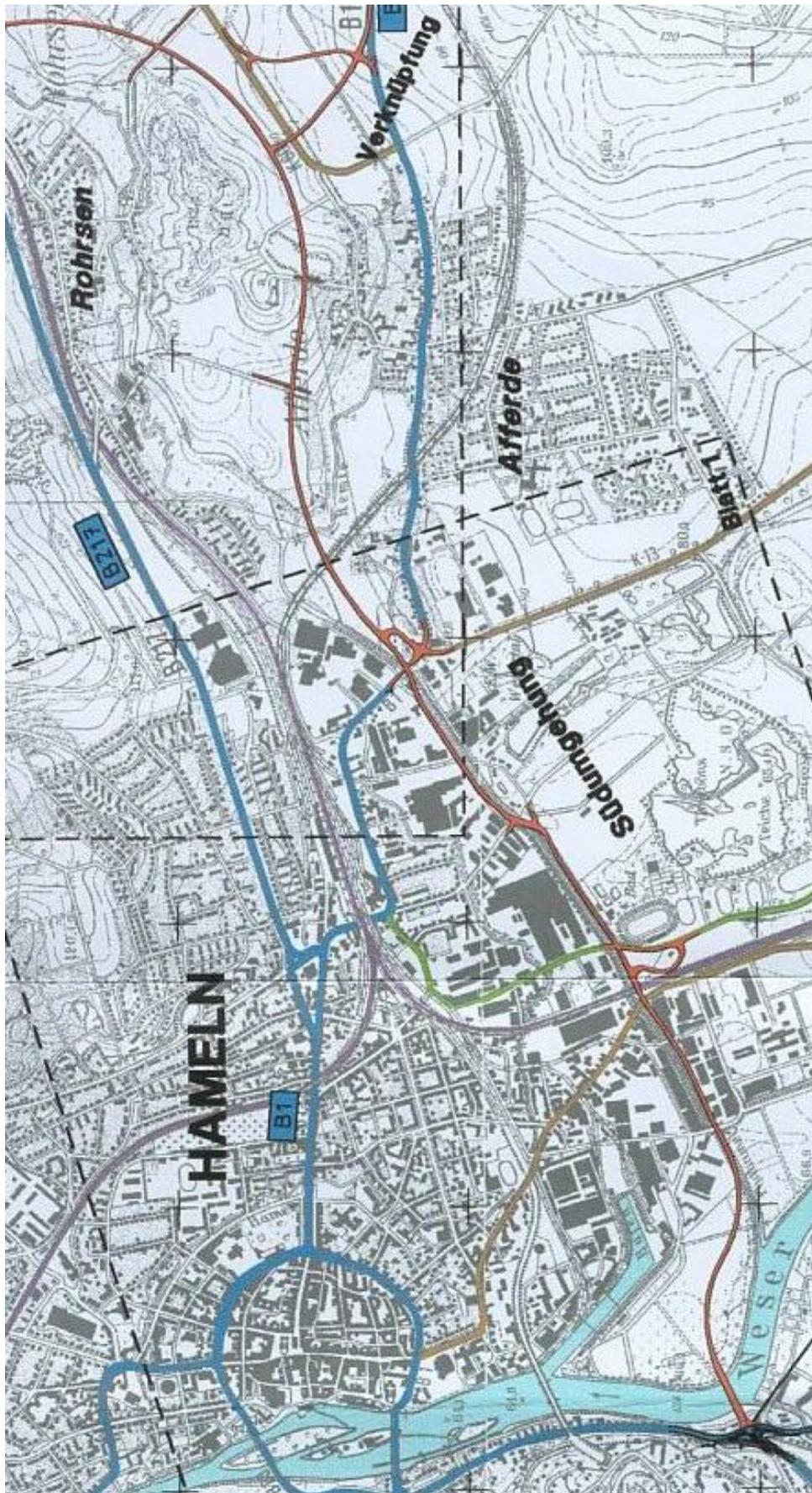
Nr. 23

Sonderheft „Südumfahrung 2002“

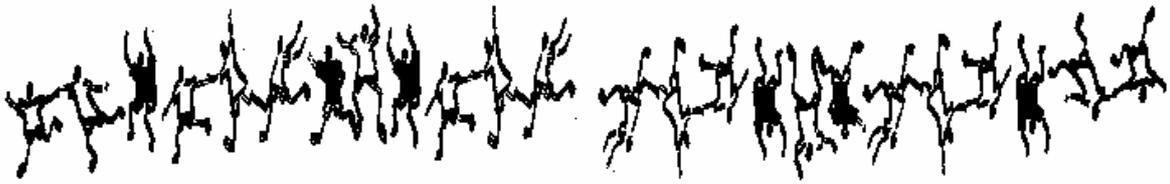
**„Macht Euch die Erde untertan“ – sprach Gott in seiner Schäue –
„baut Autobahn um Autobahn – ich mach mir dann ne` neue“**



Geschäftsstelle im Natur- und Umweltschutzzentrum Hameln
Öffnungszeiten: Di. und Fr. 10-15 Uhr, Mi. und Do. 13-18 Uhr
Berliner Platz 4, 31785 Hameln, Tel.: 05151/13671
- Spendenkonto bei der Volksbank Hameln, Nr. 704491700, BLZ 254 62160 -



Liebe Freunde der Erde!



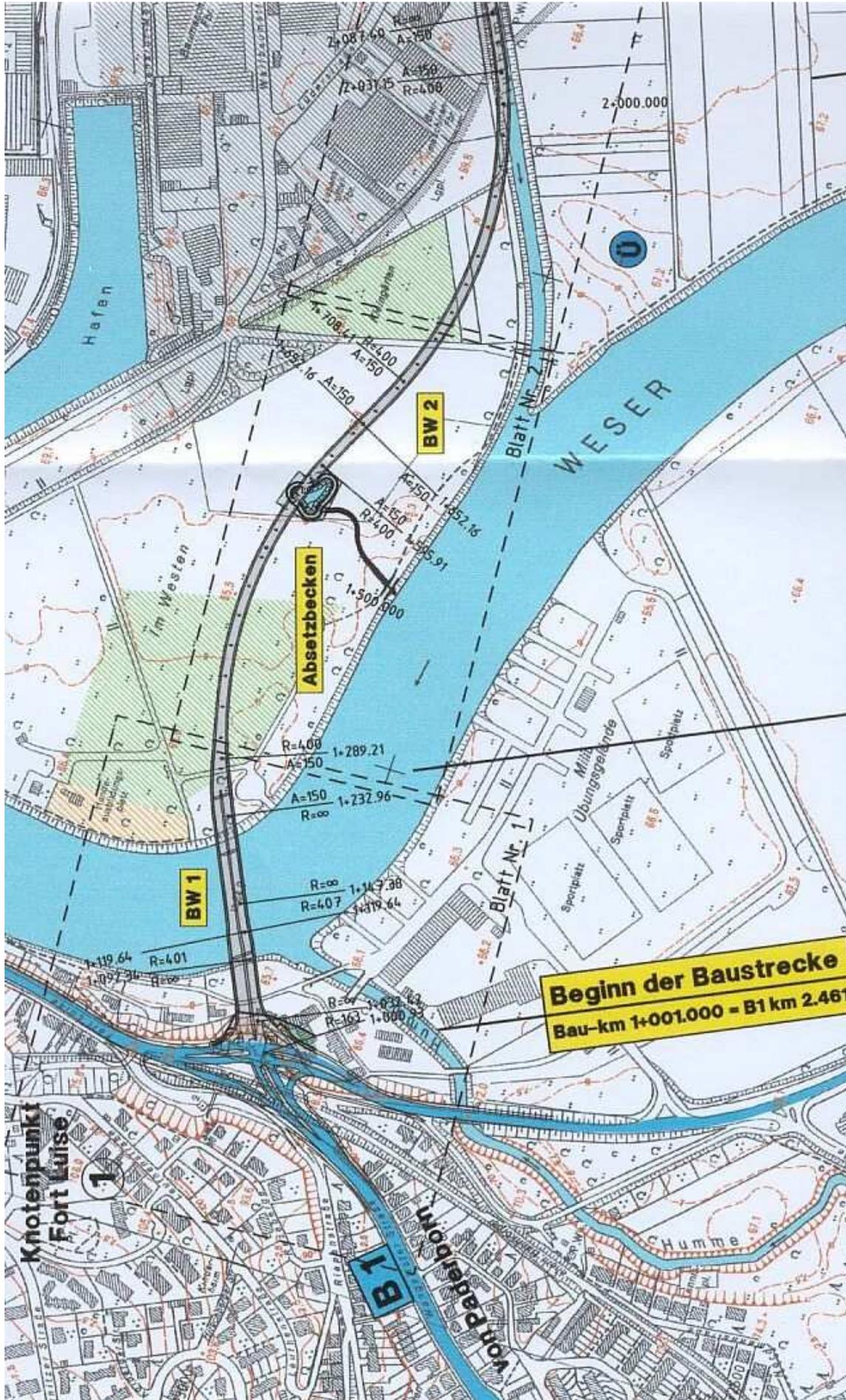
Südumfahrung Hameln – ein Thema mit Sprengkraft?

darf überhaupt jemand kritisches zu diesem für Hameln doch so bedeutendem Bauprojekt sagen? Gefährden wir dann nicht das Wohl der Hamelner Bürger und die Zukunftsentwicklung unserer Wirtschaft. Lebensqualität, Arbeitsplätze, Wohlstand? Steht und fällt nicht alles mit diesem Bauprojekt?



Seit mehr als 11 Jahren beschäftigen sich die Aktiven des BUND mit der Verkehrsplanung in Hameln – viele Stellungnahmen zu Verkehrsprojekten wie z.B. zum Verkehrsentwicklungsplan, zu Radwegkonzepten, zum Parkleitsystem und natürlich auch zu Straßenbauprojekten wie der Ortsumfahrung Haverbeck wurden von uns geschrieben. Schon im August 1991 hatten wir im Rahmen des Raumordnungsverfahrens zur Südumfahrung auf 36 Seiten unsere Argumente gegen das Projekt und Wege für eine alternative Lösung unserer Verkehrsprobleme aufgezeigt. Inzwischen ist viel Zeit vergangen – wo stehen wir heute? Auf den folgenden Seiten haben wir noch einmal alle wichtigen Überlegungen, Fakten und Argumente aus unserer Sicht zusammengetragen – bilden Sie sich selbst ein Urteil.

Ihre Brennesselredaktion!



Wortspielerei?

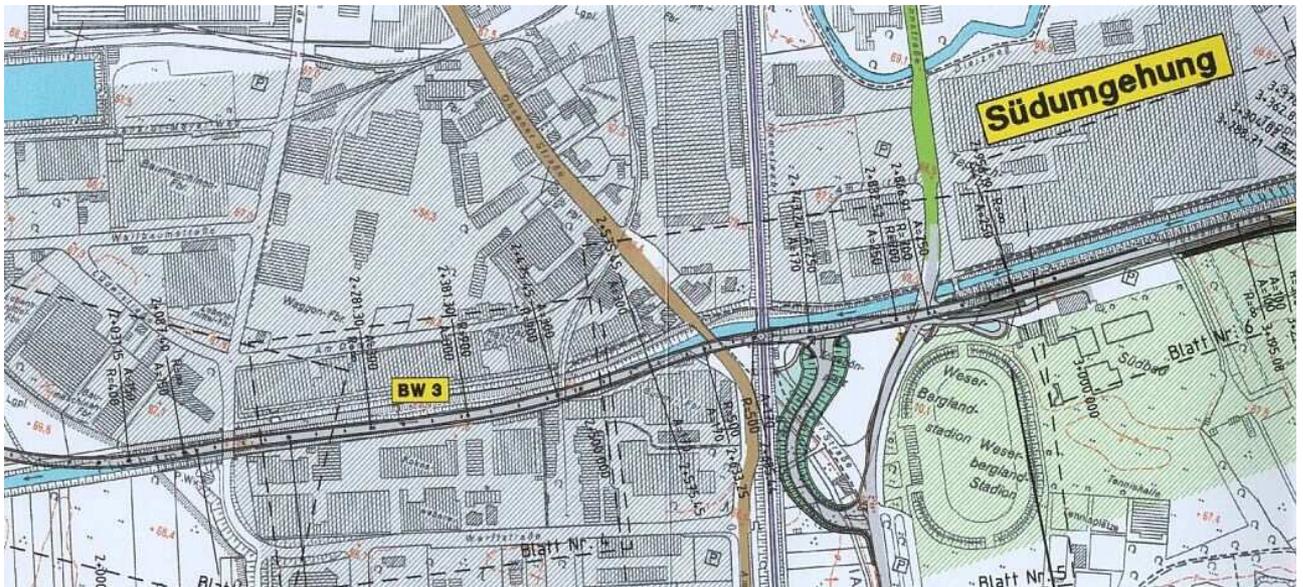
Die „Südumgehung“ ist keine Fußgängerstrecke. Sie ist eine Straße – auf Straßen **fährt** man. Also richtiger ist **Südumfahrung!**

Die Straße führt nicht um Hameln herum, sondern durch Hameln hindurch! Richtiger ist also der Begriff „-**durch**fahrung“.

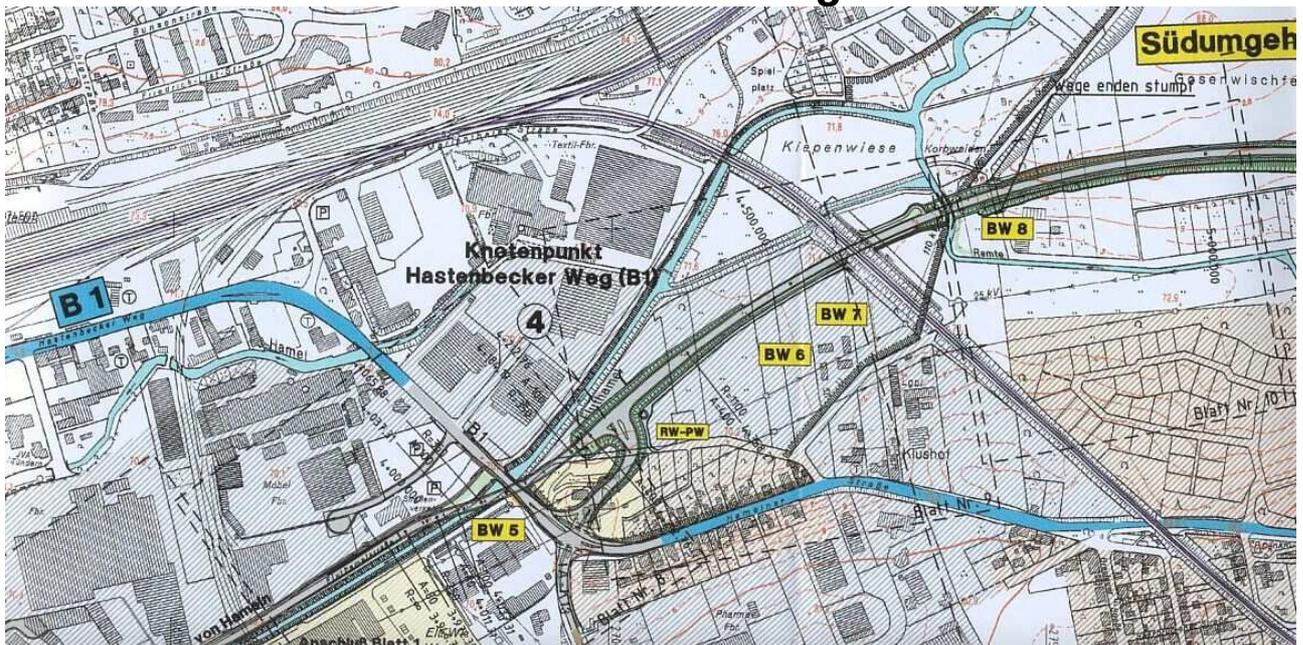
Spielt dieses eine Rolle? Im Ergebnis kaum - dennoch sollte man nicht nur in den Planungen, sondern auch in den Bezeichnungen korrekt sein. Für den BUND heißt daher ab sofort die „Südumgehung“ richtigerweise „Süddurchfahrung“!

Hier noch einige Kartenausschnitte:

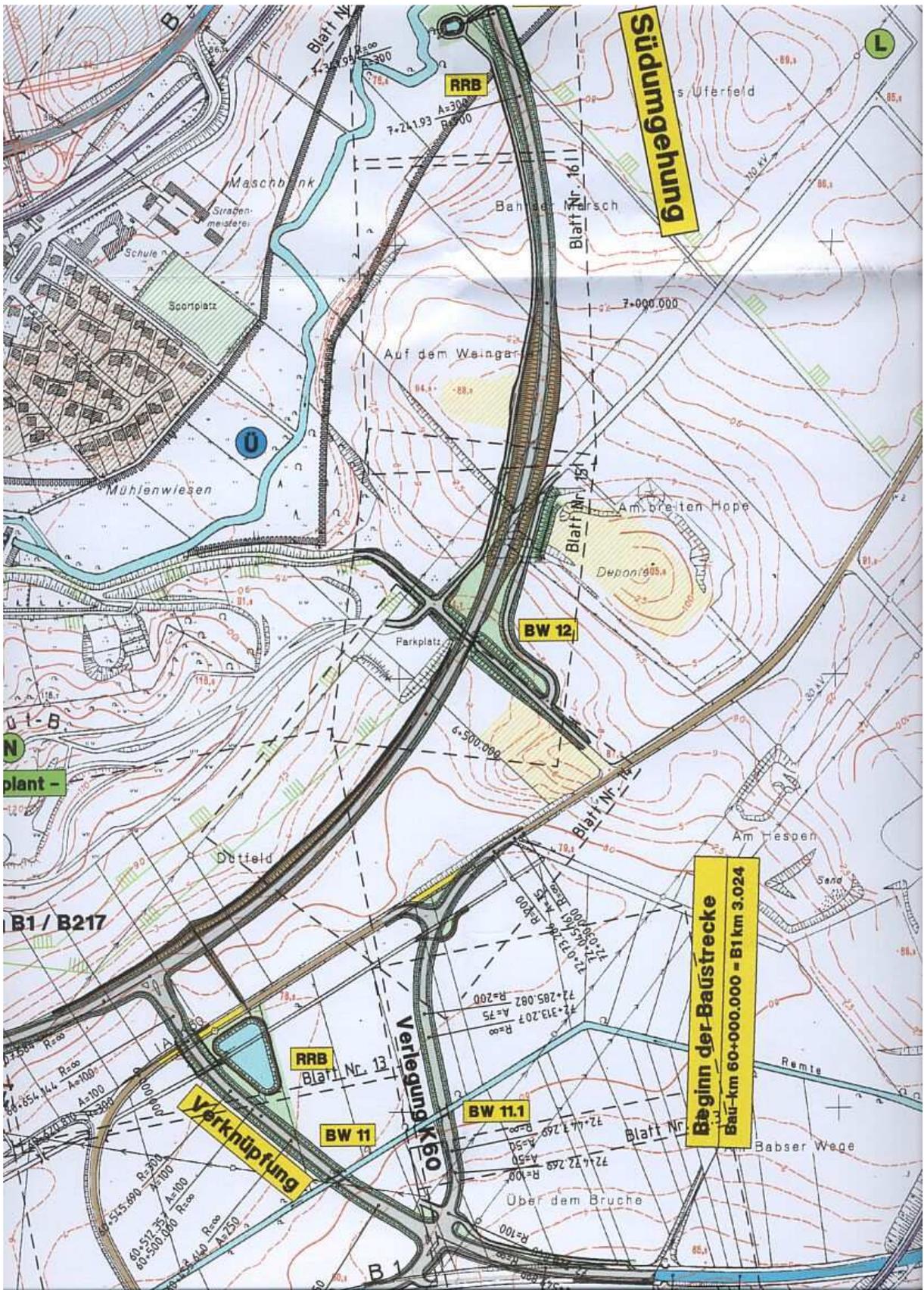
Südbad



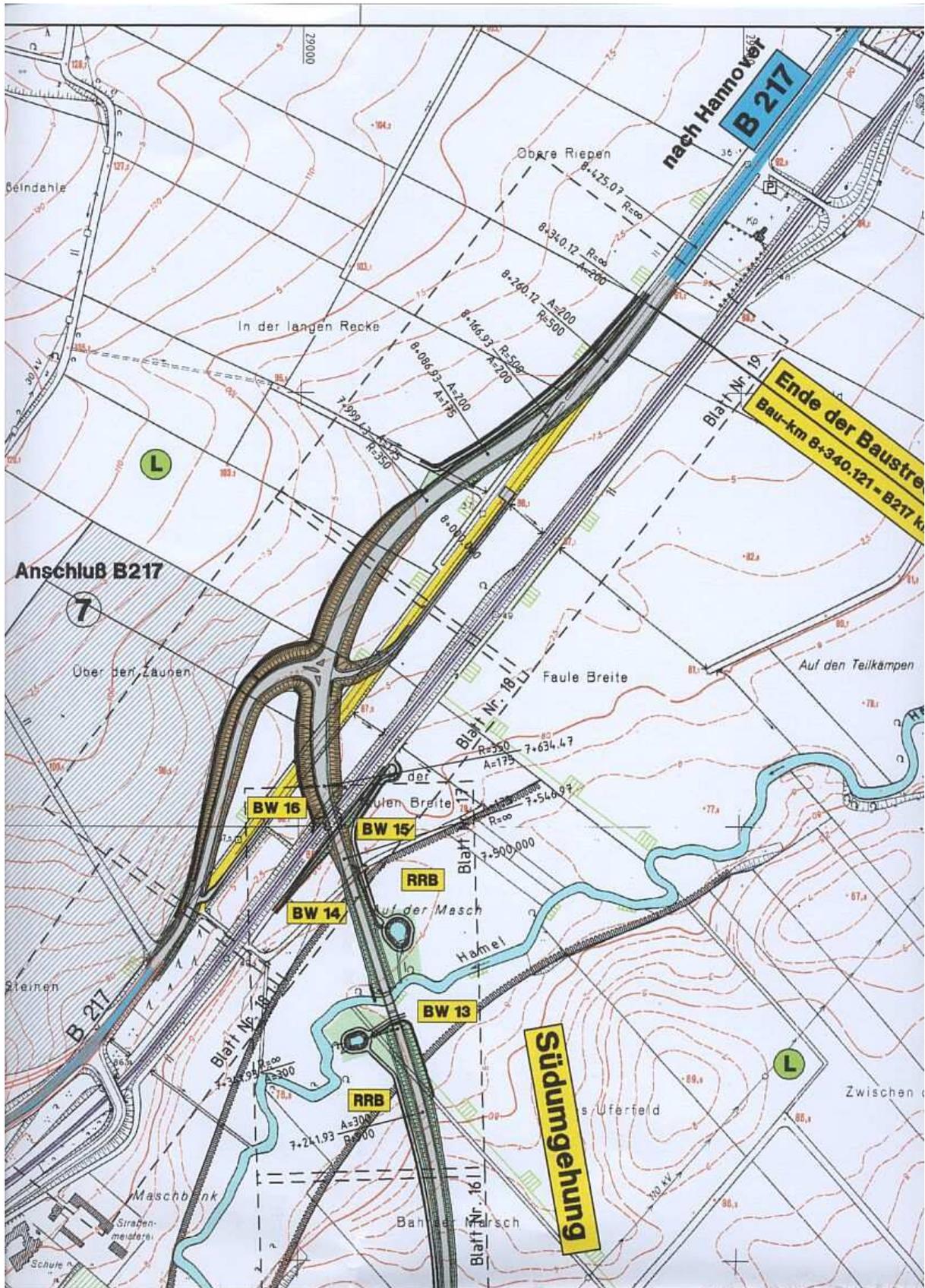
Hastenbecker Weg



Afferde hinter dem Düt



Anschluss zur B 217



Wortlaut der BUND-Stellungnahme zur Süddurchfahrung vom 23.07.2002 an die Bezirksregierung Hannover

Betr.: *Einwände des BUND zu den Planungen der Südumgehung Hameln*
Zeichen: 209.32-31027-2-302/B 1(Hm)
Schreiben vom 15.04.2002 (Herr Holsten)

Sehr geehrte Damen, sehr geehrte Herren,

im Namen des Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland (BUND) bitte ich Sie im Rahmen der Planfeststellung folgende Punkte kritisch zu überprüfen:

1. Kosten – Nutzen

Die Kosten der Südumfahrung wurden im Raumordnungsverfahren 1991 zwischen 87 – 123 Millionen DM geschätzt. Im Planfeststellungsverfahren liegt die Summe bei 162,5 Mil. DM und dieses für die damals kostengünstigere „kleine“ Trassenvariante. Unter Einbeziehung aller externen Kostenfaktoren wird dieses Straßenbauprojekt den Steuerzahler bei Umsetzung um die 200 Millionen DM oder 100 Mil. Euro kosten. Dieses ist in Anbetracht des dem Haushalt der Stadt Hameln zur Verfügung stehenden Investitionsbudgets eine unvorstellbar hohe Summe. Gleichzeitig wird der Haushalt der Stadt durch verschiedene, selbst zu tragende Kosten der Süddurchfahrung zusätzlich belastet. Nicht erwähnt wurden bisher die neu zu tragenden Unterhaltungskosten für das Straßenbauwerk, welche aufgrund der Brücken-/Trassenführung auch langfristig in erheblichem Umfang Finanzmittel binden werden.

Wir haben Zweifel, dass diese immense Summe tatsächlich positiv zugunsten der Hamelner Bürger investiert wird. Bestände die Möglichkeit einer alternativen Verwendung der Gelder im sozialen und wirtschaftlichen Bereich so würden sich hier wesentlich höhere Prioritäten ergeben und alternative Verkehrsplanungsansätze hätten eine realistischere Chance.

Daher sollte eine kritische Kosten-Nutzenabwägung ein wichtiger Faktor bei der Entscheidung für eine Süddurchfahrung Hameln sein!

Aus diesem Grunde ist für den Abwägungsprozess nicht nur die Kenntnis der geplanten Baukosten, sondern auch eine Kalkulation der zu erwartenden jährlichen Unterhaltungs- und Folgekosten erforderlich. *Der BUND beantragt hierzu eine entsprechende Ergänzung der Planunterlagen. Ferner vermissen wir konkretere Angaben über die von der Stadt Hameln zu tragenden Finanzierungsanteile inklusive der absehbaren Sekundärkosten, wie z.B. eine ggf. erforderliche Verlegung des Hamelner Südbades.*

2. Verkehrsentlastungswirkung nicht transparent dargestellt

Aus den uns vorliegenden Unterlagen ist eine verständliche Aufstellung der tatsächlich prognostizierten Entlastung für die einzelnen innerstädtischen Straßenzüge nicht hinreichend ersichtlich.

Nach unserer Einschätzung wird verschleiert, dass die tatsächliche Entlastung gerade beim Allgemeinverkehr eher rechnerisch denn für den Bürger selbst bemerkbar erfolgen

wird. Die mangelnden städtebaulichen Auswirkungen der Entlastung für die direkt betroffenen Anwohner z.B. am Ostertorwall / Kastanienwall / Deisterstraße wurden in den Unterlagen zum Raumordnungsverfahren aus dem Jahre 1991 noch offen und ehrlich angesprochen. Eine ähnliche Bewertung / Aussage fehlt in den neueren Unterlagen obwohl sich die Sachlage grds. nicht verändert haben dürfte.

Aufgrund der Unterlagen entsteht der Eindruck, dass die Süddurchfahrung in ihrer Entlastung nur noch den Zweck hat, den heutigen „Status Quo“ für die Zukunft festzuschreiben. Somit hätte das Straßenbauprojekt im Umkehrschluss die Funktion, die prognostizierte Verkehrszunahme überhaupt erst zu ermöglichen. Eine Entlastung der Bürger von den heutigen Verkehrsverhältnissen ist somit, anders als noch im Raumordnungsverfahren behauptet, nicht mehr Planziel. Dieses wird weder der heutigen Situation gerecht, noch ist es aufgrund der negativen Umweltfolgen des Verkehrswachstums für die Zukunft akzeptabel.

3. Fehlende Variantenprüfung eines alternativen Planungsnullfalles

Problematisch sehen wir auch den Verzicht einer Berechnung eines alternativen Planungsnullfalles. In den Vergleichen wird die zugrundegelegte Verkehrssteigerungsprognose als unabänderlich, also quasi „gottgegeben“, vorausgesetzt. Eine ernsthafte Prüfung, ob z.B. durch Maßnahmen der Verlagerung des Ziel- und Quellverkehrs (immerhin rund 80 Restprozent) auf alternative Verkehrsträger eine ähnliche Entlastungswirkung wie die Süddurchfahrung bewirkt werden könnte, ist nicht erfolgt. Wir sehen hier einen ernsthaften Planungsfehler, da mögliche Alternativen gar nicht erst in den Abwägungsprozess einbezogen werden! *Auch hier beantragen wir eine Ergänzung der Planunterlagen!*

4. Umweltfolgen

Die schädlichen Auswirkungen eines ungehemmten Verkehrswachstums auf Klima und Lebensumwelt sind hinreichend bekannt und brauchen daher an dieser Stelle nicht nochmals erläutert zu werden. Als Ergebnis der Süddurchfahrung werden die Bürger im Stadtgebiet Hameln mit einer weiteren Erhöhung der Schadstoffimmissionen und einer Zunahme der Verlärmung zusätzlich betroffener Wohngebiete (Kuckuck / Hamelner Straße / Altdorf Afferde) leben müssen. Gleiches gilt für die an der B 1 und B 217 liegenden anderen Dörfer und Städte, welche ebenfalls in den Zugzwang gebracht werden, entweder eigene Umgehungsstraßen zu bauen oder mit einer weiteren Verkehrszunahme leben zu müssen. Die Süddurchfahrung Hameln ist damit ein Baustein einer neuen Bundesfernstraßenkonzeption, welche im Widerspruch zu den Zielen der Verkehrsvermeidung und –verlagerung steht.

Auch der Umstand, dass die Trasse noch zusätzlich ausbaufähig (Option auf vier Fahrstreifen) geplant wird, zeigt, dass sogar noch ein weiterer Verkehrsanstieg einkalkuliert wird.

5. Landschaftsbild

Der BUND appelliert dringend die negativen Auswirkungen der hochgeständerten Trasse, der Brücken und der Anschlussbauwerke an die B 217 auf das Landschaftsbild unserer Stadt und die damit verbundene Identität und touristische Entwicklungsfähigkeit der Region höher zu gewichten. Aus unserer Sicht werden hier nicht wiedergutzumachende Schäden erzeugt. Um auch hier den Entscheidungsträgern eine bessere Anschaulichkeit zu gewährleisten *beantragen wir die Erstellung einer Computersimulation, welche eine*

bessere visuelle Vorstellung des Trassenverlaufes in der Realität ermöglicht. So könnten die Folgen für das Landschaftsbild besser eingeschätzt werden.

6. Radwegeführung

Das Fehlen eines Radweges auf der neu geplanten Weserbrücke ist ein aus unserer Sicht schwerwiegender Planungsmangel für eine ganzheitlich gesehene Verkehrsführung. Eine Wegeverkürzung von ca. zwei Kilometer für das umweltfreundliche Fahrrad wird so für die Verkehrsbeziehungen zwischen der Hamelner Südstadt und den Wohngebieten Wangelist und Klein Berkel außen vor gelassen. *Wir beantragen hier dringend eine Planungsänderung!*

7. Problemfeld Düt

Den Aussagen der Planer zur Trassenauswahl über den Düt zugunsten der Entwurfsvariante schließt sich der BUND an. Eine hier abweichende Entscheidung zum Nachteil des dortigen Geotops müsste zwangsläufig eine gerichtliche Überprüfung unsererseits nach sich ziehen. Grundsätzlich bestehen Bedenken über das Abweichen von dem im Raumordnungsverfahren festgelegten Düttunnel. Sollten hier noch weitergehende Eingriffe in den Düt erfolgen, wäre dieses aus Gründen des Naturschutzes inakzeptabel.

8. Verkehrsunfallproblematik

Anhand der für die neue Straße geplanten Entwurfsgeschwindigkeiten ist schon jetzt zu befürchten, dass neue Verkehrsunfallsschwerpunkte mit dem Risiko von schweren Unfällen geschaffen werden. Als Beispiel sei hier die Ortsumfahrung Haverbeck genannt. Hier ereigneten sich auf der neuen Strecke aufgrund der erhöhten Geschwindigkeit mehrere schwere, teilweise tödliche Verkehrsunfälle.

9. Problemfeld Hameltal – Hochwasserabfluss / Wildwechselbeziehungen

In Anbetracht der zur Zeit auftretenden erheblichen Niederschlagsmengen beantragen wir eine erneute Untersuchung des Oberflächenwasserabflusses im Bereich des Hameltales. Hier erscheint die Breite des Hameldurchlasses nicht ausreichend bemessen.

Gegebenenfalls ist alternativ ein Aufständigung der Trasse anstelle der geplanten Dammlösung zu prüfen.

So eine Aufständigungslösung böte ferner den Vorteil, dass für die Tierwelt die negative Verinselung der westlichen Hamelniederung einschließlich Düt reduziert wird. So würden Wildwechselbeziehungen auch außerhalb des derzeit geplanten Brückenbauwerkes über die Hamel möglich.

Ein dritter Aspekt, der für eine Prüfung einer Aufständigung im Hameltal spricht, ist eine mögliche Verbesserung der Kaltluftströme, welche durch eine Dammlage behindert werden.

10. Verzicht auf die Verlegung der K 60

Der BUND beantragt, einen Verzicht der Verlegung der K 60 zu überprüfen und den Verkehr auf der derzeit bestehenden Strecke zu belassen. Der Neubau des Anschlusses führt zu einer unnötigen Flächenversiegelung mit minimalen Vorteilen für den Autofahrer. Die eingesparten Finanzmittel können alternativ besser für eine Radweglösung auf der neuen Weserbrücke genutzt werden.

11. Mißverhältnis Ausgleichsmaßnahmen zu Umweltbeeinträchtigungen

Insgesamt erscheinen uns die vorgeschlagenen Ausgleichsmaßnahmen generell zu niedrig angesetzt und sollten kritisch überprüft werden. So soll die Ausgleichsmaßnahme E 5 die negativen Auswirkungen der Aufständerung über die Fluthamel und der neuen Weserbrücke kompensieren (K2, K7h, K9a). Die erheblichen Eingriffe der vorgenannten Konflikte können auf keinen Fall durch die Ersatzmaßnahme 5 angemessen ausgeglichen werden. *Hier wird von uns eine deutliche Vergrößerung der Ersatzfläche gefordert!*

12. Flächenverbrauch

Aus Sicht des Umweltschutzes wird ferner ein Missverhältnis zwischen neu versiegelter Fläche (8,38 ha) und für eine Entsiegelung vorgesehenen Fläche (1,99 ha) bemängelt. Gerade unter diesem Gesichtspunkt gewinnt unsere Antrag auf Verzicht der Verlegung der K 60 (Punkt 10) nochmals besondere Bedeutung.

13. Beeinträchtigungen durch den Bau – Lebensqualität / Ressourcenverbrauch

Allein der Bau der Trasse wird über einen Zeitraum von ca. sechs Jahren erhebliche Lärm-, Verkehrs- und Abgasbelastungen für die Anwohner der Stadt Hameln bedeuten. Hier werden über einen sehr langen Zeitraum die Lebensqualität gemindert und zusätzliche Verkehrsstörungen produziert. Auch diese Belastungen sind bei einer Abwägung von Aufwand und Nutzen zur berücksichtigen. *So beantragen wir eine Belastungsabschätzung für das Hamelner Südbad, welche unmittelbar an der Trasse/Baustelle liegt.* Es stellt sich die Frage, ob das Freibad seine Erholungsfunktion für den Hamelner Bürger verliert. Alleine eine Verlegung des Bades würde den Haushalt der Stadt Hameln überfordern und wäre ein Beispiel für die enormen Sekundärkosten der Süddurchfahrung. (Siehe Punkt 1)

Konsequenzen:

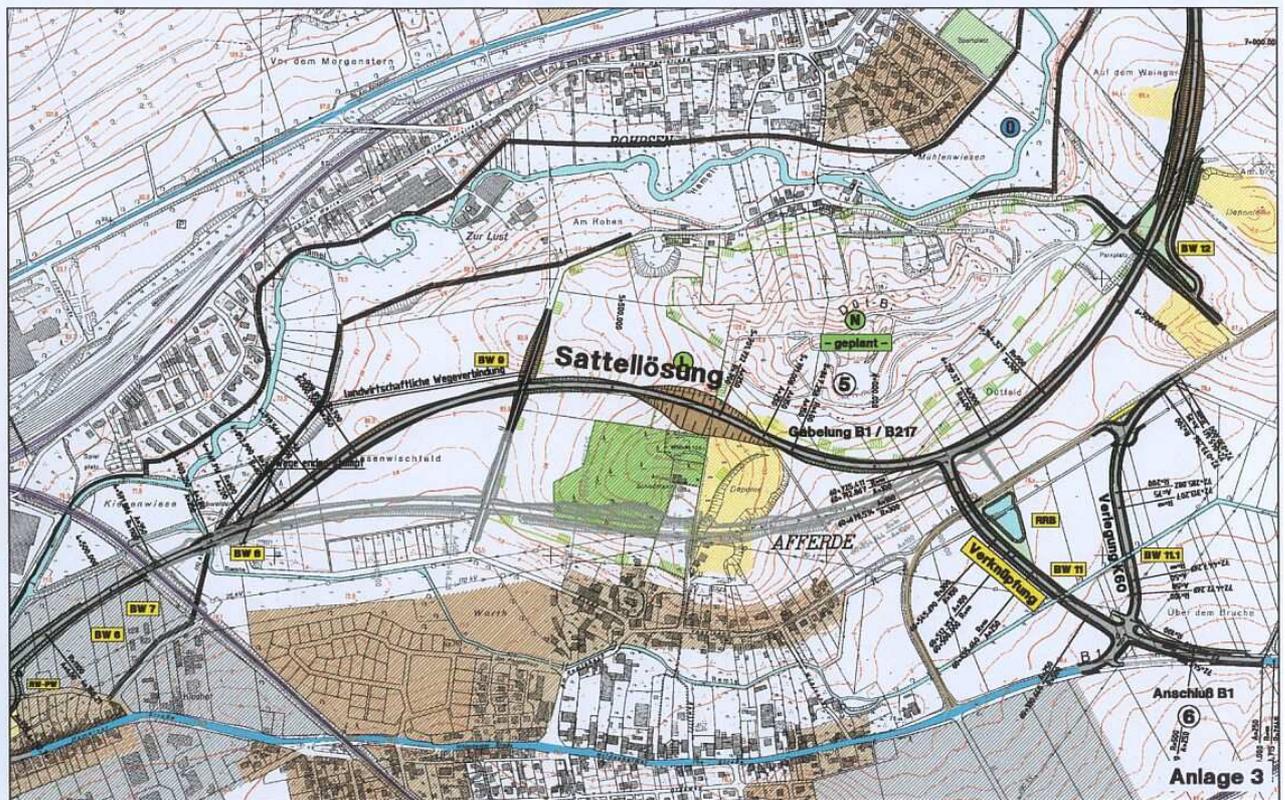
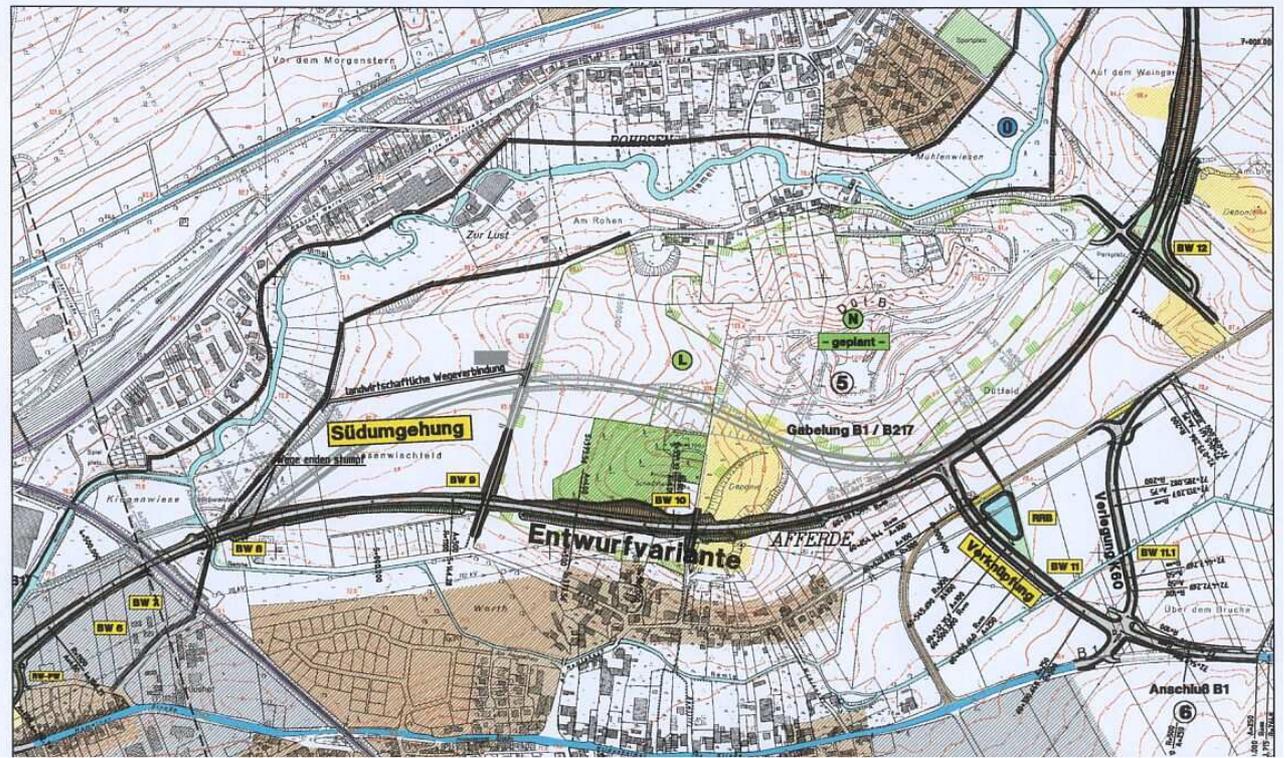
Der BUND sieht aus den genannten Gründen in den vorgelegten Entwürfen weder eine Grundlage für ein zukunftsfähiges Verkehrskonzept noch aus finanzieller Sicht eine verantwortbare Finanzinvestition. Wir fordern daher die Bezirksregierung auf, eine Planfeststellung abzulehnen.

Mit einem Teil der eingesparten Finanzmittel sollte alternativ ein Konzept für eine menschen- und umweltfreundliche Verkehrsplanung mit der Priorität für Bus, Bahn, Fahrrad und Fußgänger und intelligentem Autoverkehr in der Stadt Hameln umgesetzt werden. Zielrichtung soll hier eine Verlagerung des Ziel- und Quellverkehrs sein. Gleichzeitig sind ferner auf Bundesebene Konzepte für eine Verlagerung des Gütertransportes auf die Bahn zu initiieren.

Mit umweltfreundlichen Grüßen

Ralf Hermes / Kreisgruppenvorsitzender

Details zum Problemfeld Düt-Berg und Anwohner Altdorf Afferde



Auszüge aus den offiziellen Erläuterungsbericht zur Planfeststellung für den Neubau der B 1 – Südumgehung Hameln vom 21.12.2001

2.1

- Das Raumordnungsverfahren wurde von der BR Hannover am 27.11.1991 mit der Feststellung der Variante Fb1 (Düt-Trasse **mit Tunnel in bergmännischer Bauweise**) abgeschlossen.
- Aus Kostengründen erfolgte anschließend eine Auflage des BMV, die Südumgehung **ohne** Düttunnel zu planen.
- Von der BR Hannover wurde am 15.04.1998 eine Empfehlung **für die Entwurfsvariante** als Grundlage ausgesprochen.

3.2 Untersuchungsraum der Variantenbetrachtung

- Der Dütberg ist eine eiszeitliche Bildung aus Sanden und Kiesen, dessen besonderer Wert in seiner Geologischen, faunistischen und floristischen Bedeutung liegt. Wegen der großen Seltenheit derartiger geologischer Formationen wird der Dütberg als Geotop eingestuft, dessen unbeeinträchtigte Erhaltung aus geologischer Sicht eine hohe Wertigkeit zukommt.

3.3 Beurteilung der einzelnen Varianten (Entwurfsvariante / Sattellösung)

- **Verkehrstechnik / Verkehrssicherheit:**

Die Entwurfsvariante weist eine leicht höheren Sicherheitsstandart im Vergleich zur Sattellösung auf.

- **Lärmschutz**

Die Entwurfsvariante liegt relativ dicht am Ortsrand von Afferde und ist damit ungünstiger als die Sattellösung einzustufen. Die beabsichtigte Verwallung auf der Südseite des Einschnittes der Entwurfsvariante hat aber zur Folge, dass auch hier die Schallschutzgrenzwerte für ein Allgemeines und reines Wohngebiete unterschritten werden. Somit werden die gesetzlich einzuhaltenden Grenzwerte bei beiden Varianten deutlich unterschritten.

- **Geologie**

Der als „Geotop“ eingestufte Dütberg wird bei der entwurfsvariante nur am Rande berührt, bei der Sattellösung würde das Geotop aber an zentraler Stelle durchschnitten. Eine erhebliche Beeinträchtigung ist die Folge.

- **Natur- und Landschaft**

Die Entwurfsvariante führt nicht zu einer Zerschneidung des Düt, wie dies bei der Sattellösung der Fall ist. Der Lebensraum gefährdeter Tierarten wird damit wesentlich weniger (nur in Randlage) beeinträchtigt. Für die Kernbereiche von Düt-Berg und Düt-Ausläufer ist eine Ausweisung als Naturschutzgebiet durch die BR Hannover geplant. die Entwurfsvariante tangiert diesen Bereich nur, während bei der Sattellösung eine erhebliche Flächeninanspruchnahme sowie eine Zerschneidung des geplanten Naturschutzgebietes erfolgt. Gleiches gilt für das heute schon ausgewiesene Landschaftsschutzgebiet.

Durch den substantiellen Eingriff in die aus Naturschutzsicht besonderes wertvollen südlichen Randbereiche (Lebensraum u.a. seltener und gefährdeter Vorgelarten) entsteht zusätzlicher Kompensationsbedarf.

Durch die Trassenführung beider Varianten im Bereich des Düt-Berges wird eine

weithin sichtbare markante Erhebung mit exponierter Lage zwischen den nördlich und südlich angrenzenden Bachtälern und umliegenden Höhenzügen beeinträchtigt. Durch die Entwurfsvariante wird jedoch nur der –durch eine vorhandene Abbaufäche/Bauschuttdeponie erheblich vorbelastete –südliche Düt-Ausläufer randlich angeschnitten (bis max.8.50 m).

Der bis zu 13,70 m tiefe Einschnitt der Sattellösung hingegen zerschneidet den Düt-Berg in zentraler Lage und zerstört dabei unwiederbringlich die charakteristische Sattellage zwischen den zwei Erhebungen und die visuelle Erlebbarkeit des Düt als Landschaftsbildeinheit. Daneben stellt die Querung des plateauartig gelegenen und weithin einsehbaren Gosenwischfeldes in Dammlage (bis zu 4 m) eine weitere erhebliche Beeinträchtigung des Landschaftsbildes dar. die entwurfsvariante hingegen verläuft im Bereich der Querung des Weges „Im Bögen“ in weniger exponierter Lage und erreicht maximal Höhen von 3,60 m über Gelände.

- **Agrarstruktur**

Die Eingriffe in die Agrarstruktur fallen bei der Entwurfsvariante geringer als bei der Sattellösung aus. Die Sattellösung durchschneidet das Gosenwischfeld mittig, wogegen die Entwurfsvariante diesen Bereich nur in südlicher Randlage tangiert.

- **Städtebau**

Aus städtebaulicher Sicht ist eine enge Randlage zum Ort (Entwurfsvariante) grundsätzlich ungünstiger zu bewerten als eine weiter abgesetzte. Die geplante Entwicklung des Ortes wird aber auch durch die Entwurfsvariante nicht beeinträchtigt. Hinsichtlich der Naherholung ist die entwurfsvariante sogar besser zu bewerten, weil sowohl die Zugänglichkeit zum Düt erhalten bleibt als auch der zusammenhängende Komplex Düt-Berg und Düt-ausläufer unzerschnitten bleibt.

- **Kosten**

Für beide Varianten wird ein Kostenvolumen von rd. 9,0 Mio DM abgeschätzt. Daher ist dieser Punkt als nicht entscheidungsrelevant anzusehen.

Zusammenfassung / Ergebnis:

Unter Abwägung und Wertung aller Belange wird die Entwurfsvariante mit Verwallung aus Überschussmassen als am verträglichsten eingestuft.

Die entscheidungsrelevanten Gründe ergeben sich hauptsächlich durch die naturschutzfachlichen und geologischen Belange, wie die erheblichen Eingriffe in das Geotop Düt, die Zerschneidung des vorhandenen Landschaftsschutzgebietes und des geplanten Naturschutzgebietes sowie der Zerschneidung von landwirtschaftlichen Flächen. Die übrigen Belange spielen für die Entscheidungsfindung nur eine untergeordnete Rolle. Aus sicht der Verkehrstechnik ergibt sich eine Präferenz für die Entwurfsvariante wegen des geringfügig höheren Sicherheitsstandards. Bei beiden Varianten werden die laut Bundesimmissionsschutzgesetz geforderten Mindestwerke für Misch- und Wohngebiete (Rohrsen, Altdorf Afferde) eingehalten.

Beurteilung der einzelnen Varianten			
Entwurfsvariante	Bewertung	Sattellösung	Bewertung
1. Verkehrstechnik / Verkehrssicherheit			
- kürzere Baustrecke (rd. 40 m)	○	- längere Baustrecke (rd. 40 m)	○
- gleiche Entwurfsgeschwindigkeit $V_a = 70$ km/h / $V_{a5} = 100/90$ km/h	○	- gleiche Entwurfsgeschwindigkeit $V_a = 70$ km/h / $V_{a5} = 90$ km/h	○
- höherer Sicherheitsstandard durch größere Radien ($R = 1.100/900$ m) und geringere Längsneigungen ($s = 4\%$)	+	- geringerer Sicherheitsstandard durch kleinere Radien ($R = 600/700/400$ m) und größere Längsneigungen ($s = 6\%$)	-
- größere Sichtweiten	○	- geringere Sichtweiten	○
- hoher bautechnischer Aufwand am Düt-Ausläufer (Südhang)	○	- erheblicher bautechnischer Aufwand am Düt-Sattel	-
2. Lärmschutz			
- erhebliche Beeinträchtigung der Wohnqualität am nördlichen Ortsrand von Afferde	-	- Beeinträchtigungen der Wohnqualität im Bereich Wohngebiet Kuckuck und am nördlichen Ortsrand von Afferde	○
- Einhaltung der Immissionsgrenzwerte für Misch- und Wohngebiete in Afferde (mit Verwallungen)	+	- Einhaltung der Immissionsgrenzwerte für Misch- und Wohngebiete in Afferde	+
- keine Auswirkungen auf das Wohngebiet Kuckuck	+	- geringe Überschreitungen der Immissionsgrenzwerte im Wohngebiet Kuckuck	○
3. Geologie			
- Eingriffe in den Südhang des Düt-Ausläufers	○	- erheblicher Eingriff in das Geotop Düt-Berg im zentralen Bereich des Sattels	-
4. Natur und Landschaft			
- keine Zerschneidungswirkung im Bereich Düt	+	- mittige Zerschneidung der Lebensräume Düt-Ausläufer und Düt-Berg	-
- vorhandenes Landschaftsschutzgebiet, geplantes Naturschutzgebiet wird nur in Randlage tangiert	○	- erheblicher Eingriff in vorh. Landschaftsschutzgebiet und geplantes Naturschutzgebiet durch mittige Zerschneidung	-
- Landschaftsbildbeeinträchtigung in einem vorbelasteten Bereich	○	- erhebliche Beeinträchtigung Landschaftsbild in einem unvorbelasteten Bereich	-
5. Agrarstruktur			
- geringere Eingriffe durch Flächeninanspruchnahme nur im Randbereich Gosenwischfeld	○	- Zerschneidung landwirtschaftlicher Flächen im Gosenwischfeld und beidseitig des Düt	-
6. Städtebau			
- Führung der Trasse in Randlage zu Afferde, jedoch keine Beeinträchtigung der Ortsrandentwicklung	○	- größere Abstände zu den Bebauungen von Afferde und Rohrsen, keine Beeinträchtigung der Ortsrandentwicklung	+
- bessere Zugänglichkeit und Erhaltung des Naherholungsgebietes Düt	+	- Eingriffe in das Naherholungsgebiet Düt (Entfall Wegebeziehung Düt)	○
7. Kosten			
- keine abwägungsrelevanten Unterschiede (rd. 9 Mio DM)	○	- keine abwägungsrelevanten Unterschiede (rd. 9 Mio DM)	○

+ günstig

○ gleichwertig

- ungünstig

Süddurchfahrung Hameln

10 Argumente gegen das Projekt !

Grund 1 - Umweltfolgen:

Die Süddurchfahrung ist nur ein Baustein einer Verkehrskonzeption bei der quasi ein neues, leistungsfähigeres Bundesfernstraßennetz gebaut werden soll. Wir erleben derzeit eine erhebliche Ausweitung des Straßennetzes durch die Schaffung eines Netzes von Ortsumfahrungen und Straßenausbauten wie z.B. Verbreiterung der B 217, geplante Ortsumfahrungen Haverbeck, Wehrbergen, Aerzen, Lachem/Fuhlen, Hess. Oldendorf... Ziel ist es, wie in den vergangenen 30 Jahren, in erster Linie die Leistungsfähigkeit des überörtlichen Verkehrs aufrechtzuerhalten und zu optimieren. Dadurch wird eine weitere Verkehrszunahme ermöglicht und auch ausgelöst. (Stichwort: Wer Straßen sät, erntet Verkehr! Verkehrsspirale)

Den negativen Folgen des Autoverkehrs, wie Treibhauseffekt, Energieverschwendung, Flächenverbrauch/-versiegelung, Zerschneidung der Landschaft (Verinselung/optische Zerstörung), Lärmbelästigung, Ozonalarm, Waldsterben... wird nicht entgegengesteuert, sondern sie werden sogar noch verstärkt.

Verkehrsvermeidung und -verlagerung, die Hauptforderungen aus den Gesichtspunkten des Umweltschutzes, finden keinerlei Unterstützung.

In der Praxis erfolgt eher das Gegenteil, Unternehmen wie z.B. die Post verlagern ihren Warentransport von der Bahn auf die Straße. Dieses Beispiel ist kein Einzelfall.

Schon aus diesen grundsätzlichen Erwägungen lehnen wir als Mitglieder eines Umweltschutzverbandes auch die Süddurchfahrung ab. Wir sehen sie als eine unintelligente Art der Mobilitätsbereitstellung nach den Konzepten der letzten 30 Jahre, welche schon jetzt zum Scheitern verurteilt ist.

9 weitere konkrete Ablehnungsgründe:

Auch wenn Sie meinen, dass Sie diese globaleren Umweltfolgen nicht betreffen, es gibt folgende weitere gute Argumente, gegen das Projekt zu sein:

- Die Süddurchfahrung bringt keine Lösung der Hamelner Verkehrsprobleme. Ihre Entlastungswirkung liegt im Idealfall bei 20 - 25 %. Im Behördendeutsch heißt das, dass städtebauliche Entlastungseffekte nur im geringem Umfang wirksam sind. Der Anwohner der Hauptdurchgangsstraßen wird also den Unterschied vorher/hinterher kaum merken.

3. Dort wo eine Entlastung tatsächlich erzielt wird, wird durch die nicht gegengesteuert Verkehrszunahme der Effekt bald wieder verschwunden sein. Das befürchten wohl auch die Verkehrsplaner. Obwohl die prognostizierte Hauptverkehrsentlastung im Bereich Münsterwall liegen soll, wird zur Zeit für die Münsterbrücke ein vierspuriger Ausbau geplant !
4. Von den Brennpunkten erfolgt sowieso nur eine Problemverlagerung von einer Haustür zur nächsten, die dann ein neuer Brennpunkt wird und weiteren Straßenneubau fordert. Beispiel Haverbeck - Klütstraße/Lachem/Fuhlen.
5. Die Stadt bekommt die Straße nicht mehr von Bund geschenkt. Das fehlende Geld durch die Teilfinanzierung der Baumaßnahme steht für andere Entwicklungsprojekte (Verkehr, Kultur, Wirtschaftsentwicklung...) nicht mehr zur Verfügung. Bezahlen müssen sowieso alle und das nicht zu knapp. Die grobe Kostenschätzung belief sich 1991 auf 87 bis 123 Millionen. Von uns wurde sie schon damals auf 150-200 Mio. geschätzt. 1997 waren die Kosten jetzt mit 170 Mio. angegeben. In weiteren 6 Jahren, bei einem möglichen Baubeginn, wird der Preis dann vielleicht bei 200 Millionen DM liegen. Dazu kommen Sekundärkosten für die Stadt Hameln in nicht unerheblichem Umfang sowie ständige Unterhaltungskosten. Wir meinen mit diesem Geld könnte man Hameln an anderer Stelle wesentlich besser helfen.
6. Die enormen Baumaßnahmen dürften realistischere auf 6 bis 8 Jahre kalkuliert werden dürfen. Allein die erforderlichen Materialtransporte werden eine deutliche Belastung werden. Ob z.B. das Südbad seine Erholungsfunktion noch wahrnehmen kann ist zweifelhaft. Auch die betroffenen Firmen an der Fluthamelstraße dürften massiv gestört werden.
7. Gerade Mittelstädte wie Hameln sind die Verlierer der Fernstraßen-neukonzeption. Kaufkraftabfluß nach Hannover. Standortverlagerungen in die umliegenden „Kleingemeinden“ sind gängige Folgen die in der Vergangenheit in ähnlichen Fällen bei einem Autobahnanschluß beobachtet wurden. Der vierspurige Ausbau der B 217 wird sein übriges tun. Hameln wird ein Ort, den man dann leicht meiden aber weniger lieben kann.
8. Nach Fertigstellung haben wir eine Stadtautobahn aufgeständerten Trassen und diversen Brückenbauwerken. Das gewachsene Stadtbild wird erheblich beeinträchtigt. Es erfolgt eine Zerstörung des kulturellen, gewachsenen Erscheinungsbildes unserer Heimat.
9. Die Belastung des Düth als „naturschutzwürdige“ Fläche führt zu einer weiteren Zerstörung der letzten Naturräume.
10. Wer glaubt, wenigstens den Abgasen des Durchgangs- und Lkw-Verkehrs durch die Umfahrung zu entgehen, der irrt. Die Straße liegt in der Frischluftzufuhr der Stadt. Alle Schadstoffe werden durch Hameln hindurchgetrieben.

Profitieren tut hauptsächlich der Durchgangsverkehr, also Leute, die mit Hameln selber nichts zu tun haben. Natürlich gibt es auch eine Unternehmerlobby, die mit solchen Großprojekten gute Gewinne machen kann und nicht zuletzt sitzen in den Straßenbauämtern Leute, die sicherlich eher Straßen bauen, denn sie vermeiden wollen. Schließlich ist ersteres ihr Job.

So erklärt sich auch, dass Gegenstimmen zum Projekt es relativ schwer haben.

Nein zur Süddurchfahrung - Hameln zuliebe !

Weltfremd ?

So ein bisschen wohl schon! Ich fürchte, viele Bürger werden unsere Argumente und Positionen nicht verstehen. Was wird denn aus Hameln, wenn wir auf die Süddurchfahrung verzichten und auf Bundesebene keine Wende in der Verkehrspolitik erfolgt? Fallen wir dann hinten runter, während alle anderen Orte so eine schöne Umfahrung haben? Müssen wir dann mit dem absolut untragbaren Verkehrswachstum alleine kämpfen und leiden?

Ja, das könnte schon sein.

Deshalb darf man unsere Ablehnung nie isoliert betrachten. Voraussetzung ist schon eine deutliche Trendwende in der Verkehrspolitik, um eine vernünftige Lösung zu finden. Daher haben wir schon vor 10 Jahren unsere Ablehnung mit dem Entwurf eines ökologischen Verkehrskonzeptes für Hameln gekoppelt. Damals hatten wir, sensibilisiert durch Waldsterben und Ozonalarm auch noch eine echte Chance da die Stimmung in der Bevölkerung mit einer höheren Akzeptanz auch für manchmal unbequeme Maßnahmen einiges mehr zugelassen hätte. Heute aber könnte die Aufbruchstimmung verpufft sein. Mittlerweile geben wir uns allerdings nach den Erfahrungen mit dem Verkehrsentwicklungsplan auch nicht mehr der Illusion hin, dass alternative Verkehrspolitik eine Lobby in Hameln haben könnte. Nehmen wir die Grünen und vielleicht auch den ein oder anderen in der Verwaltung davon einmal aus. Vielmehr geschieht das Gegenteil. Das Kernbusnetz in Hameln als innovativer Ansatz für eine Neugestaltung des ÖPNV liegt ungenutzt in der Schublade. Nach anfänglichen Erfolgen (Öffnung einiger Einbahnstraßen/Radweg Deisterfriedhof) wurden viele wichtige Radwegeforderungen gekippt. Der Trend ist nun eher gegenläufig. Hochbordradwege schaffen freie Fahrt für freie Autos und drängen störende Radfahrer und die „Restfußgänger“ auf den Gehweg. Unkomfortabel und damit inakzeptabel für beide. Eine neue Münsterbrücke mit erweiterten Fahrspuren lässt den Verkehr noch besser fließen. VEP-Konzepte für eine fußgängergerechte Innenstadt schlummern ohne Realisierungschance vor sich hin. Solange die „Autolobby“ weiterhin so fundamental ihre Interessen durchsetzt, gibt's daher für uns erst einmal keine Kompromisse mehr.

Zu guter Letzt bitten wir Sie jetzt um Ihre Meinung. Auf unserer Homepage im Internet

www.bund-hameln.de

berichten wir aktuell über Interessantes zum Umweltschutz. Dort gibt es auch ein Gästebuch, welches auch für Meinungs- und Stimmungsbilder genutzt werden kann.

Wir freuen uns auf Ihren Besuch.

V.i.S.d.P

Ralf Hermes, Berliner Platz 4, 31785 Hameln,
im Natur und Umweltschutzzentrum, Tel. 05151/13671

Der BUND - ein Umweltverband hier vor Ort !

- eine Info für alle, die uns noch nicht kennen -

Wer wir sind - und was wir wollen:

Wenn vom ökologischen Zustand der Erde die Rede ist, stehen trotz aller Fortschritte immer noch die negativen Nachrichten im Vordergrund und dieses sowohl global, wie auch lokal. Was tun? Wegsehen, ohnmächtig resignieren oder zumindest versuchen, im eigenen Verantwortungsbereich gegenzusteuern?

Der BUND bietet hier die Chance, der Rolle des wehrlosen Opfers und des hilflosen Mittäters zu entkommen. Im Kreise von Gleichgesinnten wollen wir uns sachlich, aber auch hartnäckig für den Schutz unseres Heimatplaneten Erde als ganzes, wie auch konkret für den Erhalt der Lebensgrundlagen vor unserer Haustür einsetzen.

Dafür gibt es in Hameln eine von insgesamt 2.000 BUND-Gruppen unter dem Dach von 16 Landesverbänden und eines Bundesverbandes. Knapp 220.000 Mitglieder unterstützen mittlerweile einen der größten Umweltverbände Deutschlands.

Anders als z.B. Greenpeace ist der BUND dabei eine offene Bürgerbewegung, in der jeder eingeladen ist, sich aktiv zu engagieren und vor Ort mitzuarbeiten. Die Ausgestaltung der Arbeit in den einzelnen Gruppen bestimmen dabei die Aktiven selbst. In unserem Landkreis haben wir zur Zeit rund 400 Mitglieder, welche sich in drei Ortsgruppen und einige Facharbeitskreise gliedern. Gegründet wurde die Kreisgruppe als "Dachverband vor Ort" am 11.02.1987.

Gemeinsam versuchen wir, im Alltag so umweltverträglich wie möglich zu leben, ohne allerdings zu verbitterten Asketen zu entwickeln. Wer es probiert merkt schnell, dass es ein Gewinn an Lebensqualität sein kann, das Auto öfter stehen zu lassen und statt dessen mit dem Fahrrad oder mit dem Zug zu fahren.

Wir verstehen uns daher als Leute, die Lust am Leben und der Verantwortung für unsere Kinder haben und deshalb die Lösung der Umweltprobleme weder auf die "große Politik", noch auf die "Helden in Schlauchbooten" delegieren möchten.



*Viele kleine Leute - an vielen kleinen Orten,
die viele kleine Schritte tun,
können das Gesicht der Welt verändern.*

Trassenentwürfe für eine Südumfahrung im Raumordnungsverfahren 1991

