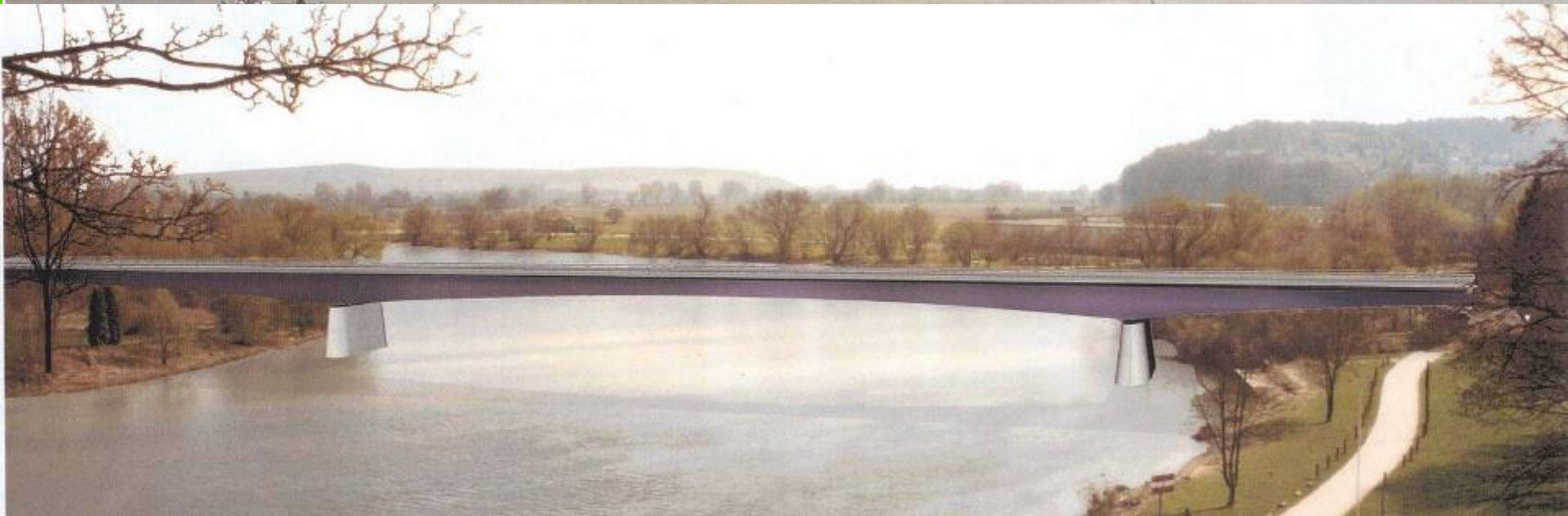


Zeitreise Südumgehung Hameln 1991-2017



Wortspielerei?

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

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

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“!





Hauptargumente/Gedanken

1. Natur- und Umweltschutz beachtet?
2. Entlastungswirkung?
3. Kostenfaktor!
4. Zustimmungssuggestion!?
5. Gewinner betrachten (Planungsautomatismen)!
6. überregionale Verkehrsstrategie (-)
7. innerstädtischer Straßenausbau (B 217) erfolgt (+)
8. Baustellenbelastung / Stadtbild (-)
9. Klimaschutz / Feinstaub (-)
10. Alternativen (-)



BUND zur Südumgehung 1991

BRENNESSEL

INFORMATIONEN ZUM UMWELTSCHUTZ
IM LANDKREIS HAMELN-PYRMONT

Ausgabe 5

Herbst / Winter 1991/92



BUND FOR UMWELT UND
NATURSCHUTZ
DEUTSCHLAND e.V.

KREISGRUPPE
HAMELN-PYRMONT

--- BUND - Aktionen ---

Südumgehung Hameln - ein Thema mit Sprengkraft?

- Dieses sollte man meinen, wenn man voraussetzt, dass man mit diesem Mammutprojekt etwas näher beschäftigen würde. Eine kontroverse Diskussion in der Öffentlichkeit blieb aber bisher weitgehend aus.

Die Kampagne der Wirtschafts-Junioren für die Südumgehung "Hameln zullebe" (aufällig, wie viele Kfz-Händler sich an der Auslegung der Unterschriftenlisten beteiligten) stieß auf wenig offenen Widerspruch.

Es sieht so aus, als wenn die Reihen der Gegner dieses Projektes dünn gesät sind.

Unsere Kreisgruppe war im Rahmen des Paragraph 29 Bundesnaturschutzgesetz aufgerufen, aus Sicht des Umwelt- und Naturschutzes eine Stellungnahme zu fertigen. So kamen wir auch in den Genuss, die umfangreichen Planungsunterlagen einschließlich einer Umweltverträglichkeitsstudie durcharbeiten zu können.

(Ehrlich - es ist erstaunlich, wie fesselnd doch solche im ersten Eindruck trockenen Behördenstudien sein können)

Die Ortsgruppe Hameln fand einige Mitstreiter und gründete eine Arbeitsgruppe Verkehr, in der die Unterlagen von Hand zu Hand gingen. Es war zu Anfang nicht leicht, eine gemeinsame Linie zu finden.

Sollten wir die eindeutige Position einnehmen und das Projekt kompromisslos ablehnen oder erreichen wir vielleicht mit einer "nein - aber" Lösung mehr und verhindern

so eventuell die umweltschädlichste Trasse? Je tiefer wir in die Problematik einfliegen, um so deutlicher wurde, daß eine Südumgehung - oder besser Südumfahrung - ein Schritt auf allen Spuren in eine völlig falsche Richtung ist. Am Ende steht also ein konsequentes NEIN zu diesem Projekt!

Die Argumente, die gegen die Südumfahrung sprechen, haben wir in unserer Stellungnahme zusammengetragen und der Bezirksregierung übersandt. Da wir aber unsere Augen nicht vor den Verkehrsproblemen unserer Stadt verschließen, haben wir parallel dazu auch einen ersten Entwurf für ein alternatives Verkehrskonzept erarbeitet und stellen es als Diskussionsgrundlage zur Verfügung.

Beide Unterlagen haben wir für die Öffentlichkeit zu einem Heft zusammengefaßt, welches wir unseren Mitgliedern, den Kommunalpolitikern und anderen interessierten Kreisen übersenden werden.

Unsere Argumente gegen die Südumgehung sind für jeden gegen einen kleinen Obulus im Umweltzentrum erhältlich.

Eine angeregte, sachliche Diskussion erhoffen wir uns auf jeden Fall.

(R.H.)

Nähere Informationen im NUZ oder bei Dr. Wolfgang Reimers, Tel. 05151/59640

überlastert



Der Lkw Verkehr zehrt immer mehr zu = Umwelt und Gesundheit bleiben auf der Strecke. GLOBUS bietet Ihnen Informationen. Wenn Sie mehr über die GLOBUS-Flotte des BUND erfahren wollen, schicken Sie uns diese Anzeige.

BUND-Umweltzentrum
Ruhlfeldstr. 86/1
7000 Stuttgart





„Sargnagel für den ÖPNV“

BUND lehnt Planungen zur Südumgehung grundsätzlich ab

as HAMELN. Das Ergebnis überrascht nicht. Wie bereits die Hamelner Grünen, spricht sich jetzt auch die Kreisgruppe des BUND generell gegen den Bau der geplanten Hamelner Südumgehung aus – keine der vorgeschlagenen Trassen, kritisiert der Umweltverband, bringe für die Stadt die erhoffte große Entlastung. Doch Dr. Wolfgang Reimers, Sprecher der Kreis- und Stadtgruppe, geht noch weiter: Das gesamte Projekt ziele in die völlig falsche Richtung, erforderlich sei vielmehr ein gänzlich neues, ökologisch orientiertes Verkehrskonzept.

Damit schwimmen die Grünen und der Bund für Umwelt- und Naturschutz (BUND) klar gegen den Strom. Während die Mehrheit der Bürger wie die Wirtschaftsverbände und die anderen Parteien mit allen Kräften für den Bau der Südumgehung kämpfen, fordern die Umweltschützer ein Umdenken – die Fronten sind dementsprechend fest abgegrenzt. Unter allen Umständen, bekräftigen die Befürworter, müsse das Projekt verwirklicht werden, sonst werde Hamelns letzte Chance vertan, die Stadt wirkungsvoll zu entlasten.

Der BUND dagegen hat auf 36 DIN-A4-Seiten seine Bedenken zu Papier gebracht, die inzwischen der Stadt wie der Bezirksregierung vorliegen. Die Ablehnung der Südumgehung, begründet Dr. Reimers die Position der BUND-Kreisgruppe, basiere dabei auf grundsätz-

lichen Einwendungen. So will der BUND beispielsweise „erhebliche Verfahrensmängel“ im Raumordnungsverfahren festgestellt haben.

„Wer Straßen sät, wird Verkehr ernten“, warnt der verantwortliche Autor, die Verkehrspirale dürfe nicht beliebig weitergedreht werden. Schwerwiegende Umweltbeeinträchtigungen seien die Folge, die Versiegelung und Verinselung der Landschaft erreiche Dimensionen, die nicht mehr zu akzeptieren seien.

Von einer Verbesserung der Verkehrssituation durch den Bau der Südumgehung könne zudem keine Rede sein. So würden lediglich die wichtigen innerörtlichen Straßen um

DEWEZET
Overhead-Folien
farbig 19.08.1991 Qualität
QUICKLAB
Hamelns · Bäckerstraße 20

durchschnittlich „nur“ 20 bis 25 Prozent entlastet, andererseits fehle ein Konzept für den Innenstadtbereich. Die mit der Umfahrung verbundene Konzeption sei zudem ein „Sargnagel“ für umweltfreundliche ÖPNV-Konzepte, während die Umgehung selbst zu teuer sei und in ihrer Wirkung zu spät greife. Hier werde viel Energie, Zeit und Geld vertan, bilanziert Dr. Reimers.

In seiner Einzelkritik

beschränkt sich der BUND auf die zwei möglichen B-Trassen sowie die Düt-Variante Fb, die nach allgemeiner Einschätzung die größten Chancen haben, später realisiert zu werden. Alle drei Trassen, faßt der Umweltverband zusammen, führten zu starken Beeinträchtigungen. Besonders gravierend seien die großen Flächenverluste und die Trinkwassergefährdung durch die B-Varianten sowie die Zerschneidung des südlichen und östlichen Düts und die ebenfalls erheblichen Flächenverluste durch die Fb-Alternative.

Unabhängig davon wirft der BUND dem Verfahrensträger eine mangelhafte Variantenprüfung des Planungsnullfalles vor. Letztlich sei nur die reine Status-quo-Verkehrsprognose als Grundlage verwendet worden, obwohl auch andere Lösungen zur Entlastung der Ortsdurchfahrt hätten geprüft werden müssen.

Allgemein sehen die Verfasser der Stellungnahme daher in den vorgelegten Entwürfen keine Grundlage für ein zukunftsträchtiges Verkehrskonzept und fordern nun sogar die Bezirksregierung auf, die Planungen einzustellen. Sollten sie weitergeführt werden, will der BUND die Aussetzung des Raumordnungsverfahrens beantragen – zumindest solange, bis die ebenfalls geforderte alternative Verkehrsstudie fertiggestellt ist. Nur durch die Prüfung eines „alternativen Nullfalls“, glaubt Dr. Reimers, könne das Projekt Südumgehung konkret beurteilt werden.



Deister- und Weserzeitung, 12.10.1991

BUND legt ein ökologisches Verkehrskonzept für Hameln vor

DWZ HAMELN. Im Rahmen der Stellungnahme zur geplanten Südumfahrung Hameln hat sich der BUND Gedanken gemacht, ob und wie es auch ohne eine in gewachsene Ökosysteme und Naherholungsbereiche eingreifende Umfahrung gehen kann. Hierbei ist der Entwurf eines ökologischen Verkehrskonzepts für Hameln entstanden, das sich mit allen Verkehrsreichen auseinandersetzt.

Großen Wert legt das Konzept auf eine Steigerung der Attraktivität des öffentlichen Perso-

nennahverkehrs (ÖPNV). Das bedeutet aber nicht nur eine Ausweitung des Angebotes, zum Beispiel durch Anbindung an den Großraumverkehr Hannover, sondern auch eine Senkung und Vereinheitlichung der Fahrpreise wie durch kreisweite Einführung des Öko-Abos und einer Familienkarte.

Auch der Berufsverkehr soll auf den Geschmack des ÖPNV gebracht werden. Hier denkt der BUND an eine Arbeitnehmerfahrkarte oder ein Job-

Ticket. Für Arbeitnehmer, die nicht auf öffentliche Verkehrsmittel umsteigen können, soll durch die Mobilitätszentrale mindestens die Bildung von Fahrgemeinschaften gefördert werden. Überhaupt ist das Weiterbestehen der Mobilitätszentrale für den BUND unerlässlich. Deren Aufgaben sollen sogar noch aufgestockt werden.

Daneben richtet sich das Hauptaugenmerk auf eine Ausweitung des Fahrrad- und Fußgängerverkehrs. Insbesondere die Radfahrer sollen

merken, daß sie in Hameln willkommen sind. Ihnen sollen Unterstellmöglichkeiten im Stadtgebiet geschaffen und die Mitnahme der Fahrräder in den öffentlichen Verkehrsmitteln ermöglicht werden. Eine für Hameln neue Idee ist die Errichtung von Fahrradstationen, die Anlaufpunkt für Radfahrer sein sollen.

Gleichermaßen den Radfahrern und Fußgängern käme eine flächendeckende Verkehrsberuhigung zugute. Zusätzlich schlägt der BUND in seinem

Konzept eine Anhebung der Fußgängerkreuzungen zum besseren Schutz der Fußgänger und Radfahrer vor, weil Autofahrer dann an den kritischen Punkten ein Hindernis zu überwinden hätten.

Um den Umstieg auf alternative Verkehrsmittel zu erleichtern, fordert der BUND die Sperrung des Altstadtbereichs für den gesamten Kfz-Verkehr, die Einrichtung von Busspuren und die Auflösung der Kurzparkplätze zugunsten von Anwohnerparkplätzen, Rad-

und Fußwegen.

Güter gehören nach dem Konzept des BUND auf die Bahn und nicht auf die Straße. Um auch hier ein Umdenken zu erreichen, möchte der BUND Hameln nachts und während der Rush-hour für den Lkw-Verkehr sperren. Begleitet werden soll das gesamte Maßnahmenbündel durch eine ausführliche Öffentlichkeitsarbeit. Außerdem durch Politiker und Honoratioren, die mit gutem Beispiel vorangehen und somit das Image des ÖPNV verbessern.



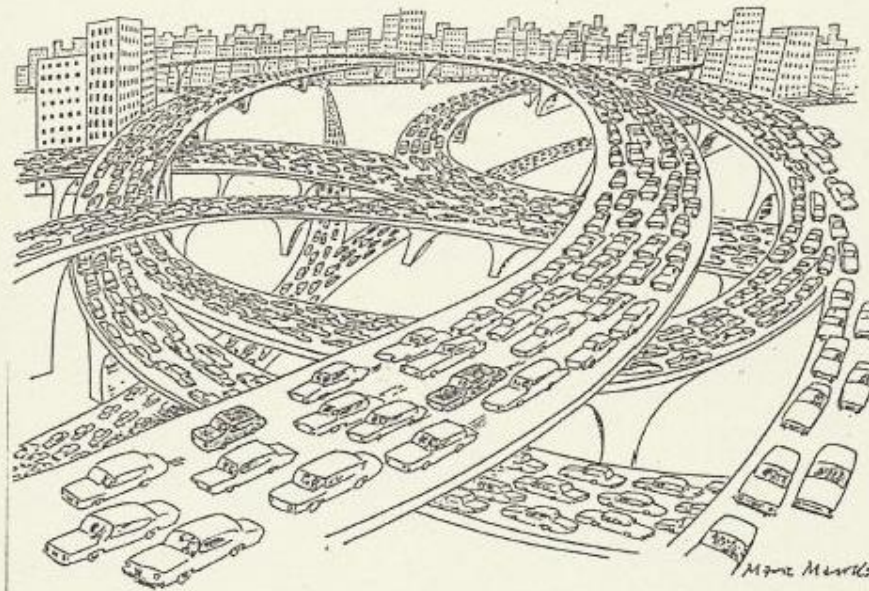
BRENNESSEL

INFORMATIONEN ZUM UMWELTSCHUTZ
IM LANDKREIS HAMELN-PYRMONT

Ausgabe 6

Frühjahr / Sommer 1992

Hameln 2010 ?



BUND FÜR UMWELT UND
NATURSCHUTZ
DEUTSCHLAND e.V.



KREISGRUPPE
HAMELN-PYRMONT

AG Verkehr

Südmfahrung Hameln - ein Drama in vielen Akten -

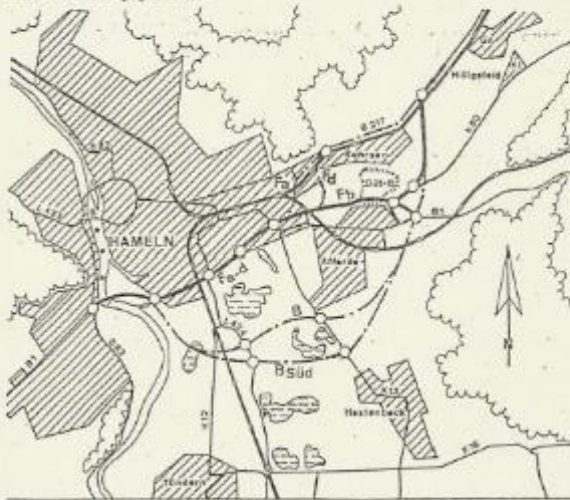
Schon in der letzten Brennessel haben wir über die Aktivitäten unseres Arbeitskreises Verkehr in Sachen "Südmfahrung Hameln" berichtet. Neben der Stellungnahme mit unserem konsequenten Nein zu jeglicher Umgehungsstraße, die wir an die Bezirksregierung Hannover im Rahmen des Anhörungsverfahrens gesandt haben, ereigneten sich aber noch eine Reihe weiterer berichtenswerter Gegebenheiten.

So haben wir unsere Stellungnahme zusammen mit einem ersten Entwurf eines alternativen Verkehrskonzeptes in einem kleinen Heftchen zusammengefaßt und an alle politischen Entscheidungsträger in Stadt, Landkreis, Land und Bundestag gesandt.

Von insgesamt 48 Personen und Institutionen haben uns der Oberstadtdirektor Dr. von Reden-Lütken, der Oberkreisdirektor Dr. Kallmeyer, der Arbeitgeberverband Mittlere Weserbergland, Wilfried Seibel (MdB CDU) und Brigitta Schulte (MdB SPD) geantwortet. (!)

Auf Gegenliebe sind wir mit unserer Position (leider erwartungsgemäß) nicht gestoßen. Am deutlichsten formulierte dieses Frau Schulte, die unsere Ausführungen für "realitätsfremd" und "im Fazit für wenig rück-sichtsvoll gegenüber vielen betroffenen Anwohnern" hält.

Anrechnen muß man Frau Schulte und den anderen Antwortschreibern, daß sie sich mit unserer Stellungnahme auseinandergesetzt und uns für einer Antwort "würdig" genug befunden haben. Gerade aber der arrogante und überhebliche Stil der Antwort der Hamelner Bundestagsabgeordneten der



Neubau einer Südmfahrung der Stadt Hameln im Zuge der B1 und B217
 Variante Fb — Varianten B, B Süd, Fa, c, d — klass. Straßen
 Eisenbahn — Bebauung — Wasserrflächen
 BEZIRKSREGIERUNG HANNOVER — 201-B, Dez. 1991

SPD hat uns doch überrascht, zeigte sie uns doch hier ganz offensichtlich, daß sie die Sackgasse der Verkehrsplanung mit noch mehr Straßen für noch mehr Autos und den damit verbundenen katastrophalen Folgen für unsere Lebensumwelt nicht sieht oder sehen will. (- übrigens können sämtliche Schreiben im Umweltzentrum eingesehen werden).

Erfreulicher war da schon ein ausführliches Gespräch, welches wir nach der Kommunalwahl mit dem Oberstadtdirektor und den zuständigen Dezernenten und Amtleitern der Stadt Hameln hatten. Zwar ergaben sich auch hier in punkto Südmfahrung keine Annäherungspunkte, doch war eine weitgehende Übereinstimmung in der Beurteilung der Umweltfolgen und -auswirkungen des Kfz-Verkehrs in Hameln festzustellen. Wir wurden weiterhin aufgefordert, unsere Positionen aktiv in die Arbeit zum neuen Verkehrsentwicklungsplan einzubringen und werden künftig zu den Arbeitstreffen eingeladen. Dafür und für das angenehme Gesprächsklima bedanken wir uns auch an dieser Stelle noch einmal.

Ein großes Lob kam von der Landesgeschäftsstelle des BUND. Dort beurteilte man unsere Stellungnahme als die z.Z. beste Arbeit zu diesem Problem und wird unsere Ausarbeitung anderen Kreisgruppen als Muster weiterempfehlen.

Am 22.10.91 war dann der Erörterungstermin bei der Bezirksregierung in Hannover, wo wir gemeinsam mit unserem Mitstreiter vom DBV noch einmal kurz unsere ablehnende Haltung zu diesem Projekt kundtaten. Zu diesem Termin gäbe es viel zu sagen - letztendlich wurde aber schon im Schlußwort der Veranstaltung festgelegt, daß die von uns geforderte Nullvariante von der BezReg. nicht erwogen wird. Trotz dieses für uns nicht akzeptablen Ergebnisses muß aber auch hier eine durchaus faire Verhandlungsführung anerkannt werden.

Mittlerweile hat sich die Bezirksregierung für die Fb - Trasse entschieden.

Das Drama um die Südmfahrung Hameln geht damit in eine neue Phase. Wir wollen diese Zeit nutzen, um auf die Gesprächsangebote der politischen Verantwortungs-träger einzugehen, bzw. von unserer Seite noch einmal den direkten Kontakt zu suchen. Vielleicht lassen sich ja doch im persönlichen Gespräch ein paar "Fronten" klären.

Und wer weiß - vielleicht fällt doch das eine oder andere Argument auf fruchtbaren Boden. Die Einladungen an CDU, SPD, F.D.P. und Grüne zu diesen Gesprächsabenden gehen in den nächsten Tagen raus.

Auf jeden Fall wollen wir die weitere Entwicklung so oder so mit unserer Arbeit begleiten. Noch steht auch die Entscheidung der Bundesregierung über die Prioritäten im neuen Verkehrswegeplan aus. Dieser Zeitrahmen bis zum Planfeststellungsverfahren verschafft uns etwas Luft, mit unseren Argumenten Verbündete zu finden.

Für uns bleibt derzeit festzustellen, daß wir uns mit unserer Position (leider) noch in einer Minderheitenstellung befinden. Die aufkommenden Diskussionen über den Verkehrsinfarkt geben uns aber Hoffnung, daß bald eine Vielzahl von Leuten nicht mehr bereit sind, den derzeitigen Verkehrswahnsinn weiter mitzutragen. Es bleibt bis dahin noch viel zu tun.

Wer Interesse an der Arbeit unserer Gruppe hat, melde sich bitte bei Jutta Reese und Andreas Wegner, Tel. 05151/43438 oder im Umweltzentrum Hameln.

Dort ist auch unsere ausführliche Stellungnahme mit den Argumenten gegen die Südmfahrung sowie unserem Entwurf eines alternativen Konzeptes erhältlich.

Ralf Hermes



Gefahrstelle Münsterwall: Radfahrer müssen vom sicheren Radweg auf die Fahrbahn wechseln.



Blechlavine auf dem Kopmanshof: Der BUND will den Pkw-Verkehr aus dieser Straße verbannen.

„Freie Fahrt für Fahrradfahrer und Busse!“

BUND Hameln plädiert für umweltfreundliches Verkehrskonzept / Stellungnahme mit konkreten Anregungen

as HAMELN. Lob auf der einen Seite – der BUND Hameln bezieht Position. Es sei begrüßenswert, so Jutta Reese vom BUND, daß die Stadt einen Verkehrsentwicklungsplan erstellen läßt (wir berichteten). Gedanken des Umweltschutzes seien allerdings bisher zu kurz gekommen. Beim Workshop, erinnert die Umweltschützerin, sei dieser Aspekt beispielsweise kaum berücksichtigt worden, Grund genug für den BUND, jetzt eine eigene Stellungnahme vorzulegen.

Keinesfalls, unterstreicht die BUND-Sprecherin, solle das Auto verteuert werden. Ziel sei es vielmehr, ein „Miteinander aller Verkehrsteilnehmer nebeneinander und gleichberechtigt“ zu ermöglichen. Das Problem in Hameln, verweist der BUND auf das Untersuchungsergebnis der Planerbüros, liege eindeutig im weiter steigenden Individualverkehr

Diesen Verkehr gelte es nun durch entsprechende Handlungskonzepte zu kanalisieren.

Daß gehandelt werden müsse, sei durch die Bestandserhebungen der Gutachter eindrucksvoll dokumentiert worden. Hameln habe für eine Stadt dieser Größenordnung ein überdurchschnittlich hohes Verkehrsaufkommen, der weitaus größte Teil davon sei Binnenverkehr (80 Prozent), lediglich 20 Prozent Durchgangsverkehr. Die gefährliche Geschwindigkeit liege auf vielen Straßen weit über der zulässigen Höchstgeschwindigkeit, an den Verkehrsknoten (Deisterstraße und Wallbereich) sei die Zahl der folgenschweren Unfälle mit Fußgängern und Radfahrern auffallend hoch.

Fußgänger würden zudem stiefmütterlich behandelt, in den Untergrund verbannt und müßten sich die knappen Wege mit Radfahrern teilen. Das Netz der Radwege sei völlig unzureichend, die Bedienung mit öffentlichen Verkehrsmitteln



Vorfahrt: Busse sollen überall Vorrang haben. Fotos: rhs/dana/wal

katastrophal. Allgemein habe sich die Verkehrsentwicklung in Hameln bisher ausschließlich an den Bedürfnissen der Autofahrer orientiert.

Die Untersuchungen hätten darüber hinaus gezeigt, daß die geplante Südumgehung keine Lösung des innerstädtischen Verkehrsproblems sei. Der starke Verkehr in der Innenstadt

aktiv mache, kurze Wegstrecken per Drahtesel oder per pedes zurückzulegen. Gleichzeitig müsse der Individualverkehr erheblich erschwert werden. Es dürfe, betont Jutta Reese, nicht einfacher sein, mit dem Pkw die Innenstadt zu erreichen, als mit Bussen, Fahrrädern oder zu Fuß.

Zur Realisierung dieser Maßnahmen unterbreite der BUND gleich einen ganzen Katalog an Ideen und Forderungen. Ein Taktverkehr für Busse sei unerlässlich, Umsteigeknotenpunkte seien erforderlich, separate Busspuren und Vorrangschaltungen an Ampeln sinnvoll. Außerdem müsse der Bus-Fahrplan auf die Citybahn abgestimmt werden.

Unbedingt notwendig sei des weiteren, das Radwegenetz in Hameln flächendeckend zu vervollständigen und in der City an vielen Stellen Abstellmöglichkeiten für Fahrräder zu schaffen. Fußgänger dürften nicht weiter in den Untergrund verbannt werden, Ampelschaltungen

lassen sich durch eine Südumfahrung keineswegs verlagern – um Erfolge zu erzielen, müßten statt dessen andere Schwerpunkte gesetzt werden. So müsse der Öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) in Zukunft verstärkt gefördert werden, ferner gelte es, eine Infrastruktur für Fahrradfahrer und Fußgänger zu schaffen, die es at-

müßten so gewählt werden, daß Fußgänger bequem die Straßen queren könnten. Ohne Beschränkungen für den Individualverkehr, mahnt der BUND, werde sich jedoch trotz Verbesserungen auf anderen Ebenen nichts ändern. Der BUND regt deshalb an, Parkraum zu begrenzen, die Gebühren deutlich anzuheben und den Kopmanshof einschließlich des dort liegenden Parkhauses zu sperren. Das Parkhaus könnte dagegen als Anwohnerparkraum dauervermietet werden.

Ebenso plädieren die Umweltschützer dafür, „überdimensionierte Straßen“ zurückzubauen und freierwerdende Flächen zu begrünen. Viele der angeregten Maßnahmen seien möglich, man müsse nur Mut haben, auch unattraktive Maßnahmen für den Autoverkehr zu treffen. Die Bürger, glaubt Jutta Reese, würden es danken, wenn sich die Steigerung der Lebensqualität in der Innenstadt erst bemerkbar mache.

Es seien so gewählt werden, daß Fußgänger bequem die Straßen queren könnten. Ohne Beschränkungen für den Individualverkehr, mahnt der BUND, werde sich jedoch trotz Verbesserungen auf anderen Ebenen nichts ändern. Der BUND regt deshalb an, Parkraum zu begrenzen, die Gebühren deutlich anzuheben und den Kopmanshof einschließlich des dort liegenden Parkhauses zu sperren. Das Parkhaus könnte dagegen als Anwohnerparkraum dauervermietet werden.

BRENNESSEL

INFORMATIONEN ZUM UMWELTSCHUTZ IM LANDKREIS HAMELN-PYRMONT

Ausgabe 8

Frühjahr / Sommer 1993

Dem Teufelskreis
entronnen



Neuverteilung
der Straßenfläche
mehr für ÖPNV, Fahrrad,
Fußgänger, weniger fürs
Auto



Teufelskreis:

Zu viele Autos, großer Energiever-
brauch, Lärm, lebensfeindliche Stadt...
mehr Verkehr, mehr Autos

Lebenswerte Stadt:

reduzierter Individualverkehr,
weniger Emissionen,
Wirtschaftskraft gestärkt

Arbeitsgruppe Verkehr - Politikergespräche 2 -

Nachdem wir in der letzten Ausgabe der Brennessel über unser Gespräch mit den heimischen Politikern der CDU berichteten, hatten wir inzwischen Gelegenheit auch Gespräche mit den Stadtratsfraktionen Der Grünen, der F.D.P., dem Landtagsabgeordneten der SPD, Herrn Klaus Nolting und der Oberbürgermeisterin der Stadt Hameln, Frau Christa Bruns (SPD) zu führen.

Den Reigen eröffnet hat die Stadtratsfraktion der Grünen, die im Wesentlichen mit unseren Forderungen zur Verkehrsentwicklung in Hameln und unserer absoluten Ablehnung der geplanten Südfahrt Hameln übereinstimmte.

In der Frage, wie diese Ziele erreicht werden könnten, gab es unterschiedliche Ansätze. Gemeinsam war uns jedoch wieder, zumindest im Hinblick auf die Einschätzung, daß angesichts der fraktionsübergreifenden Zustimmung zu diesem Projekt nur noch die knappen Mittel in Bonn die Apokalypse der Südfahrt verhindern können.

Das Gespräch mit der Stadtratsfraktion der F.D.P. bezog sich im wesentlichen auf den geplanten Verkehrsentwicklungsplan Hameln. Erfreut waren wir, daß auch die F.D.P. grundsätzlich mit uns darin über-

einstimmte, daß weniger Verkehr wünschenswert sei.

Diesen Wunsch, der auch bei der F.D.P. vernunftgeprägt war - So geht es einfach nicht weiter -, hält die F.D.P. jedoch nicht für realisierbar.

Es ist ihnen einfach nicht vorstellbar, daß der Bürger, wenn er denn ein vernünftiges ÖPNV-Angebot zur Verfügung hat, auf umweltfreundliche Verkehrsmittel umsteigt, wenn gleichzeitig Einschränkungen für den Individualverkehr erfolgen.

Die Furcht vor dem Zorn der Bürger, die in ihrem Auto im Stau stehen und von strahlenden ÖPNV-Benutzern überholt werden, ist größer als das Vertrauen in die Vernunft der Bürger. Auch unser Hinweis, daß einschränkende Maßnahmen durch entsprechende Öffentlichkeitsarbeit verständlich gemacht werden können und unsere Hinweise auf die Schädigung unserer Umwelt durch das Auto konnte

diese Furcht nicht ausräumen.

Unser Gespräch mit der SPD verlief in ähnlichen Bahnen. Die Furcht vor dem Zorn der (Wahl-)Bürger läßt in vielen Fällen die Augen vor der Vernunft schließen.

Aber ich will nicht ungerecht sein.

Die Notwendigkeit, gegen die steigende



Neues von der AG Fließgewässer

Die Vorbereitungen für die 2. Ausstellung zum Thema Fließgewässerschutz laufen zu Hochtour. Die Stadtparkasse Hameln wird uns voraussichtlich im Januar 1993 ihre Räumlichkeiten in der Schallerhalle zur Verfügung stellen, und uns somit einen Start in Hameln ermöglichen.

Die Themen der Ausstellung sind u.a.

- Flora und Fauna am Bach

- Auswirkungen von Begrüßung und Verrohrung auf das Ökosystem Bach und - konkrete Untersuchungen am Beispiel der Humme

Wir hoffen, mit der Ausstellung ein wenig dazu beizutragen, unsere Bäche und Flüsse nicht nur unter dem Aspekt "Vorfluter" zu betrachten, sondern als artenreiches, sich selbstregulierendes, die Landschaft prägendes Ökosystem.

Zu dieser Ausstellung, die wir gern innerhalb des Landkreises in unterschiedlichen Orten zeigen würden, haben wir einen Vortrag gleichen Themas geplant, um Interessierten Personen unsere Arbeit direkt vorstellen zu können. Ein Termin für diese Veranstaltung ist noch nicht festgelegt, ist aber zu gegebener Zeit der Presse zu entnehmen. Außerdem würden wir gern eine jahreszeitliche Dokumentation eines Flusses oder Baches machen, und diese eventuell als Dia-Schau verarbeiten.

Diese und andere Aufgaben zum Thema Bach, Fluß und Wasser liegen vor uns. Wer Interesse an Themen wie diesen oder ganz einfach nur Spaß hätte, mit uns zusammen etwas zu erarbeiten, sollte mal im NUZ vorbeischaun oder einfach anrufen.

Julliane Hautjer, Tel.05151/64917

Verkehrslut etwas zu tun, wird durchaus auch von den beiden Vertretern dieser Partei gesehen. Der Landtagspolitiker ist hier nach unserer Auffassung auch schon einige Schritte weiter als die reine Kommunalpolitikerin. Ob das an der Tatsache liegt, daß die Verantwortung für ein ganzes Bundesland doch einen weiteren Horizont eröffnet als die Kirchhumslichtweite der Kommunalpolitik?

Erfreulich ist jedoch, daß ein Umdenkungsprozeß zumindest in den Kinderschuhen zu erkennen ist. Wir wollen auch gerne glauben, daß die Entwicklung der vergangenen Jahre nicht von einem Tag auf den anderen ungeesehen gemacht werden kann.

Wir hoffen aber darauf, daß die entscheidenden Weichen für eine andere Verkehrspolitik in Hameln nun gestellt werden und nicht wahlaktischen Erwägungen geopfert werden.

Einige konkrete Anregungen haben wir den beiden jedenfalls mit auf den Weg gegeben und beobachten gespannt, was daraus wird. Auf jeden Fall sind wir für das Angebot der beiden SPD-Politiker, in Zukunft öfter zu einem solchen Gedankenaustausch zusammenzukommen, dankbar und werden gern darauf zurückkommen.

Oberhaupt sieht der Arbeitskreis Verkehr den Haupterfolg dieser Politikergespräche in der Tatsache, ins Gespräch zu kommen und sich kennenzulernen. Wann sonst, wenn nicht auf diesem Weg, haben wir die Gelegenheit, die Interessen der Natur und unserer Umwelt zu Gehör zu bringen?

Jutta Reese





BRENNESSEL

INFORMATIONEN ZUM UMWELTSCHUTZ
IM LANDKREIS HAMELN-PYRMONT

Ausgabe 9

Herbst / Winter 1993



UMWELTGERECHTE

VERKEHRSPANUNG

BUND Kreisgruppe Hameln-Pyrmont



> BUND-aktuell <

Radwege in Hameln – Wege für Fahrradfahrer?

Im Mai dieses Jahres traf sich der Fahrradbeirat der Stadt Hameln, eine lose Vereinigung zur Förderung des Fahrradfahrens, zu seiner alljährlichen Rundfahrt auf einigen sogenannten Radwegen.

Dabei handelt es sich nach Meinung so manchen Fahrradfahrers um eine reine Alibiveranstaltung und auch ich konnte mich dieses Eindruckes nicht ganz erwehren. Einzig sichtbares Resultat dieser Fahrten ist meistens das Beschneiden von Büschen, die die Benutzung der Hamelner "Radwege" weiter einschränken.

Beim Fahrradbeirat treffen sich vor allem Freizeitfahrer, die in gemächlichem Tempo auf den für diese Gruppe von Verkehrsteilnehmern geschaffenen Wegen dahinzuckeln.

Für sie gilt:

- sie fahren selten Fahrrad und fühlen sich auf der Straße nicht sicher genug,
- sie fahren langsam, da sie Zeit (Freizeit) haben, daher ist ein Abbremsen und Anhalten bei überraschenden Fußgängerbewegungen oder abruptem Ende der sog. Radwege jederzeit möglich,
- sie fahren sonst im Auto, die sog. Radwege machen die Straßen frei von störenden Radfahrern.

Wir aber meinen:

Wer das Fahrradfahren wirklich fördern möchte, muß dafür sorgen, daß das Fahrrad auch im Alltag eine Alternative zum Auto darstellt. Radstreifen in Straßenhöhe wären hier eher eine echte Verbesserung als die derzeit praktizierten Gehweg-Radwege. Diese sollten überhaupt nicht mehr als "Radwege" gekennzeichnet werden, sondern als für "Radfahrer frei" ausgeben werden, um so den Alltagsfahrern das Radfahren auf der Straße weiter/wieder zu ermöglichen. Es bestünde dann für jeden, je nach eigener Fahr-sicherheit und "Risikoeinschätzung", eine Wahlmöglichkeit zwischen Geh(Rad)weg und Fahrbahn.

Solche Entwicklungen sind in Hameln leider bisher auch nicht ansatzweise zu erkennen. Die Verkehrspolitik dient weiterhin in erster Linie dem Autoverkehr.

Um aber nicht ganz ohne Trost zu schließen: der bei der Tour des Fahrradbeirates vorgestellte Radweg von Klein Berkel an der Weser bis zur alten Brücke ist eine echte Verbesserung des Radwegenetzes für alle Fahrradfahrer.

Markus Hedemann



> BUND-kritisch <

Verkehr in Hameln – Die Rolle der DEWEZET

Während in Hameln die Stadtväter um ein neues Verkehrskonzept ringen, bleibt der Bürger über die vorseh- denen Wege und Aussagen der Fach- leute (Planungsbüros) weitgehend un- informiert. Über die Treffen des Arbeitskreises Verkehrsentwicklungs- plan der Stadt fand man kaum sach- liche Informationen in unserer "Hei- matzeitung". Das bedeutet aber nicht, daß die DEWEZET das Thema Verkehr aus ihrer Berichterstattung ausklam- mert. Nein, täglich lesen wir, wo etwas falsch gemacht wird, wo geschluppert, gefuscht und geschludert wird. **Und diese Kritik geht immer in eine ganz bestimmte Richtung. – Sie ist p r o Autoverkehr.**

Abgesehen davon, daß ich von einer angeblich unabhängigen Zeitung eigentlich erwarte, daß ein Problem von allen Seiten beleuchtet wird, ist der Stil der Berichterstattung noch viel schlimmer als die Einseitigkeit.

Da wird nicht sachlich kritisiert und argumentiert, da wird in erster Linie lächerlich gemacht, ironisiert und dif- famiert. Dieses geschieht nicht nur in den als Kommentare gekennzeichneten Äußerungen des Herrn Grießer, sondern auch zwischen den Zeilen fast jedes anderen Artikels zum Thema Verkehr.

Dieser Schreibstil hat Methode.



Indem ich ständig die Autorität der Fachleute der Verwaltung untergrabe, sie als Idioten hinstelle und immer nur einseitig Sitmmung darstelle bzw. mache, zerstöre ich die Autorität dieser Verwaltung beim Bürger und verhin- dere so auch die Akzeptanz für not- wendige Lösungen, die nun mal auch für Autofahrer unbequem sein können.

Es bedarf schon eines ganz gehörigen Maßes an Standfestigkeit trotz dieses ständigen Bombardements durch die DEWEZET bei einem für einzelne Autofahrer unbequemen Kurs zu bleiben. Ob es in Hameln Verwaltungs- beamtete und Politiker gibt, die solch einem Druck standhalten können, wird sich zeigen.

Bestätigt haben sich wiederum unsere Erfahrungen mit der DEWEZET in den Punkten Stadtentwicklungskonzept, Südumfahrung und MVA.

Diese Zeitung berichtet nicht über Politik, sie macht Politik.

Leider bedient sie sich dabei nicht mehr der Argumentation sondern der Agitation.

Manipulation kann man dieses wohl auch nennen.

Welche Konsequenzen ziehen wir daraus?

Ralf Hermes

Umleitung



BUND

BUND · Potsdamer Straße 4 · 3216 Salzhemmendorf 1

Landesverband
Niedersachsen e.V.
Kreisgruppe
Hameln-Pyrmont

Braucht Hameln wirklich eine Südumgehung?

Der BUND als Umweltschutzverband lehnt grundsätzlich den Bau weiterer Straßen ab!

Wir verschließen aber auch nicht die Augen vor den Verkehrsproblemen in Hameln. Nach unserer Meinung muß die Planung eines solchen Großprojektes, wie der Bau der Umgehungsstraße, kritisch begleitet werden, damit nicht nur die Interessen von Wirtschaftsunternehmen, Automobilindustrie und Autofahrern vertreten werden.

Am 11.06.1991 gründet sich in Hameln eine Ortsgruppe des BUND. Neben anderen Umweltschutzaktivitäten planen wir auch einen Arbeitskreis "Südumgehung", der

- die Planung der Umgehungsstraße aus Sicht des Umweltschutzes kritisch überprüfen will und
- prüfen will, ob nicht eine grds. Änderung des Verkehrskonzeptes in Hameln den Bau der Südumgehung überflüssig machen kann.

Wenn auch Ihnen die Südumgehung nicht ganz "geheuer" ist, so kommen Sie doch bitte am

Dienstag, dem 11.06.

um 19.00 Uhr

ins Gasthaus "Zur Börse"!

Weitere Informationen erhalten Sie im Natur- und Umweltschutzzentrum Hameln, Berliner Platz 4, Tel. 13671.



Geschäftsstelle

Potsdamer Straße 4
3216 Salzhemmendorf 1
Telefon 051 5377258

Vorstand des Landesverbandes:

Prof. Dr. Konrad Buchwald, Dr. Reinhard Löhmer, Dr. Helmut Schorf,
Günter Bowermeister, Prof. Kurt Goede, Karl-Friedrich Weber,
Walter Feldt, Elio Bulow, Dr. Wolfgang Wesely, Reinhard Günzel
Landesjugendsprecher: Axel Patzschmidt

Volksbank Hameln · Ostarstr. 45-47
BLZ 254 900 04 · Kro.-Nr. 449 110

Anerkannter Naturschutzverband
nach § 29 Bundesnaturschutzgesetz





Verkehr in Hameln - Die Rolle der F.D.P.

Verwundert hat eigentlich nur die Offenheit, mit der Herr Habenicht als Fraktionsvorsitzender der F.D.P. den Kompromiß (!) bei der Weichenstellung zum Verkehrsentwicklungsplan abgelehnt hat. Straßensperrungen, Parkplatzreduzierungen, Eingriffe in den Pkw-Verkehr. Dieses alles sei mit der F.D.P. nicht zu machen.

Hier schimmerte ganz deutlich noch der verlorene Traum von der auto-gerechten Stadt durch.

Waldsterben, Ozongefahr - für Hamelns F.D.P. kein Thema. Man versteht sich als Partei der Wirtschaft, des Profites und des Fortschrittes.

Das Dumme ist nur, auch gerade der heimischen Wirtschaft wird durch solche Positionen von vorgestern ein Bärendienst erwiesen.

Kaufkraft bringen nur diejenigen, die sich in einer Stadt auch wohlfühlen. Qualifiziertes Fachpersonal zieht nicht in eine Stadt mit stinkenden Blechlawinen, wo man an jeder Ecke Angst um die Gesundheit und das Leben seiner Kinder haben muß.

Touristen schließlich suchen lebenswerte Städte mit Charme und Gemütlichkeit. Den Stau finde ich in fast jeder anderen Stadt auch.

Will man etwas Besseres bieten, muß man den Verkehr verlagern. Auf optimale Bus- und Bahnverbindungen, auf vorbildliche Radwege und auf Gehwege, die diesen Namen auch noch verdienen. Nur - die damit verbundenen Einschränkungen des Pkw-Verkehrs will die F.D.P. nicht mittragen. Kurzum, es wird weitergewurschtelt wie bisher.

Diese Politik nur durch die Windschutzscheibe des Autos zu sehen, ist glö-gesehen unverantwortlich, da sie ein längst überfälliges Gegensteuern in Sachen Luftverschmutzung und Naturzerstörung behindert. Aber auch für Hameln führt sie in die Sackgasse!



ViSdP: Ralf Hermes, Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland, Ortsgruppe Hameln, Berliner Platz 4, 31785 Hameln, Tel. 05151/13671

Wir treffen uns regelmäßig u.a. jeden zweiten Mittwoch im Monat um 19.00 Uhr im Natur- und Umweltschutzzentrum Hameln. Besucher sind gern willkommen.



ZEITREISE ?

- Vorgestern**----- verbot man unseren Vätern das Schwimmen in den Flüssen
- Gestern** ----- warnte man uns vor dem Baden im Meer
- Heute** ----- sollen wir unsere Kinder mittags nicht mehr nach draußen auf den Spielplatz lassen - Ozongefahr -
und in unsere Autos bauen wir Schadstofffilter für die Innenluft - für einen schadstofffreien Fahrgenuß.
- zeitweise**----- Ist in Australien die Sonne so gefährlich, daß beim Arbeiten unter freiem Himmel Schutzbekleidung angelegt werden muß. - Ozonloch -
Gewöhnen wir uns an alles?
- vielleicht schon
- morgen**----- beginnen die ersten, ihre Wohnungen wie Raumschiffe zu klimatisieren, -das Lüften wird zu gefährlich.
- übermorgen** ----- werden unsere Enkel gesunde alte Bäume nur noch von Bildern her kennen.
Wir aber fahren weiter und bauen neue Straßen, Autobahnen und Parkplätze für noch mehr neue Autos
oder?
- jetzt** ----- **müssen wir etwas dagegen tun!**

BUND Hameln - Weil die Natur eine Lobby braucht -





BUND

Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland
Landesverband Niedersachsen e.V.

Südmumgehung Hameln - der Gesundheit zuliebe?

Autoverkehr macht krank. Lärm, Abgase, Verkehrsunfälle, kein Platz für spielende Kinder, Fußgänger Radfahrer. Die Gesundheit vieler Hamelner Bürgerinnen und Bürger ist gefährdet oder bereits in Mitleidenschaft gezogen.

Abhilfe soll die geplante Südmumgehung schaffen. Hoffnungen auf eine bessere, gesündere Zukunft mit weniger Autos, weniger Lärm, weniger Abgasen, weniger Verkehrsunfällen werden geweckt. *Hameln zuliebe* wird die so *dringend benötigte Umgehungsstraße* gefordert.

Und wie sieht die Wirklichkeit aus? - Die mit den bisherigen Planungen beauftragten Fachleute fanden unter anderem heraus:

- Über 80% des Autoverkehrs in Hameln ist Binnenverkehr mit Start und Ziel innerhalb der Stadtgrenzen. Weniger als 20% ist somit Durchgangsverkehr und nur von einem Teil dieses Durchgangsverkehrs könnte die Südmumgehung überhaupt sinnvoll genutzt werden. Eine deutliche Verkehrsreduzierung wird es für die meisten Straßen nicht geben!
- Die Südmumgehung würde wichtige Frischluftschnelsen zerschneiden. Aus dem Weser- und Hummetal sowie von den Hängen des Schecken und des Düt könnte die für Hameln so wichtige saubere Frischluft nicht mehr ungehindert in die Stadt strömen. Vorhandene Auto- und Industrieabgase würden nur noch schwer abfließen, zum Teil kämen sogar zusätzliche Luftschadstoffe in die Stadt.



BUND

Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland
Landesverband Niedersachsen e.V.

Deshalb: Statt 150 Millionen Mark für ein unsinniges Straßenbauprojekt auszugeben muß in Hameln zukünftig

- der Busverkehr, der Fahrradverkehr, der Fußgängerverkehr stärker gefördert werden; z.B. durch Busse im Taktverkehr, Einrichtungen von Bus-Fahrspuren, kurze Übergangszeiten Bus/Citybahn, Einrichtung von Fahrradwegen und Fahrradstraßen, verbesserte Abstellmöglichkeiten für Fahrräder in der Innenstadt, längere Grünphasen an Fußgängerampeln, Verhinderung des "Zuparkens" von Fuß- und Radwegen, Ausweitung der Fußgängerzone in der Innenstadt;
- der Autoverkehr innerhalb der Stadt erschwert werden; z.B. durch Reduzierung des Parkraumes, Sperrung von Straßen für den Durchgangs- und Parksuchverkehr (z.B. Kopmannshof), Reduzierung der Anzahl der Fahrspuren zugunsten des Busverkehrs (z.B. Kastanienwall).

Wir setzen uns für ein besseres innerstädtisches Verkehrskonzept ein! Etwa durch konstruktive Mitarbeit am "Verkehrsentwicklungsplan Hameln" oder durch Information von Politikern, Verwaltung und Öffentlichkeit über Alternativen zum Bau von immer mehr neuen Straßen. Unterstützen Sie uns dabei! Es dient unser aller Gesundheit.

Ortgruppe Hameln des BUND

Dr.-Ing. Wolfgang Reimers (v.i.S.d.P.); c/o Natur- und Umweltschutzzentrum
Berliner Platz 4, 3250 Hameln, Tel.: 05151/13671 (5. September 1992)

DEVEZET

Sonnabend, den 11. Juni 1994

Hameln

Das Rad überholt das Auto

Aktionsmonat des BUND: Votum für umweltfreundlichen Verkehr

DWZ HAMELN. Mit einer Meinungsumfrage zur Verkehrssituation in Hameln, einer eigenen Ausstellung und einer Unterschriftenaktion startete der Hamelner Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland (BUND) einen Aktionsmonat für eine umweltfreundliche Verkehrsentwicklung.

Ende Juni beginnt nach Einschätzung von Ralf Hermes, dem Kreisgruppen-Vorsitzenden des BUND, eine heiße Phase in der Diskussion um den Hamelner Verkehrsentwicklungsplan. Dann werden die Ergebnisse der seit fast zwei Jahren andauernden Untersuchungen der Fachbüros den Ratsmitgliedern im Bau- und Grünflächenausschuß vorgestellt.

Gestartet hat der BUND mit einer Meinungsumfrage: „Wir haben insgesamt 90 Hamelner Einwohner in der Fußgängerzone nach Ihrer Meinung zur Hamelner Verkehrssituation befragt. „Das Ergebnis hat“, so Hermes, „in seiner Eindeutigkeit selbst uns überrascht.“ An erster Stelle stand die Forderung nach einer dringenden Verbesserung des Radwegkonzeptes mit insgesamt 85 Stimmen. Es folgten ein Ja für die Verbesserung der Busverbindungen und die Schaffung einer autofreien bzw. autoarmen Innenstadt. Hierfür sprachen sich 82 Personen aus. Dieses Ergebnis zeigt nach Einschätzung der Umweltschützer, daß mittlerweile von vielen Hamelner Bürger eine Trendwende in der Verkehrspolitik – weg von der überwiegend autobee-

zogenen Planung – gewünscht wird.

Zusätzlich wurde gemeinsam mit dem Hamelner Naturschutzbund (NABU) und dem Allgemeinen Deutschen Fahrradclub (ADFC) eine Unterschriftenaktion mit einem Appell an den Rat der Stadt Hameln gestartet. Gefordert wird eine eindeutige Priorität zugunsten von Fußgängern, Radfahrern und öffentlichem Nahverkehr bei der zukünftigen Verkehrsplanung. „Wir hatten innerhalb kurzer Zeit bereits 160 Unterschriften zusammen!“ so Dieter Kölkebeck vom BUND Arbeitskreis Verkehr. „Die Aktion läuft aber noch den ganzen Juni und wir rechnen, daß wir noch wesentlich mehr Unterschriften sammeln können.“

Dazu wollen die Umwelt-



Reinhard Lüpsen vor einem Teil der Ausstellung.

Foto: Dana

schützer auch noch andere Gruppen zur Mitarbeit auffordern. Unter dem Titel „Verkehrter Verkehr in Hameln?“ zeigt der BUND seit Donners-

tag für drei Wochen eine Ausstellung mit dem aktuellen Sachstand der Verkehrsdiskussion in der Stadtbücherei.

Wer sich an der Verkehrsakti-

on beteiligen will oder Rückfragen hat, sollte die Tel. 23672 wählen. Die weitere Koordination erfolgt durch das Natur- und Umweltschutzzentrum Hameln.



BUND-Appell an den Rat der Stadt 1000 Postkarten für umweltgerechten Verkehr

Vorrang für Fußgänger, Radfahrer und öffentlichen Nahverkehr! Für diesen dringenden Appell an den Hamelner Rat suchten die im Natur- und Umweltschutzzentrum organisierten Verbände Unterstützung in der Bevölkerung.

„Über mangelnde Resonanz konnten wir uns dabei wirklich nicht beklagen“, so Dr. Markus Hedemann vom BUND-Arbeitskreis Verkehr. „Von den 4000 verteilten Postkarten kamen innerhalb von vier Wo-

chen bereits 1000 bei der Stadt an.“ Die Absender fordern damit, daß es künftig in Hameln einfacher, ungefährlicher und attraktiver werden muß, zu Fuß zu gehen, Rad zu fahren oder den Bus zu benutzen. Dafür wären sie auch bereit, notwendige Einschränkungen im Autoverkehr mitzutragen.

Die Fußgänger und Radfahrer in Hameln sind nach Ansicht von Anette Hergaden vom Allgemeinen Deutschen Fahrradclub (ADFC) die Hauptleidtragenden der bisher mehr autobezogenen Verkehrsplanung in Hameln. Ganz besonders sei in vielen Gesprächen die mangelhafte Radwegführung kritisiert worden. Dabei, so Hergaden, gibt es mittlerweile in anderen Städten so viele beispielhafte Lösungen, mit denen man auch in Hameln das Radfahren sicherer und attraktiver machen könnte.

Einen großen Stapel der Aktionspostkarten hat eine Abordnung von BUND, NABU, Naju und ADFC am Donnerstag der Oberbürgermeisterin Christa Bruns selber überreicht. Besonders wichtig war es den Umweltschützern, bei

dem Gespräch darauf zu drängen, daß der Entwurf des Verkehrsentwicklungsplanes mit dem Szenario „Stadtverträglicher Verkehr“ vom Rat der Stadt Hameln auch tatsächlich beschlossen wird.

Zwar ist dieses Szenario aus der Sicht von Ralf Hermes, dem Kreisgruppenvorsitzenden des BUND, auch nur ein Kompromiß zwischen dem gescheiterten Versuch der autogerechten Stadt und dem alternativen Gegenstück des umweltfreundlichen Verkehrsverbundes, aber, so der Vorsitzende, es wäre zumindest ein erster Schritt hin zu einer umweltbewußteren Verkehrsplanung.

Vollsperrung „Münsterkirchhof“

Am 22., 23. und 24. Juli wird im Bereich des Münsterkirchhofs ein Weinfest veranstaltet. In diesem Zusammenhang wird der gesamte Münsterkirchhof von Freitag, 13 Uhr, bis Sonntag, 24 Uhr, voll gesperrt.

Diese Anordnung tritt mit Aufstellung der amtlichen Verkehrszeichen in Kraft.



Ralf Hermes

21. 7. 94
HM

BEZEJET 26.1.85

Alptraum Auto – auf Bildern ausgestellt

Dokumentation des BUND im Hochzeitshaus / Eröffnungsabend mit Chansons von Walter Hedemann

SB HAMELN. „Wir sind keine autofeindlichen Ideologen“ stellte Ralf Hermes, Kreisgruppenvorsitzender des „Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland, Ortsgruppe Hameln“ (BUND) bei der Eröffnung der Fotoausstellung „Alptraum Auto“ im Hochzeitshaus vorab klar. Die Auf-

gabe der Ausstellung liege darin, der Öffentlichkeit Auswirkungen und Folgen übermäßiger Autobenutzung auch in Hameln zu zeigen. Ferner soll die Ausstellung dazu dienen, Inhalte des Verkehrsentwicklungsplanes bekanntzumachen, über den der Rat demnächst entscheiden soll.

Auf 122 Tafeln mit 900 Fotos im Großformat mit Untertiteln wird gezeigt, inwiefern sich die Umwelt und das Leben in den letzten 40 Jahren durch die Erfindung des Autos verändert hat. Eindrucksvoll sind Bilder von spielenden Kindern, Marktplätzen als Ort der Kommunikation, überfüllten men-

scheneindlichen Parkplätzen gegenübergestellt. Wo Linden und Kastanien standen, zeigen die Fotos von heute Asphalt. Nicht nur die Belastung für die Umwelt, sondern auch für den Menschen in verkehrsreichen Zentren wird dem Betrachter vor Augen geführt. Ebenso werden Alternativen gezeigt, wie Fahrten mit dem Auto eingeschränkt werden können.

Oberstadtdirektor Werner Lichtenberg dankte dem BUND für die Beteiligung am Verkehrsentwicklungsplan und wies darauf hin, daß in Ballungsgebieten die Anzahl der Autos Ausmaße angenommen habe, die nicht mehr ertragen werden könnten. Gerhard Löcker (KVG) appellierte an die Politiker, ein Modell zu entwickeln, das den Nahverkehr auf die Schienen verlegt und nicht auf die Straße.

Für musikalische Unterhaltung sorgte an diesem Abend Chansonnier Walter Hedemann mit eigenen Kompositionen. Die Ausstellung von Peter M. Bode, Sylvia Hamburger und Wolfgang Zängl wurde erstmals 1986 in München gezeigt. Sie wandert seitdem

durch Deutschland, Österreich und die Schweiz. Eine Umfrage sowie verschiedene Vorträge am 1., 8. und 15. Februar begleiten die Ausstellung in Hameln. Sie ist noch bis zum 18. Februar, Dienstag bis Sonntag von zehn bis 13 und 13.30 bis 17 Uhr bei freiem Eintritt zu sehen.



Eröffnete die Ausstellung: Ralf Hermes vom BUND (r.)

Fotos: Dana



Pointiert: Walter Hedemann



14.11.96

„Das Fahrrad als Verkehrsmittel besser begreifen“

Erlebnistag mit Naturschützern und Politikern / Viele Hamelner Bürger sind noch unzufrieden mit der städtischen Planung

Bö HAMELN. Wie zufrieden sind die Bürger der Stadt und ihres Umlandes mit der Radverkehrsplanung? Um über die Situation der Fahrradfahrer in Hameln zu diskutieren, hatten der ADFC (Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club), der Stadtelternrat und der BUND (Bund für Umwelt und Naturschutz) Betroffene und Interessierte eingeladen.



Treffpunkt Rathaus: Auch Politiker machten mit bei der Erkundung neuartiger Punkte für Radfahrer. Foto: Bö

Nachdem mit den Vertretern der Ratsfraktionen per Rad Brennpunkte abgefahren worden waren, bestand die Möglichkeit, sich im Gemeindezentrum der Martin-Luther-Gemeinde über den neuesten Sachstand der Radwegeplanung und die Position der einzelnen Parteien dazu zu informieren und eigene Beiträge einzubringen.

Fest steht: Um einem innerstädtischen Verkehrskollaps entgegenzusteuern, bedarf es in der Verkehrsplanung neuer Lösungsansätze. Ein Rettungsanker wäre ein gutes Radverkehrskonzept, meinen die Veranstalter. Das wiederum bedeutet für Ralf Hermes (Vorsitzender des BUND), „das Fahrrad als Verkehrsmittel be-

greifen, denn Hameln ist eine ideale Fahrradstadt“ (Distanzen von zehn bis 15 Minuten). Seine Leitidee für einen stadtverträglichen Verkehr: „Das Notwendige für den Kfz-Verkehr, das maximal Mögliche für die übrigen Verkehrsarten

und Nutzungsansprüche.“ Aber was wird tatsächlich daraus gemacht? Es scheitert nicht nur an den finanziellen Voraussetzungen, sondern auch an der Bereitschaft einzelner Entscheidungsträger der Verwaltung beziehungs-

weise anderer Stellen, neuen Maßnahmen für Radfahrer zuzustimmen, so die Kritik. Uwe Schoormann (SPD) versteht die „Ungeduld der Betroffenen“, dennoch „darf nicht nur das Interesse einzelner Gruppen im Auge behalten

werden.“ Für Gerhard Jügel (CDU) stellt sich die Frage, „was ist wünschenswert, was machbar?“ Hier gelte es, mit Vernunft und Emotionen gute Lösungen zu finden. Die Anbindung an den örtlichen Bereich ist für Herbert Habenicht (FDP) der zentrale Punkt, deshalb müsse „die Radwegplanung konsequent eingehalten werden.“ Willi Schmidt (Grüne) fordert die Autofahrer auf, umzudenken und die Verantwortlichen, den ÖPNV zu stärken, um so die Lebensqualität zu verbessern.

Bei der anschließenden Diskussion brachten viele der Anwesenden ihren Unmut zum Ausdruck. Auch bei angespannter Haushaltslage ließen sich kostengünstige Lösungen finden (Radfahrspuren, unechte Einbahnstraßen). Hierzu Hartmut Deppmeyer (Umweltamt): „Sofortmaßnahmen lassen sich aus Gründen der Verkehrssicherheit nicht immer gleich umsetzen.“

Trotz einiger Veränderungen bekundeten die Eltern, „Angst um ihre fahrenden Kinder zu haben“, gleichzeitig beanstandeten sie den mangelnden Pflegezustand vieler

Radwege. Fazit: „Wenn immer mehr Menschen am Radfahren Freude haben, muß es ihnen leichter gemacht werden“. So lassen sie auch die derzeitige Finanzsituation der Stadt als Grund für die sparsame Umsetzung der Verkehrsmaßnahmen

- Anzeige -

SCHMIEDING

Einzelhandels-Fachmarkt
für moderne Heizungs-, Sanitär- und Solartechnik.

Es beraten Sie
Herr E. Kurze und H. H. Schulte
Beratung - Verkauf - Service
Hameln, Wehrberger Str. 47
Tel. 0 51 51 / 95 10 30

nicht gelten, aus ihrer Sicht fehlt es am politischen Willen. Daraufhin empfahl Oberbürgermeisterin Christa Bruns, keine Fronten aufzubauen, schließlich habe jede Gruppe ihre Berechtigung. Für die Zukunft wünscht sich Ralf Hermes mehr Unterstützung seitens der Bürger. Mit der Bitte, Kinder daran zu erinnern, in der dunklen Zeit Licht am Rad anzuschalten, schloß die Veranstaltung.

BUND Position zur Süddurchfahrung 1997



**Südumfahrung
Hameln**

**10 Argumente
gegen
das Projekt !**



Bund für
Umwelt und
Naturschutz
Deutschland



BUND-Kreisgruppe Hameln-Pyrmont
Berliner Platz 4, 31785 Hameln
Telefon: 05151/13671



**Südumgehung
Hameln**

**10 Argumente für
das Projekt ?**



Bund für
Umwelt und
Naturschutz
Deutschland



BUND-Kreisgruppe Hameln-Pyrmont
Berliner Platz 4, 31785 Hameln
Telefon: 05151/13671

**Südümgehung Hameln -
10 Argumente für das Projekt ?**

- | | | |
|--|---|--|
| 1. Hamelns Innenstadt wird ruhiger ... | → | allerdings beträgt die erwartete Verkehrsreduktion maximal 20%, der Lärm bleibt damit fast unverändert |
| 2. Die Luft in Hameln wird sauberer ... | → | allerdings weht in Bodennähe vor allem Südwind , die neue Straße bringt also auch zusätzliche Schadstoffe |
| 3. Die gewählte Trasse ist umweltverträglich... | → | allerdings werden dennoch 13 ha Land verbraucht und das Naturschutzgebiet Düh isoliert und gefährdet |
| 4. Die Trasse belastet die Wohnbevölkerung nicht . . . | → | allerdings wird durch die erwartete Verkehrszunahme die Situation für Ortschaften wie Aenzen oder Coppenbrügge unerträglich, weitere Umgehungsstraßen entstehen |
| 5. Die Wirtschaft braucht die Südümgehung . . . | → | allerdings zeigt die Erfahrung bundesweit, daß eine verbesserte Infrastruktur oft auch zur Abwanderung von Industrie und anschließender Versorgung über die Straße führt |
| 6. Der Einzelhandel der Innenstadt soll profitieren . . . | → | allerdings wird es wohl eher zu einem Kaufkraftverlust Richtung Klein-Berkele oder auch Hannover kommen |
| 7. Die Straße wird sowieso vom Bund Bezahlt ... | → | allerdings wird der Beitrag Hamelns schon jetzt von offizieller Seite auf mindestens 5.000.000 DM geschätzt |
| 8. Für den Tourismus sind bessere Verkehrswege wichtig . . . | → | allerdings wird die Südümgehung lediglich das Durchfahren erleichtern, außerdem wird durch die geplanten Straßenbauprojekte (B 1 , B 83) das attraktive Landschaftsbild unserer zerstört |
| 9. Es entsteht auch eine neue Trasse für Radfahrer ... | → | allerdings ist die Finanzierung des die Südümgehung begleitenden Radweges keineswegs geklärt |
| 10. Die jetzige Verkehrssituation erfordert rasches Handeln .. | → | DAS STIMMT, allerdings werden die anstehenden Probleme nicht durch eine Straße gelöst, die frühestens in 10 Jahren zur Verfügung steht. |

Grund 1 - Umweltfolgen:

Die Südmfahrung 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, Aezzen, Lachern/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 baut, erntet Verkehr/ Verkehrspreise)

Ein negativen Folgen des Autoverkehrs, wie Treibhauseffekt, Engergierschwendung, Flächenverbrauch/-versiegelung, Zerschneidung der Landschaft (Verinselung/optische Zerstörung), Lärmbelastung, 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 Umweltschutzverband die Südmfahrung ab. Wir sehen sie als eine unkluge Art der Mobilitätsbereitstellung nach den Konzepten der letzten 30 Jahre, welche schon jetzt zum Scheitern verurteilt ist.

9 weitere Ablehnungsgründe:

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

- Die Süddurchfahrung bringt keine Lösung der Hamelner Verkehrsprobleme. Ihre Entlastungswirkung liegt im Idealfall bei max. 20 %. Im Behördendeutsch heißt das, daß städtebauliche Entlastungseffekte nur in geringem Umfang wirksam sind. Der Anwohner der Hauptdurchgangsstraßen wird also den Unterschied vorher/hinterher kaum merken.
- Dort wo eine Entlastung tatsächlich erzielt wird, wird durch die nicht gegengesteuerte Verkehrszunahme der Effekt bald wieder verschwunden sein. Das befürchten wohl auch die Verkehrsplaner. Obwohl die prognostizierte Hauptverkehrsentslastung im Bereich Münsterwehl liegen soll, wird zur Zeit für die Münsterbrücke ein verspüriger Ausbau geplant!

- 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 - Klitzstraße/Lachern/Fuhlen.
- 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 würde sie schon damals auf 150-200 Mio. geschätzt. 1997 sind die Kosten jetzt mit 170 Mio. angegeben. In weiteren 5 Jahren, bei einem möglichen Baubeginn, wird der Preis dann sicher bei 250 Millionen (4.000 Mark pro Hamelner Bürger) liegen. Dazu kommen die Unterhaltungsmaßnahmen auch für die Stadt Hameln durch die Umwidmung der „alten“ Bundesstraße im Zentrum. Wir meinen, mit diesem Geld könnte man Hameln an anderer Stelle wesentlich besser helfen.



- Die enormen Baumaßnahmen müssen u.E. realistischweise auf 10 Jahre kalkuliert werden. 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 Fluhamsstraße dürften massiv gestört werden.
- Gerade Mittelstädte wie Hameln sind die Verlierer der Fernstraßennetzkonzeption. Kaufkraftabfluß nach Hannover, Standortverlagerungen in die umliegenden „Kleingemeinden“ sind gängige Folgen, die in der Vergangenheit in ähnlichen Fällen bei einem Autobahnanschluß beobachtet wurden. Der verspürte Ausbau der B 217 wird ein übriges tun. Hameln wird ein Ort, den man dann leicht meiden, aber weniger liebhaben kann.
- Nach Fertigstellung haben wir eine Stadtautobahn mit kreuzungsfreier Zufahrt an der B 217 und diversen Brückenbauwerken. Das gewachsene Stadtbild wird erheblich beeinträchtigt. Es erfolgt eine Zerstörung des kulturellen, gewachsenen Erscheinungsbildes unserer Heimat.

NEIN - Hameln zuliebe!

- Die Belastung des Dufh als „naturschutzwürdige“ Fläche führt zu einer weiteren Zerstörung der letzten Naturräume.
- Wer glaubt, wenigstens den Abgasen des Durchgangs- und Lkw-Verkehrs durch die Umfahrung zu entgehen, der irrt. Die Straße liegt in der Friedluftzufuhr der Stadt. Alle Schadstoffe werden durch Hameln hindurchgetrieben.

Profitieren tut in allererster Linie 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 für Job.

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

Nein zur Südmfahrung -
Hamelns zuliebe!



V.i.S.d.P. Jutta Beuvers
Öffiziaten des Natur- und Umweltschutzzentrums Hameln,
Berliner Platz 4, 31745 Hameln, Tel. 2515115071
Di & Fr 10-15 Uhr, Mi & Do 14-18.30 Uhr, Sa 10-12 Uhr
Sprachkennzeichen: 445175, Pölkshaus-Nachsch. 23800054



Südmfahrung
Hamelns
-
10 Argumente
gegen
das Projekt!



Bund für
Umwelt und
Naturschutz
Deutschland



BUND-Kreisgruppe Hameln-Pyrmont
Berliner Platz 4, 31745 Hameln
Telefon: 2515113571





BUND Stellungnahme 2002

BUND
FREUNDE DER ERDE

Kreisgruppe Hameln-Pyrmont
Tel.: 05151/13671
bund.hameln-pyrmont@bund.net
www.bund-niedersachsen.de/kg/hameln-pyrmont

Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland

DIE ERDE
BRÄUCHT FREUNDE

BRENNESSEL

Informationen zum Umweltschutz im
Landkreis Hameln-Pyrmont
Nr. 23 Sonderheft „Südfahrt 2002“

**„Macht Euch die Erde untertan“ – sprach Gott in seiner Schöne –
„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 -

Südümgehung – acht Klagen vor dem Verwaltungsgericht

Fluthamel als potenzieller Lebensraum für Groppe und Flussneunauge bringt Planer in die Bredouille / Gutachten fast fertig

VON HANS-JOACHIM WEIB

Hameln. Seit den 70er Jahren wird darüber diskutiert, was schließlich mit einer Bürgerversammlung 1984 erste konkretere Formen annahm: Die Hamelner Südümgehung. Zwei weitere Jahrzehnte gingen ins Land, ehe im März 2004 endlich der Planfeststellungsbeschluss für die Umgehungsstraße der Rattenfängerstadt aufgestellt war. Doch ein Baubeginn zur Realisierung der etwa 83 Millionen Euro teuren Trasse ist immer noch nicht abzusehen; still ruht nach wie vor der See.

„Vor dem Verwaltungsgericht in Lüneburg sind acht Klagen anhängig; die müssen erst entschieden werden“, begründet Rolf Hormann, Leiter der zuständigen „Niedersächsischen Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr, Geschäftsbereich Hameln“ den Stillstand. Was während der Trassen-Planung nicht berücksichtigt wurde,

weil zu diesem Zeitpunkt noch nicht existent, ist das sogenannte FFH-Gebiet (Flora-Fauna-Habitat). Eine Richtlinie, die erst nach dem Planfeststellungsbeschluss von der EU herausgegeben worden ist, und die nun für die Hamel und ihre Nebenbäche greift. „Das ist das schwierigste, mit dem ein Planer in Berührung kommen kann“, weiß Hormann. Denn die Fluthamel gilt als potenzieller Lebensraum für die Groppe und das Neunauge – zwei Fischarten, deren Existenz in diesem Gebiet jedoch nicht einmal erwiesen ist. „Wir müssen aber davon ausgehen, dass sie da sein könnten“, umschreibt der Behördenleiter die komplizierte Situation und fügt eher ratlos hinzu: „Wie das Umweltministerium das feststellt hat, weiß ich auch nicht.“ Zudem fehle bezüglich der FFH-Gebiete noch ein EU-Beschluss. „Laut Richtlinie haben wir aber so vorzugehen, als ob es diesen Beschluss bereits gibt“, er-

gänzt Hormann. „Danach mussten wir erst einmal überlegen, wie wir damit umzugehen haben.“

EU-Beschluss fehlt noch

Herausgekommen ist ein Gutachten, die FFH-Verträglichkeitsstudie, über deren Inhalt sich der Behördenleiter aber noch nicht äußern möchte. „Das Verfahren ruht, das Gutachten ist in der Schlussbearbeitung und wird gerade auf seine ‚Wasserdichtigkeit‘ überprüft. Vor der Übergabe an das Verwaltungsgericht werde ich



Groppe

Umgehung für Hameln infrastrukturell

von großer Bedeutung ist.“ Das Weserbergland sei von überdurchschnittlicher Arbeitslosigkeit betroffen. Um die Region für die Wirtschaft attraktiver gestalten zu können, sei eine baldige Realisierung der Trasse von Wichtigkeit. „Sonst kommen wir aus den wirtschaftlichen Schwierigkeiten nicht heraus. Der Druck, den Verkehrsminister von der Dringlichkeit zu überzeugen, ist groß. Deshalb werde ich auch in regelmäßigen Abständen bei ihm auf der Matte stehen“, kündigt die Bundespolitikerin an.

In Berlin ist alles getan

Unterstützt wird „Lö-Mö“ von ihrer CDU-Bundestagskollegin Dr. Maria Franziska Flachsbarth aus Hannover, die für die Christdemokraten in der Bundeshauptstadt auch die Belange des heimischen Wahlkreises vertritt. „In Berlin ist alles getan. Jetzt müssen die Klagen abgearbeitet wer-

den. Erst dann können wir uns als Bundespolitiker für die Finanzierung engagieren“, erklärt die Tierärztin. Sie hofft, dass die Gerichtsverfahren nicht noch in nächster Instanz vor dem Oberverwaltungsgericht Celle behandelt werden müssen: „Die Finanzen im Verkehrshaus sind chronisch unterversorgt. Die Bundesregierung plant, für infrastrukturelle Verkehrsmaßnahmen bis 2009 rund 4,9 Milliarden Euro zur Verfügung zu stellen. Und bei der Verteilung der Gelder haben es natürlich die Maßnahmen leichter, die rechtssicher sind.“

Auch bei der Stadt Hameln ist das Interesse an einem möglichst schnellen Gerichtsentscheid in Sachen Südümgehung groß. Ihr Pressesprecher Thomas Wahmes: „Wir hoffen, dass das Thema Südümgehung jetzt ohne weitere Verzögerungen vorangehen kann. Und zwar im Interesse der Bürger, denn für viele von ihnen, die an einer der viel befahrenen Durchgangsstraßen leben, ist die Verkehrssituation nicht mehr länger hinnehmbar.“



Flussneunauge



2007

Verhindern Öko-Vorbehalte das grüne Licht?

Schicksal der Südumgehung Hameln in den Händen der Richter / Bau bei Hasperde geht voran

Hameln (mafi). Auf den Haupttrassen rund um Hameln wird kräftig gebuddelt – ob für die neue Bundesstraße 83 bei Wehrbergen, ob zur Umgestaltung der B217 in Hasperde oder bei der Renovierung der B1 in Reher. Das alles aber sind Kleinigkeiten gegenüber den Bauarbeiten für die Südumgehung Hameln – wenn es sie denn bald geben sollte. In der kommenden Woche – am Mittwoch, 21. November – wird sich das Oberverwaltungsgericht Lüneburg (OVG) von sieben Klägern erläutern lassen, warum Naturschutzgründe gegen das seit Jahrzehnten von Bürgern, Unternehmern, Politik und Verwaltung geforderte Großprojekt sprechen

könnten. Angeführt wird in den Klagen unter den Aktenzeichen 7KS151/04 bis 157/04 die Fauna-Flora-Habitat-Richtlinie der Europäischen Union; der Straßenbau zerstöre den Lebensraum des Eisvogels, des Neuntöters (ein Sperlingsvogel), der Kreuzkröte und der Groppe (eine Fischart). Außerdem befürchten die überwiegend aus Aferde stammenden Anwohner, dass ihre Grundstücke durch Abgase beeinträchtigt werden.

Sollte sich das OVG den Argumenten nicht anschließen, wäre das 83-Millionen-Euro-Projekt juristisch nicht mehr zu stoppen. Es würde sofort auf die Liste der in Niedersachsen zu verwirklichenden Straßenbauten rutschen.

Die Hamelner Niederlassung der Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr hat die Planungsarbeiten so weit vorangetrieben, dass ein baldiger Baubeginn möglich wäre.

Dritte Ampel auf der B217 in Hasperde

Derweil soll an der Baustelle auf der B217 in Hasperde spätestens Ende nächster Woche der aktuelle Abschnitt fertig sein, erklärt Markus Brockmann, Geschäftsstellenleiter der Landesbehörde. Die aus Unsen kommende Landesstraße 423 wird dann noch vor der Tankstelle (aus Hamelner Sicht) in die Bundesstraße münden. Auf der B217 werden eine Linksabbiegespur

eingerrichtet und eine Ampelanlage aufgestellt. Es ist das dritte „Lichtzeichen“ auf kurzer Strecke; die Ampel an der alten Kreuzung bleibt wegen des Fußgängerüberwegs zur Bushaltestelle bestehen. Die Planer versprechen aber eine „Grüne Welle“. Die Tankstelle ist künftig für Linksabbieger sicherer als bisher zu erreichen. Das Verlassen in Richtung Hannover wird aber nicht mehr direkt möglich sein. Brockmann empfiehlt ein Wendemanöver an der neuen Kreuzung. Ist sie im Betrieb, wird östlich der nächste Bauabschnitt begonnen. Zum Jahresende dürfte das Projekt abgeschlossen sein. Es wird dann 1,5 Millionen Euro gekostet haben.

DEU ELET 13.11.07



HAMELN

Montag, 27. Oktober 2008

Ein Schicksalstag für die Südumgehung

Experten legen der Landesbehörde für Straßenbau heute das geforderte Umweltgutachten vor

Hameln (maf). Seit gut sechs Jahrzehnten wird die Hamelner Südumgehung gefördert, diskutiert, geplant – der heutigen 27. Oktober 2008 könnte ein Schicksalstag für die Zukunft des auf 81 Millionen Euro veranschlagten Projektes zum Umweltschicksal werden.

Mit der Erfassung der Tierpopulation im Umfeld der Strecke und Verkehr in Hameln die Ergebnisse ihrer zoologischen Erhebung präsentieren. Das bestätigt der Geschäftsführer der Landesbehörde, Markus Brockmann, auf Anfrage der Dwerzet.



M. Brockmann

In Kern geht es jetzt darum, ob die geplante 7,3 Kilometer lange Trasse zwischen Rohrsen und Fort Laise, die im Wesentlichen der Fluthamel folgt, den Lebensraum geschützter Tiere berührt – vor allem des Vogels Neunauge, das Fisches Gruppe sowie der Fledermause. „Wenn uns die Bestände

ermittelt vorliegt, werden wir die Auswirkungen des Straßenbaus auf die Tierwelt ermitteln“, erklärt Brockmann. Bis Anfang 2009 sollen danach durch seine Mitarbeiter die Bestandsnahmen entsprechend angesetzt sein.

Mit der Erfassung der Tierpopulation im Umfeld der Strecke werden neben 81-Tiere waren vier Diplombiologen des Braunschweiger Umweltbüros „Bio-data“ seit Februar beauftragt. „Wir haben unter anderem eine Elektrobohrschlange vorgenommen, bei der die Tiere betäubt werden, um Fledermäuse mit Netzen zu fangen“, erläutert Andreas Klein, Bio-data-Gesellschafter und ursprünglich selbst Hamelner. Nebenbei seien die Daten über „sämtliche anderen Tiergruppen, die planungsrelevant sind, aktuellisiert worden“. Die Landesbehörde wird also nach neue Informationen etwa über die Verbreitung von Insekten, Amphibien und Reptilien erhalten. „Wir nennen außerdem mögliche Konfliktpunkte und machen Lösungsvorschläge“, kündigt Klein an.



Hier sieht man den Verlauf der geplanten Umgehung.

take art Hameln

Kunstmesse
im HefeHof
Dermis, Bilder, Skulpturen & Zeichnungen
Weinfest
mit Musik & mediterrane Speisen
01. + 02. Nov. 08
Sa. 10-23 Uhr Su. 11-17 Uhr
www.takeart.de

FAKTEN
Stadtkommuna Hameln – die Gutachter und die Tiere

BUND
Hameln-Pyrmont

Meistens gelingt es, die Probleme auszuräumen.“ Auf Grundlage der Biota-Erhebung wird anschließend Dr. Theodor Kaiser aktiv. Der Landschaftsarbeiten am Bestenhotel hat bereits viele Umwelt- und FFH-Verträglichkeitsstudien angefertigt, unter anderem für die Umsiedlung der Arten ererbliche Schädigungen drohen, wird Kaisers Büro „als“ konkrete betriebliche Schutzmaßnahmen empfehlen. Das kommt zum Beispiel Krotzenten sein oder Erhöhungen am Straßenniveau, die kletternde Fledermause über den fließenden Verkehr „leben“. „Mes-

Schnellstraße geklärt. Das Oberverwaltungsgericht Lüneburg lässt die Verfahren nach nach EU-Recht erforderliche Prüfung der „enschutzrechtlichen Belange“ in dem neuen Fluss-Euro-Habitat-Gebiet (FFH) „Hamel und Nebenfläche“ abgeschlossen ist. Bis zu dem Gerichts Urteil muss laut Brockmann jedoch nicht abgewartet werden, weil es nicht abgewartet werden, weil die Vorarbeiten für das Großprojekt, das unter anderem 16 Brückenbauten umfasst, dürfen also weiterlaufen. „Wir gehen davon aus, dass in einem Jahr ein unein-

harter Durchbruch sagt der Vertreter der Behörde. Damit 2009 der Baubeginn – wenn dann so die Klasse des umgebaubenen ist. Gemeinsam auf sechs bis sieben Arbeitsstellen der Schlussarbeiten werden im Jahr 2010 bis 2011 und Langzeit- bis Siedlungsmaßnahmen durchgeführt.“

Mär beschaf

HAMELN

Freitag, 25. November 2008



„Ohne die Südumgehung bekommen wir Probleme“

Studie: 20.000 Fahrzeuge würden Hameln täglich umfahren

KOMMENTAR

Wichtige Trasse

Von Ulrike Böhmer



Neue Straßen gebaut werden. Damit Hameln attraktiver bleibt für seine Besucher und Unternehmen nicht abhandeln. 20.000 Fahrzeuge täglich durch die Stadt und verstopfen die Straßen, weil es keine Alternative zur Straße gibt. Das muss sich ändern. Deren geht kein Weg vorbei. Mit der Südumgehung lösen wir allerdings das lokale Fernstraßen-Problem nicht. Diese Punkte werden auch auf der Umfahrung in der Luft gelöst – und womöglich in die Stadt gewickelt. Deshalb: Die Trasse muss gebaut werden – schnell und so umweltfreundlich wie möglich. Zum Wohl der Bürger.

Hameln (tub). Pro Werktag fahren rund 20.000 Autos, Motorräder, Lastwagen und Omnibusse durch Hameln – obwohl es in der Stadt gar kein Ziel haben. Folge: Diese Fahrzeuge verstopfen und verschmutzen mit ihrem Abgasen die Innenstadt. Gäbe es bereits heute die Südumgehung, würden die meisten dieser Kraftfahrzeuge an Hameln vorbeifahren. Das sagen Verkehrsforscher. Nach den Berechnungen des Langenhagen-Büros für zusammenfassende Verkehrsplanung legen alle Fahrzeuge, die in Hameln unterwegs sind, pro Tag 440.000 Kilometer zurück.

Anders ausgedrückt: Ein einziges Auto müsste einmal um die Erde fahren, um diese Strecke zurückzulegen. Die Südumgehung würde sich positiv auf die Stadt auswirken, sagt Dipl.-Ing. Ulfert Hinz. „Die täglich gefahrenen Kilometer würden sich in der Stadt um 50.000 reduzieren.“

Markus Brockmann, Leiter der Straßenbaubehörde Hameln, die das Gutachten in Auftrag gegeben hat, überreicht das Ergebnis der Studie nicht. „Die Berechnungen der Forscher zeigen, das schon jetzt viele Straßen und Knotenpunkte an ihrer Kapazitätsgrenze angelastet sind. Wenn die Südumgehung nicht gebaut wird, werden wir große Probleme bekommen.“

Beispiele: Derzeit müssen pro Tag bereits 19.850 Kraftfahrzeuge über die Pyrmontstraße. Nach Berechnungen des Büros Hinz werden es im Jahr 2020 rund 42.700 sein. 18.000 Fahrzeuge würden jedoch die Südumgehung benutzen, sagt Hinz. Abhilfe, wenn sich nicht ganz so drastisch, sieht es auf der Deisterstraße aus. Heute sind dort täglich 24.100 Autos unter-

Heute abends Besten mit Kindern Blumen Ehlerding



2008

„Silberstreif“ für die Südumgehung

Planfeststellungsbeschluss bereits im Jahr 2010

Hamel-Pyrmont (HW). Einen „Silberstreif“ für die Verwirklichung der Hamelner Südumgehung kündigte Markus Brockmann an. Doch was die Teilnehmer der 17. AdU-Regionalkonferenz Verkehrs-anbindung zunächst aufhorchen ließ, entpuppte sich wenig später allenfalls als kleines Lichtlein am Ende eines langen Tunnels.

Der Leiter der niedersächsischen Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr Hameln erwartet den neuen Planfeststellungsbeschluss bereits im Jahr 2010. Drei Klagen gegen den Bau der Trasse seien zwischenzeitlich zurückgezogen worden, vier noch anhängig. Seine Behörde arbeite seit März



U. Meyer



M. Brockmann

2008 am artenschutzrechtlichen Planänderungsverfahren, was inzwischen größtenteils abgeschlossen sei. Die Groppe sei im Bereich des Südbades recht häufig aufgetreten, nach dem Bachneunauge habe man in den Bächen jedoch vergebens gesucht, ergänzte Uta Weiner-Kohl. Dafür gebe es aber zahlreiche Fledermäuse, für die jetzt an den Brückenbauwerken der Südumgehung Netze geplant werden, „damit sie nicht in den Verkehr fliegen können“, wie die Planerin begründete. Sie wusste auch zu berichten, dass die erst kürzlich eingegangene soge-

nannte FFH-Verträglichkeitsprüfung keine Einwände aufweise: „Ein wichtiger Punkt für uns.“

„Es ist schon bedenklich, dass Flora und Fauna wichtiger sind als der Mensch, meinte Eckhard Koss. Doch die Frage des Hamelner Baudezernenten, wann denn bei der Südumgehung mit dem Baubeginn zu rechnen sei, wusste auch Brockmann nicht exakt zu beantworten. „Liegt der Planfeststellungsbeschluss vor, könnten wir sofort mit dem Bau beginnen – wenn die

Finanzierung steht.“ Doch die wird gemeinhin als Problem gesehen. Denn die Teilnehmer der AdU-Konferenz waren der Überzeugung, dass der Bund nach den Konjunkturprogrammen zu diesem Zeitpunkt auf die Spurbremse treten könnte. Auch schloss Brockmann nicht aus, dass sich weitere Bedenkenträger zu Wort melden könnten.

„Dass von allen Seiten Sand ins Getriebe gestreut wird, ist nicht mehr nachvollziehbar. Was nützt es, wenn woanders Ortsumgehungen gebaut werden, die Ost-West-Achse aber nicht vorangeht und der Verkehr nicht fließen kann? Das wird sich dann in anderen Regionen ebenfalls bemerkbar machen“, sagte AdU-Vorsitzender Ulrich Meyer.

Seite 12

HAMELN

Kröten schlucken oder Goldstücke gewinnen?

Vor dem Bau der Südumgehung müssen die Eigentumsverhältnisse neu gemischt werden

Von Bodo Wulfrum

Hameln, Karl-Ludwig Schulz hat gut reden. Wenn er über Neuordnung spricht, sagt er ja erst einmal nur auf die Powerpoint-Präsentation, die hinter ihm auf der Leinwand leuchtet. Vor ihm aber sitzen rund 30 Männer, um deren praktischer Gehalt und Boden es geht, und die heute nicht wissen, welche Ländereien in Zukunft noch ihre sind, welche „Goldstücke“ sie aufgeben werden und welche „Kröten“ sie schlucken müssen, aber Schulz es sagt. Offiziell heißt es „Unternehmensstrategie“, was etwa 100 Eigentümern besorrt. Da Wort „Eigentümer“ will niemand in dem Raum rechnen, aber deutlich ist es das, zumindest kurzzeitig – auch, wenn die Neuordnung der Flächen schließlich von Hameln zu ihren Gunsten sein soll. Dennoch: Wenn aufgrund der geplanten Südumgehung an bestehenden Grenzen von 1856 gerüttelt wird, macht sich erst einmal Skepsis breit.

„Niemand ist noch gut nicht bewahrt“, was passenderweise Landwirt Friedrich-Wilhelm Bömer die Stimmung unter den Eigentümern. Zum ersten Mal sitzen sie alle zusammen, um Rohren, ein Groß und ein Klein Hüllgödel, aus Hameln und hören sich im Gasthaus Schrader gemeinsam die Ergebnisse aus vier Arbeitssitzungen an. Alles, was dort hinter Schulz schwarzgetippt steht, umrandet ist, soll verfigbare Masse sein, soll hier und hergetauscht werden können, um die zu entscheiden, die Land für den Bau der Südumgehung hegen müssen. Rund 70 Hektar werden zwischen Bökesen und Hameln „verschluckt“, so Schulz von der GLI, der Behörde, die so wenig eingetragene „Belebe für Grundstück“, Landesholding und Liegenschaftsamt heißt.

Das Land, das den Eigentümern dadurch verloren geht, sollen sie an anderer Stelle ersetzt bekommen. In der Fläche eine zu sein, in der Qualität des Bodens und der Lage aber ist das nicht immer machbar. So solidarisch wie möglich soll es dabei zugehen, damit nicht einzelne Betriebe in ihrer Existenz gefährdet werden. Kann kein Grundstück zur Verfügung gestellt werden, zahlt der Unter-



Nicht die Karten, sondern die Grundstücke rund um Hameln werden neu gemischt, bevor die Südumgehung gebaut werden kann. Auf rund 100 Landeigentümer könnten dann Veränderungen zukommen.

menssträger, in diesem Fall der Bund, eine Entschädigung. Neue Wege eröffnen in der Feldmark, aber, auf demonisch, Sondergänger genussfähige Plätze holen, werden verbessert, hier werden Felder zu größeren Einheiten zusammengelegt, dort werden sie getrennt. „Manchmal geht das knifflig“, sagt Schulz und spricht von „Chance“, denn so günstig könnte man sie wieder zu Verkehrsverbindungen kommen: „Alle Maßnahmen, die aus der Ortsumgehung resultieren, bezieht die Straßen-

verwaltung. Maßnahmen, die darüber hinausgehen, werden aus der Grundstücksaufgabe mit etwa 70 Prozent bezahlt, die verbleibenden 30 Prozent müssen in irgendeiner Form noch aufgebracht werden. „Im Berufsall wird man sich einig“, versucht Schulz, Optimismus zu verbreiten und Mut zu machen. Wer die 90 Prozent bezahlt, muss geklärt werden. Gibt es zu den vorgesehenen Planungen und zu den getroffenen Absprachen keine weiteren Ergänzungsansprüche, „so wür-

2009



mit dem Ertrag die darauf stehenden Wirtschaftsgüter zu unterhalten. „Das müssen wir doch auch“, heißt es Schulz entgegen. Die Männer wandern sich über die vermeintliche Ungleichbehandlung. Man werde nochmal mit der Domäne sprechen, beschwichtigt Schulz. Doch Alex, was mit der Domäne zu tun habe, sei auch eine politische Entscheidung, sagt er gegenüber der Domäne. Als Kitzinger habe sie einen anderen Stellenwert.

Eragen und Wünsche wie jene nach einer Befreiung sind im Freizeitsport die GLI, auf ebenso wie Uta Weiner-Kohl von der Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr. Auch diese Maßnahmen können im Rahmen der Neuordnung abgeklärt werden. So stellt Mar, dass es in Groß Hüllgödel keine drinne Anpaß geben wird, die den Landwirten ein solches Querschnitt zu allen damit möglichen Überwegen an der Bundesstraße 217 ermöglicht. Zwei seien genug, trotzdem wolle sie die Anlagen noch einmal prüfen. Die Eigentümer können mitreden, die Informationspolitik sei bislang gut, heißt Friederich-Wilhelm Bömer, und Schulz gebe sich alle Mühe, die Vorgebe der bewirtschafteten Anstrengungen an den Mann zu bringen, zum Beispiel Betriebskosten senken, indem Flächen zusammengelegt werden.

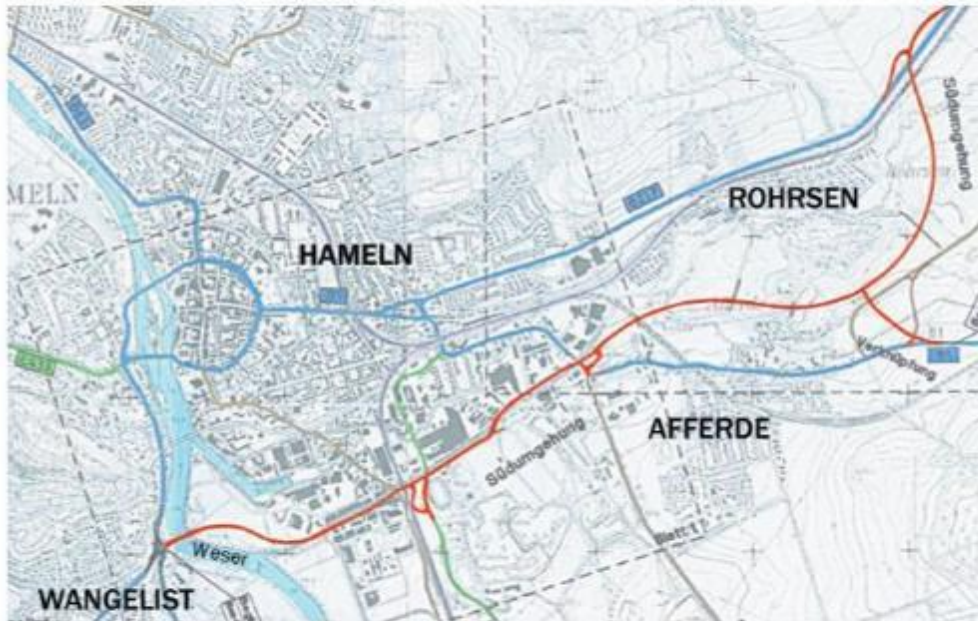
Gehtes Problem derzeit: „Es fehlen noch etliche Hektar“, die den abgeleiteten Eigentümern als Ersatz angeboten werden können, so Schulz. Zwar habe die Stadt signalisiert, dass sie Grundstück für die Straßenbauarbeiten als Ausweichland zur Verfügung stellen wird, aber das reiche noch nicht. „Halten Sie Augen und Ohren offen“, appelliert Schulz an die Zuhörer. „Viellicht“ könne je jemand gemindert, der schon länger ein Grundstück verkaufen wollte – das müsse auch nicht im sogenannten Sachgebiet liegen.

Richtig ernst wird es in einem Jahr. „Dann gibt’s kein Entkommen“, sagt Bömer über den bedrohlich klingenden Februar-5-Termin. Dann wird festgemacht, welche Grundstücke ein Eigentümer abgeben muss und welcher Schaden er davon tragen kann. Oder umgekehrt. Bis dahin sollen noch viele Gespräche an.



2011

Donnerstag, 3. Februar 2011



Die geplante Trasse (rote Linie) der Hamelner Südumgehung, die kurz hinter Wangelist beginnt, an Afferde vorbeiführt und hinter Rohrsen an der B217 enden soll.

Südumgehung – eine unendliche Geschichte

Markus Brockmann hofft auf Erörterungstermin bis Juni und Planfeststellungsbeschluss

Hameln (IW). Der geplante Tunnel durch den Fehmarnbelt der Ostsee müsse 18 Kilometer und soll bis 2020 Deutschland mit Dänemark unterirdisch verbinden. Das Tunnelprojekt, das mit 5,1 Millionen Euro veranschlagt ist, wird jetzt im Turboempepo vorangetrieben, wie der dänische Verkehrsminister Christian Schmidt erklärte. Im Schneckenempepo dagegen bewegt sich die seit dem ersten Drittel des vergangenen Jahrhunderts geplante Realisierung der 7,35 Kilometer langen Trasse der Hamelner Südumgehung, die aktuell mit einem Kostenvolumen von 106 Millionen Euro taxiert wird, deren Fertigstellung aber nach wie vor in den Sternen steht und bis 2020 mit an Sicherheit grenzender Wahrscheinlichkeit noch nicht verwirklicht sein dürfte.

Markus Brockmann gestern auf Anfrage erklärte: „Ich gehe davon aus, dass es im zweiten Quartal dieses Jahres zu einem Erörterungstermin mit der Planfeststellungsbehörde gehen wird“, sagte der Leiter der Hamelner Geschäftsstelle der Landesstraßenbaubehörde. Dabei sollen die vorliegenden Einwände mündlich verhandelt und nach Möglichkeit Einigungen erzielt werden. „Das gelingt nicht immer“, weiß Brockmann, der jedoch hofft, dass es seitens der Behörde noch 2011 einen Planfeststellungsbeschluss für die Südumgehung geben wird. „Es sind zahlreiche Einwände bei uns eingegangen. Einer umfasst gleich mehrere 100 Punkte. Die müssen alle sorgfältig abgearbeitet werden. Das haben wir bald geschafft, wir liegen quasi in den letzten Zügen“, berichtet der Geschäftsstellenleiter und spricht von zwei großen Themenkomplexen: „Lärmschutz



Markus Brockmann

und die FFH-Thematik.“ Damit meint Brockmann spezielle europäische Schutzgebiete in Natur- und Landschaftsschutz, die nach der Fauna-Flora-Habitat-Richtlinie ausgewiesen wurden und dem Schutz von Pflanzen (Flora), Tieren (Fauna) und Habitaten (Lebensraumtypen) dienen. Gruppe und Neuzugabe, die entlang der geplanten Südum-

gehungstrasse gefunden wurden und zu einer Überarbeitung der gesamten Planungsunterlagen geführt haben, bezeichnet Brockmann als „spektakulärste Arten“. Es ginge aber auch um Amphibien, Lurche und Eidechsen. „Wir müssen alle Beeinträchtigungen deridiert darlegen, denn sie werden kritisch hinterfragt“, erklärt der Straßenbauexperte. Sind alle Antworten gegeben, will Brockmann auf die Planfeststellungsbehörde zugehen, um den Erörterungstermin zu vereinbaren. Wegen der FFH-Gebiete ist zudem noch ein Verfahren vor dem Oberverwaltungsgericht in Lüneburg anhängig. Auch diesbezüglich gelte es noch, Mängel aufzuarbeiten. Der aktuelle Umweltschutz sei sehr komplex und es gebe wenig Erfahrungswerte. „Auch vor Gericht“, so Brockmann betont, „sobald der Planfeststellungsbeschluss vorliegt, werden wir an das

Gericht herantreten, weil wir ja zügig bauen wollen“, sagt der Geschäftsstellenleiter, der sich allerdings auf einen Starttermin für den Bau der Südumgehung nicht festlegen will: „Da sag ich gar nichts zu. Wir wollen das Projekt erst einmal in den sicheren Hafen bringen.“ Und dann gelte es abzuwarten, „we das mit dem Geld funktionieren soll“. Diese Entscheidung liegt außerhalb des Brockmannschen Zuständigkeitsbereichs: „Das auszuknobeln, ist Sache der Politik“, sagt er und bekennt dann doch: „Eine Realisierung ist noch nicht greifbar. Es ist erst einmal wichtig, den Beschluss zu haben. Darauf konzentrieren wir uns. Es kostet sehr viel Kraft und Willen, so eine Maßnahme umzusetzen, denn wir dürfen uns keine Schnitzer erlauben. Sonst kassiert das Gericht die Planung, und wir können ganz von vorne anfangen.“

„Südmumgebung keine Lösung des Problems“

Nicht alle glauben an eine Entlastung der viel befahrenen Basbergstraße durch geplante Umfahrung

Hamelns (C.K.). Jürgen Brüstädt glaubt nicht an eine Entlastung der vielbefahrenen Basbergstraße durch den Bau einer Hamelner Südmumgebung. Ganz abgesehen davon, dass der Zeitpunkt einer Realisierung dieser seit Jahrzehnten geplanten Umfahrung nach wie vor in den Sternen steht, hält der Anwohner dieser wichtigen Verkehrsader – ähnlich äußerten sich auch weitere in dem Bereich wohnende Hamelner am Lesertelefon der Dewezet – eine Umgehung nicht für die wirkliche Lösung des Problems. Und fordert deshalb von der Politik, nur so viel zu versprechen, wie sie auch halten könne.

Diese Auffassung teilt übrigens auch Fritz Rieger. Der Vorsitzende der Hamelner Bürgerliste im Rat fordert von seinen Fraktionskollegen ebenfalls mehr Offenheit. „Man muss dem Bürger ehrlich sagen, dass wir eine wirkliche Entlastung von Basbergstraße/Fahle- /Reimerdeskamp kaum hinkriegen werden“, sagt Rieger vor allem mit Blick auf Bürgermeister Herbert Rode (SPD), der bereits bei einem Treffen im Rahmen der Dewezet-Stadtteilserie „Hier leben wir“ im Sommer zugesagt hatte, das Problem angehen



Über die Basbergstraße rollt der Verkehr – und rollt und rollt und rollt. Die Südmumgebung wird das Problem nicht lösen, glauben Anlieger, aber auch manche Politiker. Foto: Dana

zu wollen. Rieger listet auf: Bei einer Verkehrszählung im vergangenen November habe man innerhalb von 24 Stunden auf dem Reimerdeskamp 12.647 Fahrzeuge gezählt, davon 282 Lkw und 71 Busse, auf der Fahle 9.446 Fahrzeuge (245 Lkw, 23 Busse), auf der oberen Basbergstraße 12.867 Fahrzeuge (inklusive 583 Lkw und 60 Busse) und auf der un-

teren Basbergstraße 11.616 Fahrzeuge (522 Lkw, 34 Busse). Diese Situation wird sich nach Einschätzung von Rieger weiter verschärfen durch die vierte Verbrennungslinie der Müllverbrennung, die jetzt von noch mehr Lkw angefahren werde – mit allen damit verbundenen Problemen wie Lärm oder etwa zusätzlichem Feinstaub vor allem in heißen Sommern.

Ursula Wehrmann, Fraktionsvorsitzende der Grünen,

teilt Riegers Pessimismus nicht, was mögliche Abhilfe für die geplagten Anwohner angeht. Sie hatte sich bereits im vergangenen Mai in der Mehrheitsgruppe aus SPD, FDP und Grünen dafür starkgemacht, seitens der Verwaltung geeignete Maßnahmen wie etwa ein Nachfahrverbot für Lastwagen oder eine Geschwindigkeitsbegrenzung prüfen zu lassen, um die Emissionen für die Anwohner wenigstens in erträglichen

Grenzen zu halten. Die Grünen: „Vor allem auf der Basbergstraße ist es wirklich entsetzlich.“

Ihre Kritik, die im neuen Haushalt eingesparten 80.000 Euro seien überflüssig, führt Rieger übrigens auf ein Missverständnis zurück. „Die sind nicht nur für die Basbergstraße eingestellt worden, sondern beinhalten eine Untersuchung des gesamten Verkehrsaufkommens in Hameln.“

Südmumgebung wird 23 Millionen teurer

DEWEZET-04.05.2011

Teilnehmer der AdU-Konferenz horchen auf

Hamelns-Pyramont (H.W.). „Die Wirtschaft braucht Planungssicherheit. Es gibt nach wie vor das Nadelöhr in Hameln, deshalb sind wir auch wie vor sehr daran interessiert, dass die Südmumgebung Realität wird.“ Mit Optimismus eröffnete gestern Ulrich Meyer, Vorsitzender des Arbeitgeberverbandes der Unternehmen im mittleren Westfalen (AdU), die 19. AdU-Regionalkonferenz Verkehrsunbindung. Doch viel Neues konnten die Referenten Markus Brockmann und Uta Wenzel-Kühl von der niedersächsischen Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr in Hameln dem illustrierten Kreis von Vertretern aus Politik, Verwaltung und Wirtschaft im Hotel „Stadt Hameln“ nicht berichten.

Auch zum Thema Südmumgebung nicht. Für kommen den Sommer sei in Hameln der Erlösungstermin der Hausände geklaut. „Eine wichtige Voraussetzung für die Wehrmacht des Ge-

richtes“, betonte Brockmann. Denn nach Aussagen des hochdeutlichen seien vor dem Oberverwaltungsgericht in Lüneburg noch vier Klagen gegen die Trassenführung anhängig.

Was die Anwesenden jedoch aufbrechen ließ, war die von Brockmann bezirkte Kostenüberhöhung. Warum für den Bau der Südmumgebung Hamelns ursprünglich 83 Millionen Euro geplant, so schlug die Trasse nun mit 106 Millionen Euro zu Buche, wenn sie denn zeitlich realisiert werden könnte. „Angesichts der allgemeinen Kostensteigerung und der Mehrwertsteuererhöhung liegt das absolut im Rahmen. Wir sind bei der Planung so tief in die Materie eingetaucht, dass es keine weiteren Überraschungen mehr geben wird“, versicherte Markus Brockmann. Eine Progression, wonach denn der erste Sprössling für das Trassenbau möglichen Klänge, wollte er allerdings auch gestern nicht abgeben.

Sind diese Millionen hier gut angelegt?



Umgehungsstraßen sind bei den Anwohnern sehr beliebt. Bürgerinitiativen dagegen gibt es praktisch nicht. Was hat die Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau noch in der Pipeline? Und was sagen Nabu und BUND zu den teilweise sehr großen Projekten?

Von WOLFHARD F. TRÜCKSE

Einbeckhausen hat eine Wehrbergen auch, und Aezren soll demnächst eine bekommen. Die Rede ist hier von Umgehungsstraßen, im Fachjargon auch Umfahrungen genannt. Und es sind nicht die Letzten, die noch im Weserbergland gebaut werden sollen, wie Markus Brockmann, der Leiter der Straßenbauverwaltung, einer Behörde des Landes Niedersachsen in Hameln, bestätigt. Hameln selbst wartet schon lange auf die Südumgehung, auch die Menschen in Coppenbrügge und Marienau hoffen darauf, den Verkehrslärm bald aus ihren Orten verbannt zu können. Dort ist das Planfeststellungsverfahren längst abgeschlossen – der erste Spatenstich wartet freilich noch auf

die Finanzierungszusage des Bundes, und der ist bekanntlich eher knapp bei Kasse. Die Fortsetzung der Umgehung von Aezren vorbei an Reher und Griesem sei im Bundesfernstraßenplan bislang nur „im weiteren Bedarf“, erklärt Brockmann. Zwar sei auch für diese Straße das Raumordnungsverfahren abgeschlossen, mit dem Planfeststellungsverfahren werde aber erst begonnen, wenn der „vordringliche Bedarf“ festgestellt sei. Selbiges gelte auch für die Umfahrung von Hemmendorf und Oldendorf.

Ein Großprojekt stellt der Ausbau der B64 bei Negenborn im Landkreis Holzminden dar. Dort sei das Planfeststellungsverfahren zwar abgeschlossen, „aber das Projekt wird von mehreren Parteien beklagt“, wie Brockmann be-

richtet. In Einzelfällen sei zwar eine außergerichtliche Klärung denkbar, erklärt der Fachmann, aber notfalls müssten eben doch die Verwaltungsgerichte entscheiden. Da gehe es zum Beispiel um eine Tankstelle, um Lärmschutzmaßnahmen oder um die erforderliche Flurbereinigung für einen von der Baumaßnahme betroffenen Landwirt. „Worauf wir dabei großen Wert legen“, sagt Brockmann, „das ist die Transparenz im gesamten Verfahren.“

„Niedersachsen selbst baut schon seit den 70er Jahren keine Ortsumgehungen mehr“, erklärt Brockmann, „und auch der Landkreis Hameln-Pyrmont baut keine kommunalen Umgehungsstraßen mehr.“ Im Landkreis Schaumburg geschehe dies nur noch ausnahmsweise, so wie zum Beispiel in Wiedensahl. Die Umfahrung des Hamelner Ortsteils Haverbeck habe die Stadt Hameln selbst und mithilfe eines Bundeszuschusses finanziert. „Aber das dürfte hier die letzte von der Kommune übernommene Umfahrung gewesen sein“, meint Brockmann.

Im Kreis Schaumburg sei der Ausbau der B65 im Bereich Nienstedt/Sülbeck bei Stadthagen im vordringlichen Bedarf. „Das schließt an die Umgehungsstraße von Stadt-

hagen an“, erklärt Brockmann. Das Raumordnungsverfahren dafür sei abgeschlossen, aber es gebe noch keine Planungsaktivitäten. Außerdem gebe es noch zwei weitere Vorhaben, die aber keine echten Umfahrungen seien. Es gehe zum einen um die Strecke zwischen Vornhagen und Kobbensen, die als 2+1-Fahrbahn ausgebaut werde. Die werde vom Landkreis geplant und gehe noch auf eine alte Zusage aus Zeiten von Sigmar Gabriel als Ministerpräsident des Landes Niedersachsen zurück. Auch die Strecke Algesdorf Richtung Bad Nenndorf werde als 2+1-Fahrbahn ausgebaut.

Strukturell habe sich in den vergangenen Jahrzehnten viel verändert, erklärt Brockmann den Bau der zahlreichen Umgehungsstraßen. „Früher waren die Straßen Lebensadern, an denen Siedlungen entstanden. Das ist heute nicht mehr so. Heute wollen die Menschen den Verkehr sicherer und zügiger haben, innerorts mehr Lärmschutz und geringere Abgasemissionen.“ Ein gutes Beispiel für die Wirkung einer Ortsumfahrung sei der Ort Mehle im Kreis Hildesheim. „Dort ist inzwischen mehr als 90 Prozent des Verkehrs aus dem Ort verschwunden.“ Dass im Einzelfall durch eine Umgehungsstraße auch neue und höhere Lärmbelastungen auftreten könnten, bestätigt Brockmann. „Aber dann versuchen wir beispielsweise, einen Landschaftswall mit Bodenmassen aus der Baumaßnahme zu errichten.“ Der werde in Negenborn mehr Schutz bieten als vom Gesetzgeber gefordert. „Aber die Maßnahme muss natürlich kostenneutral sein.“

Für alle geplanten Umgehungsstraßen gelte, „dass wir uns mit der Umweltverträglichkeit auseinandersetzen müssen“, betont der Leiter der Straßenbauverwaltung. „Die Natur ist schließlich die Lebensgrundlage des Menschen. Und die müssen wir erhalten.“ Gehe es um gefährdete oder geschützte Arten, würden Experten hinzugezogen. Im Raum der B64 gebe es beispielsweise Uhus. „Um das Kollisionsrisiko für sie zu verringern, würden Überflughilfen in Höhe von vier Metern an der großen Talbrücke über das Hoopetal errichtet.

„Mit diesen Problemen setzen wir uns sehr ernsthaft auseinander“, betont Brockmann mehrfach. „Das sollen auch der BUND und der Nabu sehen. Wir arbeiten hier nicht an Alibis. Der Erhalt der Natur ist uns wirklich wichtig.“

Ein Großprojekt stellt auch der Ausbau der B240 von Holzminden quer durch den Ith mit Anschluss an die B3 Richtung Hannover dar. „Das ist ein Projekt mit mehreren Umgehungen und dem Tunnel durch den Ith.“ Derzeit werde noch nach der umweltverträglichsten Variante gesucht, „aber wir müssen die Kosten niedrig halten, sonst lehnt der Bund die Sache ab“.

Erstaunlich ist, dass der an allen Planungen beteiligte Nabu grundsätzlich keine Einwände gegen Umgehungsstraßen hat, allenfalls gegen die Trassenführung, wie Dietmar Meier vom Nabu in Hessisch Oldendorf erklärt. Die Zusammenarbeit bei den anstehenden Verfahren sei gut, erklärt der Nabu-Sprecher. „Die Sensibilität für den Naturschutz ist heute wesentlich höher als früher. Im Prinzip müsste der Nabu heute kaum noch tätig werden.“ Innerhalb von 20 Jahren habe sein Verband kein einziges Mal geklagt. Dass der Nabu nichts gegen Umfahrungen von Orten hat, begründet Meier damit, „dass die Stadt ein Ort der Begegnung und Kommunikation ist und deshalb von der quälenden Last des Durchgangsverkehrs befreit werden muss“. Andererseits sieht der Nabu den Flächenverbrauch durch neue Straßen durchaus als Problem an und erinnert auch an erhöhten CO₂-Ausstoß und den zunehmenden Verkehr beispielsweise durch Mautflüchtlinge.

Zumindest diese Auffassung des Nabu teilt auch der BUND-Kreisvorsitzende von Hameln-Pyrmont, Ralf Hermes. Als Nachteil von Ortsumfahrungen bezeichnet er vor allem die Tatsache, dass Straßen grundsätzlich in Konkurrenz zu umweltfreundlicheren Verkehrsträgern stünden. Die generelle Folge sei: „Wer Straßen sät, wird Verkehr ernten. Das ist wie ein kleiner Teufelskreis: mehr Straßen – mehr Verkehr – mehr Straßen.“ Das bedeute erhöhten Landschaftsverbrauch sowie Schnitte und ei-

ne Zerteilung der Landschaft, eine höhere Abgasbelastung und damit auch Konsequenzen für das Klima. Straßenbau sei zudem extrem teuer, wobei die Kosten zu großen Teilen von der Gesamtgesellschaft getragen würden und nicht von den Autofahrern. Außerdem lösten Umgehungsstraßen jeweils nur ein punktuell Problem und verlagerten das Verkehrsproblem auf Orte ohne Umgehungsstraßen wie zum Beispiel in Hameln in den Fällen von Deister- und Basbergstraße. „Die Folge ist der Ruf nach weiteren Umgehungsstraßen – ein Kreislauf, der sich selbst verstärkt.“ Verlierer seien die Haupteinfallstraßen der Städte mit ihrem Ziel- und Quellverkehr und allen Nachteilen für die Anwohner. Als Alternativen sieht Hermes den Bahnausbau, verstärkten Regionalverkehr mit der Bahn und einen gut organisierten Nahverkehr.

Was in den Orten mit Umgehungsstraßen den ein endlich wieder einen ruhigen Schlaf beschert, macht anderen durchaus auch Sorgen. Kerstin Pradler vom Aezren Autohaus Pradler mit seiner HEM-Tankstelle findet einzelne Umgehungsstraßen überhaupt nicht sinnvoll. „Ein großes Projekt von Barntrup nach Hameln hätte ich begrüßt. So aber werden neun bis zehn Millionen Euro verpulvert, und ich muss die Schulbücher für meine Kinder bezahlen.“ Dass die künftige Umgehungsstraße das Geschäft mit der Tankstelle nicht leichter werden lässt, weiß auch Kerstin Pradler. Noch kann sie nicht einschätzen, wie viel Umsatzverlust der fehlende Durchgangsverkehr bringen wird. „Aber die Geschäftsleute in Aezren werden die Umgehungsstraße zu spüren bekommen“, ist sie sich sicher.

Stefan Wilde weiß da schon mehr. Seine Tankstelle an der alten B83 nach Wehrbergen hat seit dem Fehlen des Durchgangsverkehrs 35 Prozent Umsatzverlust zu verzeichnen. Die Werkstatt neben der Tankstelle hat er trotzdem verpachten können. Özkan Akhas setzt mit seinem Car Service auf eine Marktlücke in den umliegenden Orten. Akhas: „Bislang bin ich mit dem Erreichen durchaus zufrieden.“



Die Umgehungsstraße bei Einbeckhausen bildet einen kräftigen Schnitt in die Landschaft.



Über eine neue Autobahn, die von Salzgitter bis Paderborn führen würde, könnte die A 39 mit der A 44 verbunden werden.

Karte: Dana



Auf der Autobahn durchs Weserbergland?

Naturschützer kritisieren Pläne des Ministeriums / Wirtschaft fordert bessere Verkehrsanbindung

Hameln-Pyrmont/Holzminden (ch). „A2 Hannover Richtung Dortmund, zwischen Hannover/Langenhagen und Garbsen 5 Kilometer Stau“, „A2 Hannover Richtung Braunschweig 6, 8, 10 Kilometer Stau, stockender Verkehr, Behinderungen, ein schwerer Unfall ...“. Die A2, die von Berlin durch Niedersachsen in Richtung Ruhrgebiet führt, ist vor allem im Bereich Hannover chronisch überlastet. Dennoch könnten solche Meldungen nach neuesten Vorschlägen des niedersächsischen Verkehrsministeriums bald der Vergangenheit angehören. Diese sehen einen achtspurigen Ausbau der Trassen rund um Hannover und zwei neue Autobahnen zur Entlastung vor. Die Idee einer neuen Strecke, die von Salzgitter über Holzminden nach Paderborn führen und damit an die A 39 und A 44 anschließen könnte, würde auch die Kreise Holzminden und Hameln-Pyrmont betreffen.

„Die ganze Region hat den Nachteil, dass sie extrem

schlecht angebunden ist“, sagt Jürgen Lohmann als stellvertretender Vorstandsvorsitzender des Arbeitgeberverbandes der Unternehmen im Weserbergland (AdU). Er befürwortet die Pläne des Verkehrsministers, die zu den Projekten Niedersachsens für den neuen Bundesverkehrswegeplan gehören. Schon immer habe sich der AdU dafür eingesetzt, die Verkehrsanbindung im Raum Hameln-Pyrmont und Holzminden zu verbessern. Ob dabei die Stadt Hameln oder Holzminden direkt durch eine Autobahnauffahrt angebunden werde, spiele für ihn keine Rolle. Wichtig sei insgesamt eine bessere Verkehrsanbindung des südlichen Niedersachsens. Das bestätigt auch Dr. Dorothea Schulz, Leiterin der Hamelner Geschäftsstelle der IHK Hannover. „Die Transportwege hier in der Region zu verbessern, ist per se gut, um die Wirtschaft zu fördern.“ Sie spricht sich prinzipiell für die Idee des Verkehrsministeriums aus, weist jedoch auch darauf hin, dass

diese langfristigen Pläne Verkehrsprojekte, die auf regionaler und Landesebene bereits seit längerem im Gespräch seien, nicht ersetzen würden. „Wenn sich Hameln mit dem Thema Südumgehung weiter so schwertut, hängt sich der Kreis immer weiter ab“, sagt sie.

Doch es ist nicht nur die Stadt Hameln, die mit dem Dauertema Südumgehung so ihre Schwierigkeiten hat: Aezren, Copenbrügge, Eschershausen, Negenborn – die Liste der geplanten, doch lange nicht abgeschlossenen Ortsumgehungen in den Landkreisen Hameln-Pyrmont und Holzminden ist lang. Bevor man neue Projekte angehe, solle man sich erst dieser Liste zuwenden, findet die SPD-Bundestagsabgeordnete Gabriele Lösekrug-Möller. „Parallel zu den bereits angefangenen oder geplanten Arbeiten kann man gerne neue Projekte planen, aber erst einmal sollte man das Angefangene zu Ende bringen.“ Allein auf ein ungewisses Zukunftspro-

jekt zu setzen, sei schlecht für die Infrastruktur der Region.

Bevor Verkehrswünsche Niedersachsens wie eine neue Autobahn im kommenden Sommer nach Berlin gemeldet werden, wird die vorläufige Liste auf Regionalkonferenzen beraten. Bürger und Verbände können Einsicht in die Planungen nehmen, und letztlich entscheidet die Finanzlage des Bundes.

Wenn das Projekt überhaupt realisiert wird, könnten so leicht mehrere Jahrzehnte verstreichen. „Das ist reiner Wahlkampf“, wirft der Grünen-Landtagsabgeordnete Christian Meyer der niedersächsischen Regierungskoalition darum vor. Er hält die Pläne für nicht finanzierbar und kritisiert, mit immer neuen Plänen würde nur von bereits bestehenden Plänen in der Region abgelenkt. „Bei der dünnen Besiedlung der Region würden die Autobahn-Pläne letztlich in Berlin eh hinten runterfallen.“ Und selbst wenn nicht: Nicht erst in 20, 25 Jahren, sondern jetzt müsse

in bereits bestehende Bundesstraßen investiert und zugleich Schwerpunkte bei anderen Verkehrswegen wie dem Schienenverkehr und der Schifffahrt gesetzt werden.

Prinzipiell gegen die vage Idee des Autobahnneubaus spricht sich der BUND Hameln-Pyrmont aus. „Wer Straßen sät, wird Verkehr ernten“, zitiert Ralf Hermes einen von Umweltschützern häufig bemühten Satz. Der Straßenraum in der Region sei bereits gut erschlossen, mit einer neuen Autobahn würde nur eine Verkehrsspirale weiter angeheizt. Auch der Nabu Holzminden kritisiert die Idee und verweist zustimmend auf die Stellungnahme der Landesgruppe des Naturschutzbundes. Sie beschreibt die „Parallelautobahn“ als „gutes Beispiel dafür, dass die Landesregierung verkehrspolitisch in den 70er Jahren des vergangenen Jahrhunderts hängen geblieben“ sei, und kritisiert die damit verbundenen „gewaltigen Natureingriffe“.



Aufgefrischte Erkenntnis: Südumgehung als Lösung

Auffällig viel „Binnenstadtverkehr“ in Hameln

Hameln (bha). Wo Ziele sind, die erreicht werden wollen, ist auch Verkehr. Klingt banal, was Diplom-Geograf und Verkehrsplaner Lohar Zacharias sinngemäß im Umweltausschuss sagte. Aber es verdeutlicht, in welchem Kontext seine Mitarbeiter sich bewegen, wenn es um die Analyse der Verkehrssituation einer Stadt geht und welche Faktoren bei der Erstellung des „Rahmenplans Verkehr“ für Hameln eine Rolle spielen.

Die großen Arbeitgeber im Stadtgebiet sind relevant – allen voran BHW, das Sanaklinikum, die Stadt- und Kreisverwaltung und die Jugendanstalt im Süden sowie weitere Behörden und die Gewerbegebiete. Sie sind häufigste Ziele von Verkehr, dessen Struktur das Hannoveraner Verkehrsplanungsbüro Zacharias auseinandergenommen hat. Eine alte Bekannte der Stadt tauchte wieder auf als Ergebnis der Untersuchungen im Auftrag der Stadtverwaltung: Die Südum-

gehung. Ihre Errichtung scheint die Lösung fast aller Probleme zu beinhalten.

185.000 Fahrten täglich wurden ermittelt, die in irgendeiner Form in und durch Hameln fließen. Davon entfällt nur ein kleiner Teil auf den Durchgangsverkehr: 15.000 Fahrten. 76.000 Fahrten zählen zum Zielverkehr – Verkehr, der von außerhalb des Untersuchungsgebietes kommt und ein Ziel in der Stadt ansteuert. Der Großteil mit 94.000 Fahrten entfällt auf den Binnenverkehr – Autos, die ihren Start und ihr Ziel innerhalb der Stadt haben. Diplom-Ingenieur Felix Böger spricht von einem hohen Anteil. Umgerechnet auf „Fahrzeugkilometer“ aber kommen die Planer beim Binnenverkehr auf gerade einmal 1,8 Kilometer pro Tag: eine Strecke also, die viele einfach auch zu Fuß oder mit dem Rad bewältigen können. Genau an diesem Punkt setze bereits das Radwegkonzept der Stadt an, mit dem Ziel, den Radverkehr

weiter zu stärken, erklärte Fachbereichsleiter Ralf Wilde.

667.000 Fahrzeugkilometer – das ist die Größenordnung an Verkehrsleistung, die Hameln Tag für Tag wegstecken muss. Damit bewegt sich die Stadt nach Zacharias' Angaben im gleichen Feld wie andere Städte. Auffällig ist nach Ermittlungen der Hannoveraner der Verkehr, der über die B83 von Hessisch Oldendorf kommend nach Hameln einfährt, und auch die Route B217 Richtung B1 und umgekehrt ist stark frequentiert. Die Planer sprechen von den Achsen „Nordost nach Südwest“ und „Nord – Süd“.

Obwohl es zum jetzigen Zeitpunkt noch nicht darum geht, Lösungen zu präsentieren, greift Zacharias ansatzweise vor und spricht von zwei „Lösungschancen“. Mag die eine noch so wahnwitzig klingen, sie dürfe als Gedankenexperiment angedacht werden, findet er: Eine Umfahrung der B83 könnte die Stadt entlasten.



Seit Jahren ist sie im Gespräch, seit Jahren erscheint sie vielen als Utopie: die Südumgehung.

Archiv

Die zweite Lösungschance, so unwahrscheinlich ihre Umsetzung in den Augen vieler Hamelner mittlerweile scheint: die Südumgehung. Doch dazu hatte Markus Brockmann vom Landesstraßenbauamt gute Nachrichten: „In wenigen Wochen erwarten wir das Ergebnis“ des ergänzenden Planfeststellungsverfahrens, das beantragt worden war. „Bleiben Sie bei der Stange!“, appellierte Brockmann an Politiker und Bürger im Rathaus, jetzt nicht in den Bemühungen um die Südumgehung

nachzulassen. Er zeigte sich zuversichtlich, dass sie Hameln irgendwann Erleichterung verschaffen wird. „22 Prozent der Verkehrsleistung“ könne dann über sie laufen und so die Innenstadt entlasten.

Ralf Wilde wertet die vorgelegten Zahlen bei allen Problemen, die Verkehr mit sich bringt, bei aller Lärm- und Emissionsbelästigung, auch positiv. „Hameln ist keine tote Stadt, hier bewegt sich was.“ Jetzt müsse nicht überlegt werden, wie der Verkehr aus

der Stadt rauszuhalten sei, sondern wie er intelligent und ökologisch gelenkt werden könne.

In den nächsten Schritten will die Stadt zusammen mit Zacharias Planungsmaßnahmen entwickeln. Der Bitte von Bettina Tovar-Luthin, Sprecherin der Bürgerinitiative Transit, dann auch die Pläne der Deutschen Bahn zum Ausbau des Güterverkehrs und deren Auswirkungen auf die Verkehrssituation zu berücksichtigen, wollen die Planer nachkommen.

Wir kaufen Ihr Gold

und zahlen immer 5 % mehr als das aktuelle Angebot anderer Ankäufer.

Altgold; Bruchgold; Zahngold; Ringe; Broschen; Uhren; Münzen; Sonderankauf von Silber!

Hamelner Leihhaus

Baustraße 8 • Hameln • 781222
montags – freitags 10 bis 18 Uhr
Goldmünzen-Verkauf

DEWEZET

DIE TAGESZEITUNG FÜR DAS WESERBERGLAND · 1848



Freitag, 27. Juli 2012

Deister- und Weserzeitung

Nr. 174

Wehmut in Griechenland

Von Olympia 2004 in Athen ist außer Schulden und Bauruinen wenig geblieben 2

Bahn mitschuldig?

Sicherheitsleute sollten aufpassen – trotzdem starben zwei Menschen 5

Gefährliches Vergnügen

Ärzte waren vor „Bubbl“ Geleekugeln nichts für k

Kleine Fische – muss Hamelns Umgehung weiter warten?



Hameln (ni). Der Bau der Hamelner Südumgehung könnte sich einmal mehr verzögern. Auch gegen die jüngste Planungsvariante der Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr regt sich Widerstand.

Fünf Kläger, die schon gegen die erste Version vor Gericht gezogen sind, wollen sich auch mit der überarbeiteten Fassung nicht zufrieden geben. Rechtsanwalt Helmut Vogt, der drei der Kläger vertritt, erklärte gegenüber der Redaktion, seine Mandanten sähen die naturschutzrechtlichen Belange nach wie vor nicht hinreichend berücksichtigt. Vogt geht davon aus, dass es in dem Rechtsstreit „nicht vor zwei Jahren“ zu einer mündlichen Verhandlung vor dem Oberverwaltungsgericht Lüneburg kommen wird. ▶ Seite 9

Für Bachneunauge (li.) und Groppe musste die Trasse der geplanten Südumgehung in Hameln verlegt werden.

Fotomontage: Dana



2013 – Westumgehung!!!!

Verwaltung fordert Visionen zur Verkehrssituation

Planer bringt Westumgehung und zusätzliche Haltestellen am Schienennetz der Bahn ins Gespräch

VON HANS-JOACHIM WEIB

Hameln. „Es ist ein Riesepaket – mit Blick in weite Ferne.“ Ralf Wilde sprach von Visionen, als der Fachbereichsleiter Umwelt und technische Dienste vor dem Ausschuss für Umwelt, Nachhaltigkeit und Klimaschutz die Politik auf den Vortrag des Diplom-Ingenieurs Felix Bögert vom Planungsbüro Zacharias einstimmt: „Es geht um ein großräumiges Trassenkonzept. Was dann eines Tages verwirklicht wird, müssen wir sehen.“

Und der Verkehrsplaner aus der Landeshauptstadt ging dann gleich in die Vollen. Täglich rollten 26000 Fahrzeuge allein über die Erichstraße; 30000 über Münster- und Thiewallbrücke sowie über die Deisterallee. Um die Verkehrsbelastung in der Hamelner Kernstadt und auf dem Ring dauerhaft zu entlasten, schlug Bögert eine Trasse im Westen, eine Westumgehung vor, die den Fernverkehr erst



Die Fischbecker Straße – könnte hier eine Westumgehung entscheiden

gar nicht durch die Rattenfängerstadt führe. Ginge eine solche Trasse in Höhe des Reherwegs von der Fischbecker Straße ab, bliebe auch die Klütstraße von einer Mehrbelastung verschont, erklärte Bögert, der zudem zwecks Verkehrsentlastung das Schaffen weiterer Haltestellen an den Bahnlinien anregte. So

könnten langfristig am Serbergländ-Stadion, BHW und auch in unmittelbarer Nähe der Linsinger Stationen geschaffen werden, da die Umgebung genügend Parkflächen bereite. „Deshalb sollten Parkplätze auch bei der Planung des Kasernengeländes berücksichtigt werden“, regte der

Bürger von einer „Traumwerkstatt“ und wollte wissen, wer dieses Gutachten in Auftrag gegeben habe und wer die Kosten zahle. Wilde verwies auf einen entsprechenden Ausschussbeschluss, wollte allerdings die Summe öffentlich nicht nennen.

Wenngleich Walter Klemme (CDU) ein „Weiterdenken“ forderte, war sich die Politik schnell einig, dass die Realisierung der Südumgehung absolute Priorität habe,

vorne an.“ Der Behördenleiter geht zudem davon aus, dass die Südumgehung „nicht durch den Bundesverkehrswegeplan muss, weil sie als wichtiges Vorhaben der Region gilt“. Brockmann riet jedoch der Politik, eine Westtangente in den Bundesverkehrswegeplan aufnehmen zu lassen, um deren ökologischen Auswirkungen und die Kosten ermitteln zu lassen. „Schließlich kann man diesbezüglich nur alle 15 Jahre fragen“, beant-



Variante 1 zeigt die Verbindung von der Thiewallbrücke zur B 83 in Höhe Langes Feld, Variante 2 führt durch die Weser-Auen zur Fischbecker Straße in Höhe des Truppenübungsplatzes. Die Variante 3 zeigt die „nahe“ Verbindung von der B 83 zur Klütstraße und die Variante 4 die Trasse zwischen Klütstraße und dem Hamelner Klärwerk. Grafik: cn



Kommentar zur „Westtangente“ Hameln: Wir brauchen mehr!

BUND Info HM-PY

27.01.2013

Aus mehreren Gründen ist die Vorstellung der "Westum-/durchführung Hameln" ein echter Hammer:

a) Die Kommunikation:

"Das Denken muss doch wohl erlaubt sein." Schon bevor auch nur der Hauch von kritischen Anmerkungen zum Gedankenspiel der Westdurchführung in den Raum gestellt wurde, war die Keule "Denkverbote wollen wir nicht!" aus dem Sack. Wer will schon Denkverbote? Jeder mag denken was er will. Aber es gibt einen kleinen Unterschied zum "privaten/kostenlosen Denken" und dazu, dass man sich das Denken von "Fachleuten" mit öffentlichen Mitteln einkauft. Die Stadt Hameln zahlt für das Fachgutachten "Rahmenplan Verkehr" echtes Geld. Wie

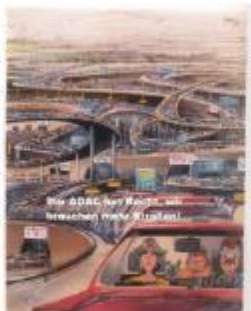
viel Geld, das wollte Herr Wilde in der öffentlichen Sitzung nicht verraten. Schon das allein ist bemerkenswert. Auffällig auch das betont freundliche "Abwiegeln". Alles ist absolut hamilos: "Geplant wird gar nichts", so die Unterschlagzeile der DEWEZET. Warum sich also aufregen? Weil der suggerierte Eindruck nicht stimmt! Natürlich wird geplant. Herr Brockmann, der Leiter der Nds Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr, die Fachbehörde für den Fernstraßenbau ließ dieses durchaus durchblicken. Für die zukünftige Bundesverkehrswegeplanung müssen jetzt die Weichen gestellt werden. Die Umweltausschusssitzung, in der es übrigens zu keinerlei Abstimmung über die Sinnhaftigkeit der Frage kam, wird das Feigenblatt sein, mit dem die Straßenbaubehörde ihre nächsten Schritte begründet.



b) Die Sache:

Vorgestellt wurden Überlegungen für eine vierte Weserbrücke und eine neue Straßen-trasse in mehreren Varianten. Die Grafik der DEWEZET und zur Ergänzung eine Einzelzeichnung in ein Google-Luftbild sagen eigentlich alles. Dahinter steht die Philosophie, dass man mit immer mehr Straßen das Problem des Straßenverkehrs in den Griff bekommen kann. Der Streit um die Richtigkeit dieser The-

se ist so alt, wie die Diskussion um die Süddurchführung in Hameln. Als BUND haben wir dazu eine ganz andere Auffassung. „Wer Straßen sät, wird Verkehr ernten“ dieser Spruch beschreibt das Phänomen des indizierten Verkehrs und der Verkehrsspirale. Die Argumente dazu haben wir für die Süddurchführung auf unserer Internetseite abgelegt.



http://hameln-pyrmont.bund.net/themen_und_projekte/verkehr/verkehrsumfahrungsstrassen/

Die Kehrseite dieser Verkehrsplanung ist die Verlagerung von Verkehrsanteilen in bislang weniger belastete Gebiete mit den üblichen Umweltschäden und einem enormen Finanzkapitaleinsatz. Planungs- und Bauzeit der Westtangente dürften 20-30 Jahre betragen. Der Kostenumfang nach bisherigen Maßstäben schätzungsweise 50 Mio. Euro. Das Bauwerk liegt dann im Überschwemmungsbereich der Weser. Die „Entlastung“ der Hamelner Nordstadt bezahlen die Anwohner der Klütstraße bzw. des Brückenkopfes und dann alle in der Pyrmonters Straße mit zusätzlichem Ver-

kehrslärm und Abgasen. Der Traum von der Entlastung des Straßennetzes durch die Süddurchführung oder jetzt die Westtangente blockiert zudem (und das ist wirklich fatal) alle Gedanken und Pläne für alternative Lösungen (Bus/Bahn/Rad Verkehrsverlagerung).

Aber diese Argumente sind alt und haben schon bei der Süddurchführung nicht gewirkt. Schließlich geht es bei dieser Straßenplanung auch um finanziellen Profit. Mit Planung und Realisierung solcher Projekte lässt sich viel Geld verdienen. Auch hier gibt es eine Planungs- und Bauspirale.



Variante 1 zeigt die Verbindung von der Thiewallbrücke zur B 83 in Höhe Langes Feld. Variante 2 führt durch die Weser-Auen zur Fischbecker Straße in Höhe des Truppenübungsplatzes. Die Variante 3 zeigt die „nahe“ Verbindung von der B 83 zur Klütstraße und die Variante 4 die Trasse zwischen Klütstraße und dem Hamelner Klärwerk.
Grafik: m

c) Der Mechanismus:

Was machen die Planer der Süddurchführung wenn, wie jetzt absehbar, alle Planungen fertig sind? Gehen sie nach Hause in die Arbeitslosigkeit, werden sie in Rente geschickt? Nein, die Behörde wird schon aus Selbsterhaltungstrieb heraus immer wieder den Bedarf für weitere Planungen generieren. Da StraßenbauerInnen nun mal Straßen und nicht Radwege, Bahntrassen oder ÖPNV-Netze als Fachgebiet haben, bringen sie uns bei, dass wir noch mehr Straßen brauchen. Nichts anderes passiert auch hier

in Hameln. Es geht derzeit um Geld fürs Denken. Um Aufträge für Planungen. Wenn dann, Jahre später, die Planungen auf dem Tisch liegen, dann wollen die Straßenbaufirmen, die den Bau der Süddurchführung vielleicht gerade abgeschlossen haben, die nächsten Aufträge bekommen. So macht es aus mehrfacher Sicht Sinn, dass jetzt die Weichen für die Westtangente Hameln gestellt werden. So ganz ohne Öffentlichkeit geht das leider nicht, daher die Ausschussbeteiligung.

2015

Dienstag, 14. Juli 2015



Die Südumgehung soll Hameln Innenstadt sowie Aferde vom Verkehr entlasten. Der Baubeginn ist vom Ausgang eines Gerichtsverfahrens abhängig. W&L

Endlich bewegt sich etwas!

Nach jahrzehntelanger Planung: Oberverwaltungsgericht verhandelt am 13. August über Südumgehung

VON MARG FISHER

Hameln. Seit der Nachkriegszeit fordern die Hamelner die Südumgehung, um die Innenstadt vom Durchgangsverkehr zu entlasten. Der 13. August dürfte nun nach Informationen der Dewezet zum Schicksalstag für das Großprojekt werden. Ab 10 Uhr wird an jenem Donnerstag das Oberverwaltungsgericht (OVG) Lüneburg über die Klagen gegen den Neubau der Bundesstraße 1 verhandeln. Auch den 14. August hat sich der Siebte Senat des OVG vorsorglich freigehalten, falls ein zweiter Tag nötig sein sollte. Das Urteil wird voraussichtlich einige Wochen danach fallen. Gerichtssprecherin Andrea Blumenkamp betont, eine Revision vor dem Bundesverfassungsgericht werde nur bei grundsätzlicher Bedeutung zugelassen. Dass die unterlegene Seite – die Privatleute oder das Land – diesen Rechtsweg ausschöpfen würde, ist nicht sicher.

Die geplante zweispurige Trasse von Fort Luise nach Aferde und Rohsen fließt über die Weser und die Hamel und an der Fluthamel entlang. Die

Kläger – unter anderem eine Afferder Familie, die für den Straßenbau Land abgeben soll – verweisen auf einen mangelnden Tierschutz. Die Planfeststellungsbehörde in Hannover hingegen hofft, in der Anhörung vor Gericht alle Bedenken hinsichtlich der Gefährdung von Fischen, Vögeln und Fleckermäusen entkräften zu können. Aber selbst wenn der Baubeschluss bald unanfechtbar sein sollte, dürfte bis zum ersten Spatenstich noch einige Zeit vergehen. „Wir müssen teilweise noch den Baugrund erkunden, die Ausführungsunterlagen erstellen und die Kosten fortschreiben“, erklärt Markus Brockmann von der Hamelner Geschäftsstelle der Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr. „Es sind noch nicht alle Details erarbeitet worden, um kein Geld zu verschwenden, falls es ein ablehnendes Urteil gibt.“ Nicht zuletzt hänge der Baustart auch davon ab, wie Landes- und Bundespolitik die Prioritäten bei den genehmigten Straßenbauprojekten setzen und entsprechende Finanzmittel bereitstellen. Dass es bei den

veranschlagten 125 Millionen Euro für das Hamelner Vorhaben bleibt, ist unwahrscheinlich. Schließlich sind seit Erstellen der Planungen schon wieder Jahre ins Land gegangen und die Baupreise haben sich verändert.

Dass sich das Lüneburger Gericht in den vergangenen Monaten mit vielen detaillier-

ten Fragen an die Landesbehörde gewandt hat, macht Brockmann Hoffnung. Es sei eine intensive Vorbereitung erkennbar. Auch die Straßenplaner und weitere Beteiligte wollten sich kurz vor der Anhörung noch einen ganzen Tag Zeit nehmen, um noch einmal alles durchzugehen. Die Hamelner Mitarbeiter reisen allerdings in

erster Linie als Zuhörer in die Heide; nur bei Fachfragen zu der Baumaßnahme werden sie möglicherweise als Experten herangezogen. Brockmann unterrichtet „für diesen sehr wichtigen Termin“ seinen Jahrestaub. Beklagte Partei ist die Planfeststellungsbehörde, die nach Auflösung der Bezirksregierungen an die Zentrale der Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr in Hannover angegliedert ist.

Drei Juristen der Behörde wollen das Gericht davon überzeugen, dass alle naturschutzrechtlichen Vorschriften in die Hamelner Planungen eingearbeitet sind. Dazu hat das Land auch ein Gutachten ausarbeiten lassen. Brockmann betont, „die Rechtsmaterie FFH“ – für Flora-Fauna-Habitat – sei noch nicht in alle Winkel ausgeleuchtet. Deshalb sei es schwer vorherzusagen, wie die Richter entscheiden, anders etwa als bei Streitigkeiten über den Lärmschutz. Gleichwohl geht der Geschäftstellenleiter davon aus, dass am Ende der Anhörungstages eine Tendenz erkennbar wird – pro oder kontra Südumgehung.

INFO

Veränderte Planung

Die Bundesrepublik Deutschland möchte den Verkehr auf den Bundesstraßen 1 und 217 beschleunigen, indem sie ihn südlich um Hamelns Innenstadt herumleitet. Die Baubeschlüsse vom 10. März 2004 und eine Änderung vom 31. Mai 2012 werden von Anwohnern der Trasse unter Hinweis auf den Naturschutz beklagt. Das Verfahren vor dem Oberverwaltungsgericht Lüneburg hat mehrere Jahre gedauert, weil die Straßenbaubehörde „nachbesserte“ – im Wesentlichen wurden ergänzt und geändert:

- Vertraglichkeitsprüfung für das Flora-Fauna-Habitat an Hamel und Fluthamel, also die Folgen für geschützte Pflanzen und Tiere;
- Verschiebung der Aufständerungstrasse zwischen Weserbüchen-Neubau (Fort Luise) und Südbad;
- Böschungserpassung im Bereich Staustraße;
- Amphibiendurchlässe Nähe Döhr an B 1 und Kreisstraße 60;
- Aktualisierung der schalltechnischen Untersuchung;
- Überarbeitung des „Landschaftspflegerischen Begleitplans“;
- Berücksichtigung neu gefasster Überschwemmungspläne;
- Verlegung einer Hochspannungsleitung bei Afferde. W&L

Es ist fast 90 Jahre her: Die Reichsbahn zimmte den Betrieb elektrischer Schnellzüge auf Zepeline...

Südümgehung - die unendliche Geschichte eines Straßenprojektes

Schon 1928 gibt es in Hameln erste Überlegungen für eine Trasse längs der Fluttmul / In den 70er Jahren ist sogar ein Autobahnrondell bei Tündern geplant



Zu dem Zeit wurde über die Südümgehung gebauete Mitarbeiter der Hamelner Autobahn...

1914/15

1914/15

20. November 1928

20. November 1928

20. November 1928

20. November 1928

20. November 1928

20. November 1928

20. November 1928

20. November 1928

20. November 1928

20. November 1928

20. November 1928

20. November 1928

20. November 1928

20. November 1928

20. November 1928

20. November 1928

20. November 1928

20. November 1928

20. November 1928

20. November 1928

20. November 1928

20. November 1928

20. November 1928

20. November 1928

20. November 1928

20. November 1928

20. November 1928

20. November 1928

20. November 1928

20. November 1928

20. November 1928

20. November 1928

20. November 1928

20. November 1928

20. November 1928

20. November 1928

20. November 1928

20. November 1928

20. November 1928

20. November 1928

20. November 1928

20. November 1928

20. November 1928

20. November 1928

20. November 1928

20. November 1928

20. November 1928

20. November 1928

20. November 1928

20. November 1928

20. November 1928

20. November 1928

20. November 1928

20. November 1928

20. November 1928

20. November 1928

20. November 1928

20. November 1928

20. November 1928

20. November 1928

20. November 1928

20. November 1928

20. November 1928

20. November 1928

20. November 1928

20. November 1928

20. November 1928

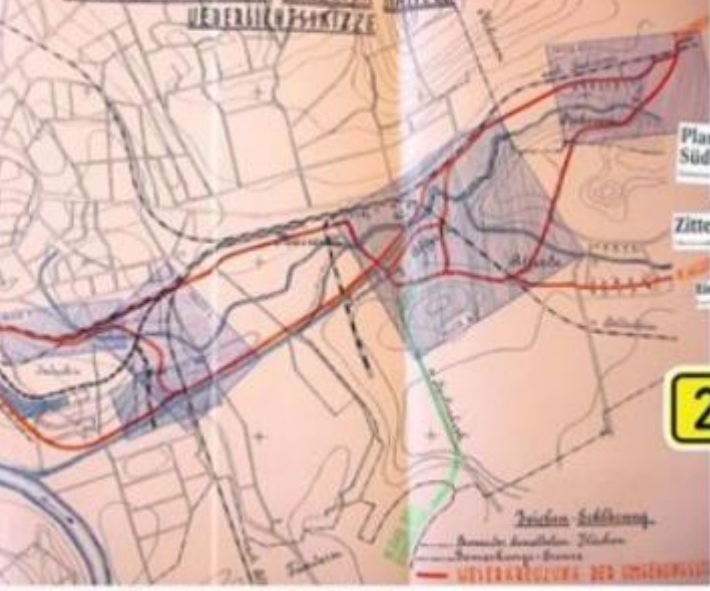
20. November 1928

20. November 1928

20. November 1928

„Umgehungsstraße südlich Hameln“

In den 1920er Jahren wurde die Reichsbahn in Deutschland und in Hameln als ein...



Das ist ein Plan für eine Umgehungsstraße...



Der Schutz der Lebensräume von...

Der Thronstuhl brennt

Im Januar 2014 wurde der Thronstuhl...

Planer nehmen letzte Hürde: Südümgehung ist greifbar nahe

Immerhin: Die Planungsarbeiten...

Zittern um die Südümgehung

Immerhin: Die Planungsarbeiten...

Ein Schlüssel für die Südümgehung

Immerhin: Die Planungsarbeiten...

Das Gold fließt an Hameln vorbei

Nach der letzten Entscheidung...

Südümgehung: Jetzt läuft's rund

Immerhin: Die Planungsarbeiten...

Mit Tunnel - ohne Tunnel

Immerhin: Die Planungsarbeiten...

Autobahn für Hameln

Die geplante Autobahn über Wils...

Weggerückt - rangelockt

2004 und 2005 wird ein Hameln...

Schnelle Trasse bis nach Beber

Nach dem Scheitern der...

Der Thronstuhl brennt

Immerhin: Die Planungsarbeiten...

Planer nehmen letzte Hürde: Südümgehung ist greifbar nahe

Immerhin: Die Planungsarbeiten...

Zittern um die Südümgehung

Immerhin: Die Planungsarbeiten...

Ein Schlüssel für die Südümgehung

Immerhin: Die Planungsarbeiten...

Das Gold fließt an Hameln vorbei

Nach der letzten Entscheidung...

Südümgehung: Jetzt läuft's rund

Immerhin: Die Planungsarbeiten...

Mit Tunnel - ohne Tunnel

Immerhin: Die Planungsarbeiten...

Der Thronstuhl brennt

Immerhin: Die Planungsarbeiten...

Planer nehmen letzte Hürde: Südümgehung ist greifbar nahe

Immerhin: Die Planungsarbeiten...

Zittern um die Südümgehung

Immerhin: Die Planungsarbeiten...

Ein Schlüssel für die Südümgehung

Immerhin: Die Planungsarbeiten...

Das Gold fließt an Hameln vorbei

Nach der letzten Entscheidung...

Südümgehung: Jetzt läuft's rund

Immerhin: Die Planungsarbeiten...

106

36

35

217

1



Das ist ein Plan für eine Umgehungsstraße...



DEWEZET, 15.08.2015

Südümgehung ausgebremst

OVG: Planfeststellungsbeschluss rechtswidrig und nicht vollziehbar

VON HANS-JOACHIM WEIB

Lüneburg. Hammer-Urteil in Lüneburg. Der 7. Senat des Niedersächsischen Oberverwaltungsgerichts (OVG) hat gestern Abend nach intensiver Beratung festgestellt, dass der Planfeststellungsbeschluss für den Bau der Südümgehung Hameln rechtswidrig und nicht vollziehbar ist. In einem weiteren Verfahren hat es die Klage abgewiesen. Markus Brockmann, Leiter der Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr in Hameln, reagierte irritiert: „Ich bin überrascht und ein wenig enttäuscht, weil ich aus dem

Verlauf des Verfahrens heraus nicht damit gerechnet habe.“

Die Lüneburger Richter haben nunmehr in drei Verfahren den Klagen Privater insoweit stattgegeben, als sie die Rechtswidrigkeit und mangelnde Vollziehbarkeit des Planfeststellungsbeschlusses festgestellt haben. Dem Planfeststellungsbeschluss hafteten mehrere Mängel an. Zum einen sei die FFH-Verträglichkeitsprüfung unzulänglich, da fehlerhaft von einer zu engen Gebietsabgrenzung ausgegangen werde, die nur den Gewässerkörper der Fluthamel, nicht aber den Uferstrandstreifen einbeziehe. Zudem

ziehe der geplante Bau der Straße eine Beeinträchtigung von für das FFH-Gebiet charakteristischen Vogelarten durch verkehrsbedingte Immissionen nach sich. Darüber hinaus liege ein Verstoß gegen die Wasserrahmenrichtlinie vor. Die Planfeststellungsbehörde habe die Auswirkungen des Vorhabens auf die Gewässerqualität von Remte und Fluthamel nicht ausreichend abgearbeitet.

Da der Senat den Planfeststellungsbeschluss nicht aufgehoben, sondern lediglich seine Rechtswidrigkeit und mangelnde Vollziehbarkeit festgestellt hat, hat die Planfeststellungsbe-

hörde jetzt die Möglichkeit, die festgestellten Fehler nachträglich durch eine Planergänzung zu beheben. Die Revision zum Bundesverwaltungsgericht hat der Senat nicht zugelassen.

„Die gute Nachricht ist, dass wir nun die Möglichkeit haben, nachzubessern. Hätte das Gericht die Südümgehung kassiert, hätte das bedeutet, dass wir bei Null anfangen müssten“, sagte Brockmann, nachdem er das Urteil der Lüneburger Richter verdaut hatte. Wie viele weitere Jahre die Südümgehung nun auf sich warten lässt, vermochte er jedoch nicht zu sagen. ► SEITE 9



„Von Anfang an der Wurm drin“

Lüneburger Richter bemängelt Trassenführung der Südumgehung durch FFH-Gebiet

VON HANS-JOACHIM WEBB

Lüneburg. „Ich hatte zwar gehofft, dass wir obliegen, aber es ist nicht das totale Aus“, sagt Markus Brockmann. Wie viel Zeit das in Anspruch nehmen wird, kann der Leiter Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr indes noch nicht sagen: „Das ist davon abhängig, was alles angefasst werden muss. Wir müssen nun erst einmal die schriftliche Urteilsbegründung abwarten.“

Die Lüneburger Richter hatten festgestellt, dass von der geplanten Südumgehung teilweise Flächen betroffen sind, die im Jahr 2005 von der niedersächsischen Landesregierung gegenüber der Europäischen Kommission als Fauna-Flora-Habitat, als FFH-Gebiet „Hamel und Nebenbäche“ für das Europäische Schutzgebietssystem Natura 2000 gemeldet wurden und die geplante Trassenführung eine mehrfache Quersung und die Trassennahme von Flächen des FFH-Gebiets vorsehe.

Dabei hatten gestern Mittag sowohl Kläger als auch Beklagte das Gerichtsgebäude in Lüneburg mit Zuversicht verlassen. Amsel, Drossel, Fink und Star – kaum eine Vogelart, die am zweiten Verhandlungstag keine Erwähnung fand. In der Verlängerung zur Entscheidung um die Südumgehung ging es vornehmlich um den Artenschutz der Brutvögel, deren Lebensräume im Falle des Trassenbaus nicht nur gefährdet seien, sondern auch die Tiere selbst, wie Dr. Frank Niederstadt vor dem Senat betonte.



Markus Brockmann (l.) und sein Mitarbeiter Andreas Kuklinski mit dem Sachverständigen Prof. Dr. Thomas Kaiser (re.).



Letzte Besprechung vor dem Plädoyer vor dem Lüneburger Gerichtsgebäude. Die Kläger mit ihren Anwälten und Sachverständigen. HW

„Die Verbotstatbestände liegen uns am Herzen und deswegen müssen wir das jetzt prüfen“, sagte der Rechtsanwalt aus Hannover. Die These der Kläger: Ohne vollständige Brutvogelkartierung sei die Planung der Südumgehung unvollständig. Gerade das Tötungsverbot habe eine enge Rechtsprechung erfahren. „Die Vögel fliegen in Höhen, in denen der Verkehr stattfindet“, sagte Niederstadt.

Auch Prof. Dr. Thomas Schreiber als Sachbeistand der Kläger bemängelte, dass die Planungsbehörde die Verbotstatbestände nicht hinreichend und individuenbezogen abgearbeitet habe. Diese seien jedoch ernst zu nehmen, denn alleine darauf ergebe sich ein rechtlicher Mangel. Eine Meinung der Prof. Dr. Thomas Kaiser vehement widersprach. „Das überzeugt mich die Fachwelt“, sagte der Sachbeistand der Beklagten Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr. Eine Brutvogelkartierung sei für das Verfahren ohne Relevanz, weil Brut- und Aufzuchtzeiten berücksichtigt würden und sichergestellt sei, dass kein Vogel getötet werde. Kaiser verteidigte die artenschutzrechtliche Prüfung des Planänderungsbeschlusses mit einer zugrunde liegenden Bestandsaufnahme der Vogelarten. Diese sei nach anerkannter Methode ausgeführt worden, die auch andere

Gerichte akzeptiert hätten. Als Beispiel nannte der Gutachter die Erweiterung des Flughafen München. Und der Verteidiger der beklagten Landesbehörde, der Münchener Rechtsanwalt Dr. Andreas Geiger, erinnerte daran, dass am Oberrhein bereits Ausgleichsflächen geschaffen worden seien.

Richter mahnt Anwälte, sich nicht in Details zu verbeißen

Immer wieder mahnte der Vorsitzende Richter die Prozessbeteiligten mit Blick auf die Uhr, sich nicht immer wieder in Details zu „verbeißen“, da vieles schon im Laufe des langen Verfahrens schriftlich abgearbeitet worden sei. Er forderte die Anwälte auf, nach einer kurzen Unterbrechung ihre Plädoyers zu halten.

Doch bevor die Parteien das Wort bekamen, hat Kläger Dr. Hubertus Welch das Gericht um das Wort: „Was haben die gegen Einwände bislang gebracht? Wir haben eine Lärmschutzwand für den Einwohler in Afforde und eine etwas nach Norden verschobene Trasse“, sagte er und führte umfangreich aus, warum ein Hecht keine Gruppe jage. Fast flüchtig bat der Rechtsanwalt und Notar sodann das Gericht: „Wenn Sie

für Hameln und Niedersachsen etwas tun wollen, erklären Sie den Plan für rechtswidrig und heben Sie ihn auf.“ „Dann kann ich mich nur anschließen“, unterstrich Niederstadt und fügte hinzu: „In der Planung ist von Anfang an der Wurm drin. Eine Neuplanung wäre eine bessere Variante als langjährige Nachbesserungen.“ Schließlich gebe es eine relevante Überschreitung der Schadstoffwerte im Bereich der Hamel. Diese Beeinträchtigung müsse kumuliert mit der Lärmbelastung gesehen werden, unterstrich der Anwalt. Aus Sicht der Kläger seien die Maßstäbe weit überschritten. So seien die Arbeiten zu dicht an dem Gewässer geplant, was Störungen der Fischarten nicht ausschließe. Zudem sei bezüglich der Hamel der Hydromorphologie, den tatsächlich vorhandenen Gewässerstrukturen und dem damit verbundenen Abflussverhalten keine Beachtung geschenkt worden. Deshalb sei davon auszugehen, dass es zu einer Verschlechterung komme. „Das alles hätte nicht in unsere Schriftstücke gehört, sondern in die Planung. Es sind Alternativen möglich und deshalb sind diese zu prüfen“, schloss Niederstadt sein Plädoyer und forderte die Aufhebung des Planänderungsbeschlusses.

Geiger stellte voran, dass die Südumgehung für Hameln von

großer Bedeutung sei. „Die Bevölkerung wartet schon seit Jahren darauf“, unterstrich er. Den Klägern warf er vor, überwiegend Belange des Naturschutzes und damit öffentliche Belange zu vertreten als die eigenen. „Die Naturschutzvereine haben dem Vorhaben längst zugestimmt“, sagte der Jurist und forderte, die Klagen abzuweisen.

Beide Anwälte stellten ihren Plädoyers allerdings einen Dank an das Gericht voran. Die Verhandlung habe „die Rechtsgespräche in Offenheit ermöglicht“ (Geiger) und Niederstadt hob den enormen Zeitaufwand hervor, den der Senat ermöglicht habe. Auch der Vorsitzende Richter bedankte sich bei Klägern und Beklagten für die konstruktive Zusammenarbeit. „Wir haben viel mitgenommen, was uns auch in den Beratungen beschäftigen wird“, sagte Schölte und fügte hinzu: „Eine überrasgende Entscheidung können wir nicht billigen, das wissen wir, denn sie wird einer Seite nicht gefallen. Aber wir dürfen auch nicht sehenden Auges in eine Revision laufen.“

Die Prozessbeteiligten verließen daraufhin das Gerichtsgebäude – alle zu diesem Zeitpunkt jeweils optimistisch. Bis dann die Richter nach langer Beratung die Südumgehung vorerst ausbremsen.

BUND im Jahr 2015



BUND für Umwelt und Naturschutz
Deutschland e.V.
Friends of the Earth Germany

Kreisgruppe Hameln-Pyrmont

www.kreisgruppehameln.de

Vorsitzender
Ralf Hermes
Klosterberg 13
31785 Hameln
Tel. 0515154810
E-Mail: ralf.hermes@bund.de

11.04.2015, 14:08:20

00000000 - am Montag, 13. - 2015 08:08

Nds. Straßenbauverwaltung
z.Hg. Herr Brockmann

nachrichtlich OVG Lüneburg
per E-Mail

Bezug: Berichterstattung der DEWEZET vom 15. August 2015:
„Von Aöling an der Wurm sich“ – Lüneburger Richter
bermingeln Inassentierung der Südumgehung durch 1111 Gebiet

Antrag auf Richtigstellung / Bitte um Erläuterung

Sehr geehrte Damen und Herren,
in den o.g. Zeitungsbereich wird sowohl in der Druckausgabe, wie auch auf der [DEWEZET](http://DEWEZET.de),
[Seite im Internet](http://www.dewezet.de) folgende Aussage wiedergegeben:

„Geiger stellte vor, dass die Südumgehung von großer Bedeutung sei. „Die Bevölkerung
wird schon seit Jahren darauf“ unterrichtet. Den Klägern war es vor allem, überwiegend
Belange des Naturschutzes und damit öffentliche Belange zu vertreten als die eigenen. „Die
Naturschutzverbände haben dem Vorhaben längst zugestimmt“, sagte der Jurist und forderte,
die Klagen abzulehnen.“

Von Prozessbeschlechtern wurde uns bestätigt, dass Herr Dr. Geiger tatsächlich diese
Aussage getätigt hat.

Wir bitten Sie hiermit um einen Nachweis für die Behauptung, dass die
Naturschutzverbände die Südumgehung stützen. Andernfalls beantragen wir eine
offizielle Richtigstellung von ihrer Seite.

Der BUND ist ein nach §29 BNatSchG anerkannter Naturschutzverband. Unsere Kreisgruppe
hat sowohl im Rahmen des Raumordnungsverfahrens, wie auch im beklagten
Hörverfahren schriftlich die Einwände gegen die Planungen vorgebracht und
den Bau der Süddurchführung Hameln abgelehnt. An dieser Haltung hat sich nie etwas
geändert. Nachzulesen sind unsere Positionen auf der [Hameln BUND-Internetseite](http://Hameln.BUND-Internetseite.de).
Für Zustimmung oder NÄRL zu diesem Projekt ist uns nicht bekannt.

Wenn Dr. Geiger als Rechtsbeistand der Straßenbauverwaltung im Abschlussplädoyer die
Naturschutzverbände wahrheitsbewahrend für die Position der Straßenbauverwaltung
instrumentalisiert haben sollte, so sind diese im Verfahren, welches so nicht stehen
bleiben darf.

In der Hoffnung auf eine baldige Antwort verbleibe ich
mit umweltfreundlichen Grüßen

Ralf Hermes

<p>VERZEICHNIS BUND und Kreisgruppen Berliner Platz 2, 10117 Berlin 18303300001</p>	<p>VERZEICHNIS Kreisgruppe Hameln-Pyrmont BUND 31785 Hameln 0515 154810 0515 154810-1100</p>	<p>Der BUND ist ein anerkannter Naturschutzverband § 29 Bundesnaturschutzgesetz. Erweitert durch die Kreisgruppen auf den Gebieten der Bundesländer und von den Kreisgruppen beauftragt mit bestimmten Aufgaben.</p>
---	--	--



Sachstand Süddurchführung Hameln (eine persönliche Bewertung)

Verschiedene Positionen: Jedes Großprojekt hat auch seine Schattenseiten. Wer die Diskussionen und insbesondere die veröffentlichten Positionen (kritisch) verfolgt, der wird feststellen, dass einiges, was in den Raum gestellt wird, nicht richtig ist. Dass die Aussagen zu ausreichenden Berücksichtigung der Belange des Natur- und Artenschutz falsch waren, hat aktuell das Gericht entschieden. Aber auch die Entlastungswirkung der geplanten Trasse ist geringer als der Eindruck, der erweckt wird. Hameln ist ein Mittelzentrum mit überwiegend „Ziel- und Quellverkehr“ und unterscheidet sich deutlich von anderen Orten, wo die Masse der Menschen einfach nur durchfahren.

Kostenfaktor: Millionenbeträge sind schon in die Planung zur „Südumgehung“ geflossen. Dreistellig würde wohl der Eurobetrag (120 Millionen?), sollte es zu einer Realisierung der Trasse kommen. Was könnte Mann/Frau mit diesem Geld alternativ für unsere Stadt tun? Würden wir wirklich eine Straße bauen, wenn wir die Stadt die Gelder aufbringen müsste? Die Frage stellt sich nicht, denn es sind verschiedene Finanztopfe, die da eine Rolle spielen. Aber es ist ein Irrglaube, dass die Stadt Hameln die Strecke „geschenkt“ bekommt. Die finanzielle Belastung z.B. durch die Veränderung der Straßenbaulast im Verlauf der dann umgewidmeten innerstädtischen Straßen (ehemals Bundesstraßen) wurde nie diskutiert.

Zustimmungssuggestion: „Alle wollen doch die Strecke!“ Diese These wird in den Raum gestellt. Schaut man genauer hin, so gibt es keine Bürgerinitiative „Pro Südumgehung“. Es gibt auch keine Dauerstaus oder im Verhältnis zu anderen Städten unzumutbare Belastungen. Hier empfiehlt sich z.B. ein Blick auf Bad Oeynhausen. Es gibt bei uns keinen öffentlichen Proteststurm weder im Internet, noch real auf der Straße oder an den Häusern. Auch nicht nach dem jetzt veröffentlichten Gerichts Urteil. Die Leute sind mehrheitlich teilnahmslos.

Profiteure beachten: Wer „gewinnt“ durch die geplante Straßenbaumaßnahme? In erster Linie sind es Baufirmen und Planungsbüros, die durch das Projekt eine gigantische Arbeitsbeschaffungsmaßnahme erhalten. Man sollte daher genauer hinschauen, ob nicht so mancher Verfechter der Durchfahrung nicht auch wirtschaftlich mit dem Profit verknüpft ist.

Baustellenbelastung: Was hier über Jahre auf die Bürger/innen der Stadt zukame, wird nicht thematisiert.

Alternativen: Als BUND haben wir über Jahrzehnte versucht, nicht nur die Argumente gegen das Projekt zu nennen. Einen Großteil unserer Energie verbrachten wir damit, für alternative Lösungen zu werben, Fahrradfahren, ÖPNV, CarSharing ... Mit viel Zeitaufwand versuchten wir praktische Lösungen vorzuschlagen. Die Verantwortlichen der Stadt aber auch die Bürger machten nur sehr halbherzig mit. Gleichgültigkeit und Bequemlichkeit überwiegen.

Danke: Verhindert wurde die Umsetzung der Planung nicht durch die Argumente des BUND. Entscheidend waren die Klagen mehrerer Anwohner, die allerdings neben ihren individuellen Anliegen auch den gemeinnützigen Belangen des Naturschutzes zu ihrem Recht verholfen haben. Dafür verdienen sie ausdrücklich unsere Anerkennung.

Ralf Hermes

P.S.: Die Südumgehung ist gar keine „Umgehung“. Bei den Planungen handelt es sich um eine innerstädtische Entlastungsstraße. Die Bitte daher an alle, sprachlich „sauber“ zu bleiben, auch wenn sich Umgehungstraße viel besser anhört.

Hameln, 17.09.2015

V.i.S.d.P.: Ralf Hermes, BUND KG Hameln-Pyrmont, Berliner Platz 4, 31785 Hameln



www.hameln-pyrmont.bund.net

Schulterschluss für die Südumgehung

Abgeordnete: Plan des Bundes nicht hinnehmbar

VON MARC FISSER

Hameln. Beschert der Bund Hameln eine „Westumfahrung“, indem er die Bundesstraße 83 durchs Klütviertel führt – und stirbt damit das Großprojekt der Südumgehung im Zuge der BI? So jedenfalls lässt sich der Referentenentwurf für den Bundesverkehrswegeplan 2030 (BVWP) interpretieren. Der Aufschrei in der Region ist groß, Stadt und Landkreis wollen die Einstufung durch das Verkehrsministerium nicht hinnehmen. Wie Oberbürgermeister Claudio Griese (CDU) sagt, wird die Projektgruppe zur Südumgehung nach Ostern zusammenreten, um eine Eingabe an den Bund abzustimmen. Dem Gremium gehören neben den Spitzen der Stadt- und Kreisverwaltung sowie des Hamelner Geschäftsbereichs der Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr Vertreter des Arbeitgeberverbandes AdU sowie die Bundestagsabgeordneten Gabriele Lösekrug-Möller (SPD) und Michael Vietz (CDU) an. Die Gruppe war 2015 nach dem Gerichtsurteil gegen die Südumgehung und mit Blick auf den neuen Bundesverkehrswegeplan gegründet worden.

Wie Griese gestern erklärte, bemüht er sich um Termine in den Verkehrsministerien von

Land und Bund, um deutlich machen zu können, wie wichtig die Südumgehung – nicht nur für Hameln – einzuschätzen sei. „Die Südumgehung ist absolut prioritär, das muss sich auch im Bundesverkehrswegeplan abbilden“, betont Lösekrug-Möller. Sie habe Verkehrsminister Alexander Dobrindt (CSU) bereits brieflich aufgefordert, die Einstufung zu überprüfen. „Die Westumgehung ist wie Karl aus der Kiste gekrochen“, stellt die Parlamentarische Staatssekretärin des Bundesverkehrsministeriums fest. „Sie kann höchstens eine Folgemaßnahme zur Südumgehung sein. Allein ist sie völlig unsinnig.“ Auch für Vietz kann die Westumfahrung keine Alternative zur Südumgehung sein. Die ebenfalls in Hameln-Pyrmont heimische Bundestagsabgeordnete Jutta Krellmann (Linke) hält es für „besonders ärgerlich, dass in der Landesverkehrsbehörde offensichtlich die linke Hand nicht weiß, was die rechte tut“. Ein Projekt dieser Größenordnung bedürfe einer politischen Abstimmung und einer breiten Bürgerbeteiligung, sagt die Parlamentarierin. Sie spricht von „Kuddelmuddel in der Planung und Verkehrschaos auf den Straßen“.

Die drei Volksvertreter appellieren an die Bürger und Institutionen, das jetzt gestartete

Vom Fort Luise aus soll die Südumgehung über die Weser hinweg nach Affede und Rohrsen führen. Für die Verwirklichung sind aber neue Fragezeichen aufgetaucht.

Foto: Dana

Beteiligungsverfahren des Bundes zu nutzen. Vietz setzt auf „zusätzliche oder ergänzende gute Argumente, die schon bei der fachlichen Überarbeitung in Richtung des Kabinettsentwurfs zu einer Neueinstufung führen könnten“. Lösekrug-Möller meint, dass es sich lohnt, an einem Strang zu ziehen: Dies habe gerade erst das Beispiel der nach jahrelangen Protesten abgewendeten Güterbahnhauptstrecke gezeigt.

Vietz geht davon aus, dass die Chancen für die Südumgehung „auch nach der Einstufung in die neue Kategorie ‚weiterer Bedarf mit Planungsrecht‘ gegeben sind beziehungsweise sich nicht groß verschlechtert haben“. Das Ziel bleibe, die Südumgehung zur Baureife zu bekommen, um dann beim

Bund das Geld zur Umsetzung zu beschaffen. Weil die Finanzierung einfacher wäre, wenn das Vorhaben im „vordringlichen Bedarf“ stünde, will Vietz sich „selbstverständlich für eine Höherstufung einsetzen – genauso wie für die Ortsumgehungen in Groß Berkel und Rehler“. Sie seien als Einheit mit der Südumgehung zu betrachten. Lösekrug-Möller hält auch die Abkehr des Bundes von den Planungen für den Ithtunnel bei Eschershausen für „völlig unmöglich“. Dies habe sie in dem Schreiben an Dobrindt ebenfalls klargestellt. „Es gibt noch Einflussmöglichkeiten“, sind die Abgeordneten überzeugt. Vietz: „Noch ist nichts in Stein gemeißelt.“ Und Oberbürgermeister Griese versichert: „Wir bleiben am Ball!“

DEWEZET 23.03.2016



INFO

Bürgerbeteiligung läuft

Bei der Erstellung des Bundesverkehrswegeplanes werden diesmal die Bürger beteiligt. Jeder Interessierte hat bis zum 2. Mai die Möglichkeit, per Internet (www.bmvi.de) oder Post (Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur, Referat G12, Invalidenstraße 44, 10115 Berlin, Stichwort „BVWP 2030“) zu dem Entwurf Stellung zu nehmen. Der Bund will in den nächsten Jahren 264,5 Milliarden Euro in seine Straßen, Bahnstrecken und Wasserwege investieren. Der BVWP 2030 ist eine Prioritätenliste, die den „vordringlichen Bedarf“ und den „erweiterten Bedarf“ darstellt. Eine Anmerkung könnte sein, dass Verkehrsverhältnisse in einer Region anders sind als angenommen, erklärt Minister Dobrindt. Das Beteiligungsverfahren sei jedoch keine „Volksabstimmung“ für oder gegen einzelne Projekte. Die Stellungnahmen werden geprüft, bevor der Plan im Sommer vom Kabinett beschlossen und damit verbindlich wird. Die Eingaben werden nicht einzeln beantwortet, geplant ist aber ein Bericht, wie mit ihnen umgegangen wurde. Zur Umsetzung der Projekte sind später entsprechende Gesetze, Verwaltungs- und Beteiligungsverfahren vorgesehen, auch der Rechtsweg bleibt offen. *mafi*

„Planerisch würden wir bei null beginnen“

Westumgehung wird wichtiger als die Südumgehung eingestuft: „Kleiner Schock“ für Stadt und Landesbehörde

VON SVENJA-A. MÖLLER

Hamel. Die Südumgehung hat ihren Status als wichtiges Projekt verloren. Um genau zu sein: Nach dem am Mittwoch veröffentlichten Bundesverkehrswegeplan gilt sie nur noch als sogenannter „weiterer Bedarf mit Planungsrecht“. Ihren Status als Projekt mit vordringlichem Bedarf haben Experten ihr aberkannt. Dafür ist nun die fast in Vergessenheit geratene Westtangente wieder oben auf. Ihr wurde – so wie zuvor eigentlich auch der Südumgehung – ein vordringlicher Bedarf eingeräumt. Für die Stadt war das ein kleiner Schock.

„Das hat uns sehr überrascht. Die Westumgehung ist für uns eine Maßnahme, die wir für die weitere Zukunft irgendwann mal vorgesehen haben“, sagt Stadtbaurat Hermann Aden. Insbesondere eigentlich erst dann, wenn die Südumgehung bereits erstellt ist. Da der Westumgehung nun jedoch eine höhere Priorität als der Südumgehung eingeräumt wurde, sind diese Pläne nun vorerst hinfällig. Die Westumgehung sollte eigentlich die Ergänzung zur Südumgehung sein – und nicht



Die Westumgehung könnte bei der Kläranlage entlanglaufen. Konkrete Pläne gibt es noch nicht. Foto: Wal

DEWEZET, 18.03.2016

andersherum, erklärt Aden. Niedersachsen habe die Westumgehung für den Bundesverkehrswegeplan gemeldet. „Aber sicherlich nicht mit der Erwartung, dass sie in den vordringlichen Bedarf kommt“, so Aden. Man wolle nun die eingeräumte Beteiligungszeit nutzen, um auf den Entwurf des Wegeplanes einzuwirken.

Das bestätigt auch Markus Brockmann, Leiter der Niedersächsischen Landesbehörde für

Straßenbau und Verkehr in Hameln. Auch für ihn sei die Herabstufung einer kleiner Schock gewesen. „Aber auch nur ein kleiner, kein großer Schock“, so Brockmann. Offenbar sei beim Bundesverkehrswegeplan eine neue Kategorie ins Leben gerufen worden. Statt „Weiterer Bedarf“ heißt es nun „Weiterer Bedarf mit Planungsrecht“. „Weiterer Bedarf würde bedeuten, dass wir nichts, aber auch gar nichts mehr machen dür-

fen. Auch nicht weiter planen“, erklärt Brockmann. Der Zusatz „mit Planungsrecht“ würde es nun immerhin zulassen, dass die Akte Südumgehung nicht vollkommen geschlossen werden muss. „Ob man die Südumgehung dann aber auch bauen darf, ist allerdings die Frage“, erklärt der Leiter der Landesbehörde. Für ihn gehört die Südumgehung in die Kategorie „vordringlicher Bedarf“.

Daher müsse man sich nun

dafür einsetzen, dass die Südumgehung wieder den vordringlichen Bedarf erhält. Die Westumgehung habe man mal ins Spiel gebracht, um Punkte wie den Mertensplatz zu entlasten. „Ohne viel aufs Papier gebracht zu haben, wollten wir diese westliche Umgehung anmerken. Auch, um zu schauen, ob sie überhaupt Chancen hätte“, erklärt Brockmann. Nun habe sich gezeigt: In Berlin werden ihr offenbar sogar größere

Chancen als der Südumgehung eingeräumt. „Wir haben aber noch keine Detailkenntnisse, was zu diesem Entschluss geführt hat“, sagt Brockmann.

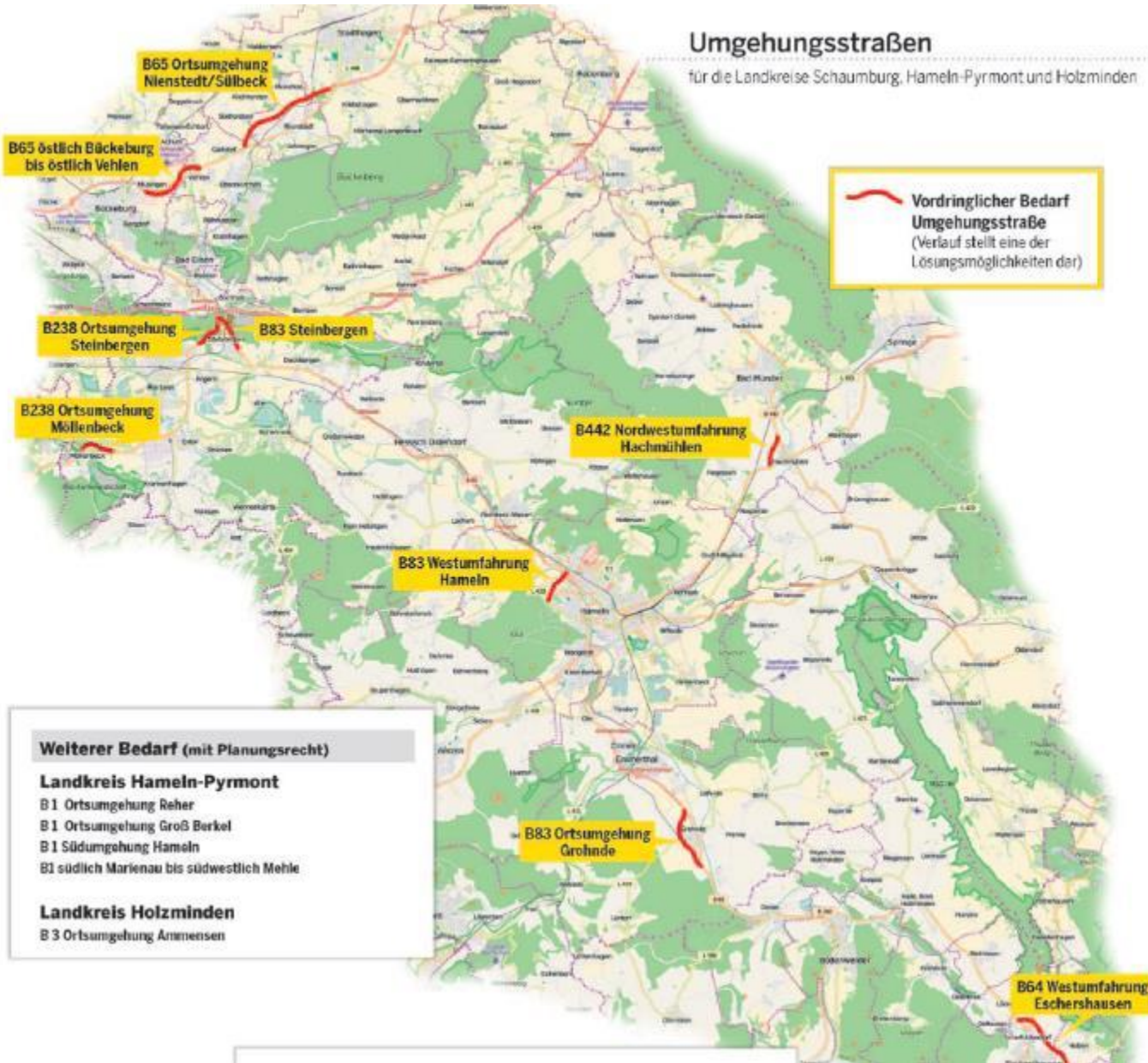
Anders als zur Südumgehung gibt es zur westlichen Umgehung noch keinerlei Pläne. „Es ist nur eine Idee“, sagt Brockmann. „Planerisch würden wir wieder bei null beginnen.“ Und das, nachdem jahrelang an der Südumgehung und ihrer Genehmigung gefeilt worden war. Ob die Westumgehung nun der Südumgehung vollständig den Garaus gemacht hat, will Stadtbaurat Hermann Aden so nicht beantworten. „Wir arbeiten noch daran. Die Hoffnung stirbt zuletzt“, so Aden.

Brockmann erklärt: „Der Referententwurf des Bundesverkehrswegeplanes zeigt bisher nur das Abstimmungsergebnis. In der kommenden Zeit werden Bund und Länder in Verhandlungen treten.“ Es sei also noch Zeit vorhanden, um das Ruder wieder heranzureißen. Die Südumgehung scheint nicht vollends verloren. „So kurz vorm Ziel möchte man doch nicht aufgeben“, sagt Brockmann.



Umgehungsstraßen

für die Landkreise Schaumburg, Hameln-Pyrmont und Holzminden



Südümgehung – Baustart in vier Jahren?

Planer arbeiten Umweltaspekte ein / 2019 könnte die Genehmigung für das Jahrhundertprojekt vorliegen

VON MARC FISSER

HAMELN. Es geht um ein Straßenstück von gut sieben Kilometern, aber es ist zu einem wahren Jahrhundertprojekt geworden: Die Diskussion um den Bau einer „Südümgehung“ für Hameln hat bereits 1928 begonnen – nun könnte genau diese Tatsache im Mittelpunkt wähebeworther Reden bei der Eröffnungsfeier im Jahr 2028 stehen. Tatsächlich: Während mancher Hamelner seinen Glauben an die Verwirklichung des Projektes inzwischen aufgegeben hat, sieht nun eine Punktländung zum „100-Jährigen“ im Raum. Denn die Verbindung zwischen Rohrsen/Affende und Fort Luise entlang der Fluthamel ist trotz aller Steine, die einige Gegner ihr in den Weg gelegt haben, nicht vom Tisch, im Gegenteil.

Seit dem Urteil des Oberverwaltungsgerichtes Lüneburg im August 2015 – der Rechtsstreit dauert seit 2004 an – wird in Hameln daran gearbeitet, die kritischen Umweltaspekte so in der Planung zu berücksichtigen, dass der Bauabschluss danach möglichst nicht mehr angezweifelt ist. Marius Brockmann, Leiter des Hamelner Geschäftsbereiches der Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr, unterstreicht: „Die Südümgehung wäre ein Riesengewinn für Hameln. Sie bietet viele Vorteile und ist die einzige Chance, die Innenstadt und Afferde zu entlasten.“ Es sind drei Punkte, die in den Unterlagen nachgebetert werden:

1. Die Stadtverwaltung ist damit befasst, die Schutzziele für das Flora-Fauna-Habitat an der Hamel und Fluthamel klären zu definieren.

2. Das Straßenplanungsbüro Swelco in Hannover entwickelt Ideen, wie die strengen Vorgaben für den Wasserschutz eingehalten werden können. Grundsätzlich darf durch eine Baumlinie kein Gewässer schaden. Dazu müssen eventuell technische



Wenn die „Südümgehung“ Wirklichkeit werden sollte, wird der Verkehr vom Düh her über eine Brücke in die Fluthamelstraße geführt (siehe Kartenausschnitt). Die Ortsumfahrung von Afferde wäre der erste Teil des Gesamtprojektes.

FOTO: DANJA

Lösungen bei Brockmann nennt ein Beispiel: Dort, das in einem Rückhaltebecken gesammelte Regenwasser der Fahrbahn nicht direkt in einen Bach geleitet werden, sei der Bau einer Rohrleitung zu einer geeigneten Stelle denkbar.

3. Das Dortmunder Ingenieurbüro Dr. Kaiser wertet die Anforderungen an den Artenschutz aus. Auch daraus werden bauliche Maßnahmen abgeleitet. Die Crux: Es müssen die Bedürfnisse von solchen Tieren berücksichtigt werden, die in dem Gebiet noch gar nicht gesehen wurden, dort aber vorkommen könnten, etwa der Fiedel.

Sind die Papiere für das ergänzende Planfeststellungsverfahren vollständig gehen sie zur Prüfung und Genehmigung nach Hannover. „Den Änderungsantrag bei der Planfeststellungsbehörde wollen wir Ende 2016 stellen“, kündigt Brockmann an. Er betont: „Die Unterlagen sollen so gut sein, dass wir neue Klagen

vermeiden und ans Ziel kommen.“ Sollte es keinen neuen Streit geben, könnte 2019 der Bauabschluss ergehen. Aber auch dann würden noch keine Bagger anrollen. Denn erst einmal müsste der Deutsche Bundestag einen festen Geld lockerschießen – sicherlich

mehr als die bisher vorgeschlagenen 125 Millionen Euro. Inzwischen aber gilt das Vorhaben als „vordringlich“ und ist politisch unstrittig – anders als die „Westumgehung“ vom Klärwerk ins Klü-

viertel, sodass das grüne Licht aus Berlin im Idealfall mit der Verabschiedung des Haushaltes 2020 erleuchtet sein könnte. Danach würde die Landesbehörde die Detailplanung aktualisieren, denn zwischenzeitlich haben sich einige Normen verändert. Die Ausschreibung und die Vergabe an die Baufirmen erfordern weitere Zeit. Somit rechnet Brockmann „im besten Fall“ mit einem Baustart 2021. Zählt man die vorgeschlagte Bauzeit von gut sechs Jahren hinzu, wirkt das 100-Jahr-Jubiläum. Das Teilsbaum hat 1928 empfohlen, südlich der Stadt eine zweite Weserbrücke zu errichten und sie ans Netz nach Hannover und Hildesheim anzuschließen. Hameln müsse vom Durchgangsvorkehr entlastet werden.

Vier Bauabschnitte

Die Planer gehen von vier Bauabschnitten für die Südümgehung Hameln aus:

1. Ortsumgehung Afferde: Neubau der Strecke vom Knotenpunkt Hestersecker Weg/Fluthamelstraße bis zur neuen Gabelung B.VB.217 nordöstlich Afferde, dort Anschluss an die bestehende B1.

2. Anschluss der Ortsumgehung Afferde an die B217 nordöstlich Rohrsen. Danach sind die Bereiche Hestersecker Weg, Tunnelstraße und Berliner Platz vor allem vom Schwerverkehr mit Ziel in-

dustriegebiet 50d entlastet.

3. Ausbau der Fluthamelstraße mit Neubau der Brücke in Höhe Stüvesstraße. Herstellung einer nickwärtigen Erreichbarkeit der Grundstücke zwischen Hestersecker Weg und Südbad.

4. Bei der an Fort Luise anschließenden Weserbrücke – 205 Meter lang, kein Fahrradweg – und der aufzustandenden Fährbahn inklusive Eisenbahnbrücke bis zum Südbad. Einrichtung des Knotenpunktes mit Brücke an der Kühmannstraße. mz



Diskussion am 23.03.2017

WOZU EINE SÜDUMGEHUNG?

Wann wird sie endlich gebaut?

Was wird aus unserem Kleingarten?

Hameln

**DONNERSTAG,
23.3.2017, 19 UHR
SUMPFBLOME**

BÜRGER*INNENDIALOG

Expert*innen am 23.3. im Dialog:
Hermann Aden (Stadt Hameln), Ralf Hermes (BUND), Markus Brockmann & Uta Weiner-Kohl (Straßenbaubehörde) & Dieter Mefus (AdU)
Einführender Vortrag von Dagmar Köhler & Bernhard Gelderblom
Moderation:
Britta Kellermann
www.gruene-hamel.de

**BÜNDNIS 90
DIE GRÜNEN**

Grüne luden zum Bürgerdialog

24.03.2017

Naturschützer fragen: Wozu die Hamelner Südumgehung?

*HAMELN. Der Bau der Hamelner Südumgehung ist zu einem Jahrhundertprojekt geworden – Generationen von Verkehrspolitikern und Straßenplanern haben sich daran schon abgearbeitet. Wird sie jemals gebaut – sollte sie überhaupt gebaut werden? So lautete die Fragestellung beim „Bürger*innendialog“ der Grünen Hameln-Pyrmont.*



Rund 70 Zuhörer kamen zum „Bürger*innendialog“ der Grünen zum Thema Südumgehung Hameln. In der ersten Reihe (v. li.): Ralf Hermes (BUND), Hermann Aden (Stadt), Dieter Mefus (Unternehmerverband AdU), Ute Weiner-Kohl und Markus Brockmann (beide Straßenbaubehörde).



Viele Detailinfos auf: www.bund-hameln.net

BUND
Kreisgruppe Hameln-Pyrmont

NEWSLETTER | THEMEN UND PROJEKTE | BUFDNDNIS_STOP_TTIP | TERMINE | ÜBER UNS | FILME | ARCHIV | ÖKOTIPPS

Kreisgruppe Hameln-Pyrmont

Startseite > Themen und Projekte > Verkehrter Verkehr? > Umfahungsstraßen > Süddurchführung Hameln

Braucht Hameln die Süddurchführung?

Der BUND Hameln-Pyrmont beschäftigt sich seit 1991 mit den Planungen zur Süddurchführung Hameln.

Hier gibt es einen Überblick über aktuelle Nachrichten aber auch ältere Stellungnahmen, Meldungen, Positionen. Diese Seite ist bewußt ein alternatives Themendossier für Menschen, die sich auch mit kritischen Aspekten zur Süddurchführung auseinandersetzen wollen.

BUND Karrikatur 1991

Suchbegriff >>

Ein Klick auf die Bilder führt zum Download der Info:

BRENNESSEL
Süddurchführung Hameln
10 Argumente

THEMEN UND PROJEKTE

- Atomkraft
- Bauausschusssitzungen
- Baumschutz
- Energiecheck
- Europa
- Gesunde Ernährung
- Gentechnik
- Klimaschutz
- Politik
- PoKoKi
- Müllverbrennung Hameln
- Natur- und Umweltschutzzentrum
- Stadtentwicklung Hameln
- Streuobstwiese Thüste
- Tag des offenen Garten
- Verkehrter Verkehr?**
- Baumunfälle
- Umfahungsstraßen**
- Westdurchführung Hameln
- Süddurchführung Hameln**
- Fahrradverkehr
- Luftreinhalteplan
- Parklotsystem
- Wahlen
- Waldschutz

Vorbemerkung:

BUND-Sonderheft Süddumfahrung /2002 Seite 5

Wortspielerei?

Die „Süddumgehung“ ist keine Fußgängerstrecke. Sie ist eine Straße – auf Straßen fährt man. Also richtiger ist Süddumfahrung!
Die Straße führt nicht um Hameln herum, sondern durch Hameln hindurch! Richtiger ist also der Begriff „durchführung“.
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 „Süddumgehung“ richtigerweise „Süddurchführung“!

13. August 2016
Veranstaltungseinladung: Rad-Exkursion zum Verlauf der geplanten Süddumgehung / Süddurchführung

Rad-Exkursion zum Verlauf Bitte weitersagen!!!!!!!