

**An**  
**die Bezirksregierung Hannover**  
Am Waterlooplatz 11

30169 Hannover

Hamel, den 21.07.2002

*Absender dieses Schreibens:*

Ralf Hermes Am Borberg 13 31787 Hameln Tel.: 05151/23672 E-Mail: RalfHermes@t-online.de

---

*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. Verkehrsentslastungswirkung 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 Süddurchführung 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. Radwegführung**

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 Aufständering der Trasse anstelle der geplanten Dammlösung zu prüfen.

So eine Aufständeringslösung 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 Aufständering 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 Aufständering 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 Süddurchführung. (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

Anlage:

- Stellungnahme des BUND zum Raumordnungsverfahren 1991
- Infoblatt – 10 Argumente gegen die Süddurchführung