



Fraktion im Regionalrat Detmold

GRÜNE RR Dt, Weißenborn 3, 33014 Bad Driburg
Bundesministerium für Verkehr und
digitale Infrastruktur
Referat G12
Invalidenstraße 44
D – 10115 Berlin

Helga Lange
Tel 05201 828248

Werner Loke
Tel 05284 5657

Geschäftsführung
Martina Denkner
Weißenborn 3
33014 Bad Driburg
Tel 05253 975597
Fax 05253 930998
regionalrat@gruene-owl.de

27. April 2016

BVWP 2030

Sehr geehrte Damen und Herren,

Ziel der Öffentlichkeitsbeteiligung ist die „fachliche Überprüfung“ der im Entwurf des BVWP 2030 getroffenen grundsätzlichen Festlegungen, insbesondere im Hinblick auf die aus dem Gesamtplan resultierenden Auswirkungen auf die Umwelt.

Der vorliegende Entwurf des BVWP „Straße“ bedarf der Überarbeitung, da er

1. schwere handwerkliche Fehler in der Kosten–Nutzen–Analyse enthält,
2. die berechnete Entlastung von Mensch und Umwelt verfehlt,
3. fehlende Netzzusammenhänge nicht erkennt,
4. unvollständige Projektdaten als Grundlage verwendet,
5. Engpässe nicht beseitigt, sondern verschiebt und
6. Straßenverbindungen benennt, die nicht realisierbar sind und vor Ort nicht unterstützt werden.

Im Einzelnen:

1. Handwerkliche Fehler:

Fehlerhafte Berechnungen in einem Grundlagenwerk wie dem Entwurf des BVWP führen zu Fehlentscheidungen und damit zu erheblichen Belastungen für die Umwelt und für die Menschen.

Fatal wird es, wenn bereits die Grundlagen der Wirtschaftlichkeitsberechnung fehlerhaft sind.

Die Nutzen-Kosten-Berechnungen des BVWP fußen offensichtlich auf veralteten Planungsgrundlagen und müssen revidiert werden. Die Ergebnisse dieser Revision müssen in die Neubewertung der Projekte einfließen.

Nur so kann der BVWP insgesamt zu belastbaren Aussagen kommen.

Als ein Beispiel für solche fehlerhaften Grundaussagen benennen wir die B83 Höxter Godelheim (B83-G10-NW-he-Ni-T4NW).

Zwar ist das Vorhaben in der Dringlichkeitsstufe mit „KB – kein Bedarf“ geführt. Dennoch ist es symptomatisch für fehlerhafte Planungen und daher gut geeignet, ohne in konkrete Einzelprojekte einzusteigen, das Prinzip zu erläutern.

Die B83 neu wird nach den PRINS an die B64 alt angeschlossen, die südlich der Bahnlinie Ottbergen-Holzminden verläuft. Die B64 neu ist aber bereits planfestgestellt und verläuft nördlich der Bahnlinie Ottbergen-Holzminden. Für eine Anbindung ist also die Querung der Bahnlinie – sicherlich nicht höhengleich – notwendig. Der Landesbetrieb Straßen NRW hat Planungen vorgelegt, die B83 neu an die B64 neu über einen mehr als 25 m hohen Damm quer durch die Aue des Flusses Nethe zu führen. Ein solches Vorhaben würde natürlich das Nutzen-Kosten-Verhältnis deutlich verändern.

Projekte, die unter derart deutlichen handwerklichen Fehlern eingestuft wurden, sind in der Kategorisierung völlig neu zu bewerten.

2. Verfehlte Entlastung von Mensch und Umwelt

Ein wichtiges Ziel des vorliegenden Entwurfes des BVWP ist es, Menschen und Umwelt von unnötigen Belastungen freizustellen und gleichzeitig ein bundesweit angelegtes Straßenverkehrsnetz darzustellen.

Dieses Ziel wird deutlich verfehlt, weil die Betrachtung der Verkehrsflüsse nicht ausreichend detailliert vorgenommen wurde. Eine rein rechnerische Untersuchung und einfache Hochrechnung der Verkehrsdaten (Summe der Fahrzeuge aus den bisherigen Straßen wird wohl auch ungefähr die Anzahl der Fahrzeuge auf der neuen Straße sein) ist dabei nicht ausreichend. Besonderheiten wie Ziel- und Quellverkehre werden nicht erfasst.

Als ein Beispiel führen wir hier die B1 Salzkotten (B1-G10-NW-T2-NW) an.

Eine Entlastung durch eine Umfahrung ist nicht zu erwarten, da die B1 alt in Salzkotten hauptsächlich von Ziel- und Quellverkehren betroffen ist. Der Fernverkehr läuft seit Jahren in diesem Abschnitt unproblematisch über die A44.

Maßnahmen zur Entlastung der B1 innerhalb der Ortschaft (Attraktivierung des desolaten ÖPNV, Anreize für den Umstieg auf andere Verkehrsträger als den MIV, Überarbeitung der unglücklichen Kombination von Ampeln und Kreisverkehren, die zu vermeidbaren Rückstaus im Stadtzentrum führen) sind schneller, kostengünstiger und damit Zielführender umzusetzen.

Eine Überbauung des Hedertals wäre dagegen unter Umweltgesichtspunkten höchst problematisch. Eine neue Trasse würde den bisher erfolgreich auf die A44 gelenkten Schwerverkehr erneut anziehen und der durch eine neue Streckenführung für den überwiegenden Teil der Nutzer verlängerte Weg in das Oberzentrum Paderborn würde zu zusätzlichen, aber unnötigen Belastungen und Immissionen führen.

Weitere Beispiele für Projekte, die die berechnete Entlastung von Mensch und Umwelt verfehlen sind:

- Projekt B64 / B51-G10-NW-T5-NW OU Herzebrock-Clarholz: Durchschneidung von für die Natur wertvollen Bereichen und Gewässern.
- Projekt B238-G10-NW-NI-T2-NW - OU Kalletal-Hohenhausen: Freiraumbedeutung nicht ausreichend gewertet.
- Projekt B239-G20-NW-T4-NW - B 239 Bad Salzuflen (K 4) - Herford (A 2): Prognosezahlen schließen Entlastung aus.
- Projekt B239-G20-NW-T3-NW - B 239 Bad Salzuflen (L 712 - K 4)

Projekte, die die berechnete Entlastung von Mensch und Umwelt nicht leisten können, ja teilweise die Belastung noch erhöhen, sind in der Kategorisierung herabzustufen.

3. Fehlender Netzzusammenhang

Der vorliegende BVWP-Entwurf verfolgt das Ziel, einen großräumigen Netzzusammenhang herzustellen.

Dieses Ziel wird verfehlt, da Netzzusammenhänge konstruiert werden, die in der Realität nicht vorhanden sind.

Als Beispiel für ein solches Vorgehen führen wir den Bereich Lage-Lemgo B66 neu, B238 neu (B66-G30-NW-T3-NW) an.

Eigens durchgeführte Verkehrszählungen mit amtlichem VZ- Gerät wiesen stagnierende bzw. rückläufige durchschnittliche tägliche Verkehrsstärken (DTV) aus.

Dabei war weder ein signifikanter Zubringerverkehr von der B 66 aus Richtung Bielefeld, noch von der B 239 aus Richtung Bad Salzuflen kommend, zu verzeichnen.

Ein Netzzusammenhang ist daher für das Projekt zu verneinen.

Vielmehr zeigt der neue Verkehrsentwicklungsplan für Lage diverse Möglichkeiten intelligenterer Verkehrsstromlenkung auf.

Weitere Beispiele für fehlenden Netzzusammenhang sind:

- Projekt B1/B66-G20-NW-T3-NW – B 66 Blomberg/Großenmarpe – (L 712) – Barntrop (B 66)
- Projekt B1/B66-G20-NW-T4-NW – B 66 OU Barntrop: wesentliche Projekte im Netzzusammenhang stoßen auf kommunalpolitische Ablehnung

Ohne Netzzusammenhang können diese Projekte im BVWP nicht weiter verfolgt werden.

4. Unvollständige Projektdaten

Eine sinnvolle Bewertung von Projekten ist nachvollziehbar nur mit vollständigen und inhaltlich stimmigen Projektdaten zu erreichen.

Als ein Beispiel für unvollständige Projektdaten führen wir die B238 Nordumgehung Lemgo (B238 – NW – OU Lemgo (L 712 – B 238 alt) – B238-G10-NW-NI-T1-NWTEIL – VB) an.

In dieser Projektbeschreibung werden veraltete Projektdaten verwendet. Aktuelle Untersuchungen von Verkehrsströmen fehlen im BVWP.

Ohne belastbare Zahlengrundlage ist aber die Zerstörung des Ilsetals nicht zu rechtfertigen: denn die aktuellen Verkehrszahlen liegen deutlich unter den Werten, die ursprünglich die Planung rechtfertigen sollten. Die aktuell zu erwartende Entlastung beträgt nur 26%, denn der höchste Anteil der Fahrten ist Ziel- und Quellverkehr von und nach Lemgo, und der wird durch die vorliegende Planung nicht tangiert.

Weitere Beispiele für Projekte, die auf unvollständigen oder fehlerhaften Projektdaten beruhen sind:

- Projekt B1/B66-G20-NW-T1-NW – OU Blomberg-Herrentrop: die Verkehrszählungen dokumentieren sinkendes Verkehrsaufkommen.
- Projekt B1/B66-G20-NW-T2-NW – OU Blomberg-Istrup: die Verkehrszählungen dokumentieren gleich bleibendes Verkehrsaufkommen.

Ohne vollständige und belastbare Projektdaten müssen diese Projekte um jeweils eine Kategorie herabgestuft werden.

5. Keine Beseitigung, sondern Verschiebung von Engpässen

Der vierspurige Ausbau der B61 in 2 Abschnitten zwischen Rheda-Wiedenbrück und Gütersloh (B61-G10-NW-T1-NW) und im weiteren Verlauf zwischen Gütersloh und

Bielefeld-Ummeln (B61-G10-NW-T2-NW) ist das einzige Straßen-Projekt, bei dem die Engpassbeseitigung ausdrücklich aufgezeigt wird. Allerdings führt eine mögliche Beseitigung des Engpasses zwischen Gütersloh und Bielefeld dazu, dass auf dem zwischen den beiden Teilprojekten liegenden, bereits jetzt vierspurig ausgebauten Ring im Bereich von Gütersloh ein auch derzeit schon bestehender Engpass deutlich verstärkt wird.

Wir kritisieren dieses im BVWP-Entwurf als vordringlich eingestufte Projekt, weil es erhebliche negative Auswirkungen im Bereich Gütersloh hat, die nicht berücksichtigt werden.

Es ist ein handwerklicher Fehler des BVWP, dass er 2 Teilprojekte benennt, aber die dazwischen liegende Ring-Straße im Bereich Gütersloh in keiner Weise einbezieht. Die Simulation basiert auf groben Schätzungen. Die zukünftige Verkehrssituation wird maßgeblich durch die Fertigstellung der A33 und durch die OU Ummeln bestimmt werden. Wie sich hier die Verkehrsströme insgesamt zukünftig entwickeln, ist derzeit nicht zu prognostizieren. Die Planungsunterlagen für die OU Ummeln beinhalten keine Untersuchungen für die Auswirkungen auf das Verkehrsaufkommen im Bereich des Rings von Gütersloh.

Die Kosten-Nutzen-Analyse ist nicht transparent und kann nicht nachvollzogen werden.

Die Beschreibung und Bewertung der voraussichtlichen erheblichen Umweltauswirkungen ist unvollständig. Die Emissionen werden nur grob geschätzt und nicht berechnet. Die deutliche Erhöhung der Belastungen im Bereich des Rings in Gütersloh wird nicht berücksichtigt. Eine Bewertung der Zunahme der Auswirkungen durch Lärm- und CO₂-Belastungen insgesamt wurde für dieses Projekt nicht vorgenommen.

Die städtebauliche Beurteilung kann nicht nachvollzogen werden. Die städtebauliche Bedeutung müsste „hoch“ eingestuft werden statt „mittel“. Die Bewertung der positiven Wirkungen mit ++ ist nicht nachvollziehbar sowie falsch und zeigt, dass die Gesamtauswirkungen bei der Bewertung nicht berücksichtigt bzw. zugrunde gelegt werden.

Die Aussage in PRINS, dass die staugefährdete Streckenlänge um 2,3 km reduziert wird, also vollständig, ist falsch, da sich die Staugefährdung bei Realisierung des geplanten Ausbaus gem. BVWP auf dem Ring in Gütersloh auf einer Strecke von mind. 7 km Länge stark erhöhen wird.

Als Konsequenz aus diesem Mangel fordern wir die Herabstufung von „vordringlicher Bedarf – Engpassbeseitigung“ in „weiterer Bedarf“.

6. Benennung von umstrittenen Straßenverbindungen

Hier muss beispielhaft die B66n im Bereich Bielefeld aufgeführt werden.

Der Zuständige Ausschuss und die Mehrheit der im Rat vertretenen Parteien der Stadt Bielefeld lehnt dieses Projekt entschieden ab.

Es handelt sich um ein rein innerstädtisches Projekt ohne ausreichenden Bezug zum bundesweiten Netz.

Die Anbindung der B61 und der im Bau befindlichen A33 an die A2 war bereits zum BVWP 2003 durch die Ortsumgehung Bielefeld -Heepen (Ostring, Eckendorfer Straße) gegeben. Für eine weitere Schnellstraße besteht kein nachweisbarer verkehrlicher Nutzen. Die innerstädtische Verkehrsentslastung ist mehr als überschaubar und rechtfertigt keinen Neubau durch gewachsene Wohnquartiere, da innerstädtischer Lebens-, Natur- und Wohnraum zerstört und zerschnitten wird. Die 6,2 km lange Trasse würde mit 40 Meter Breite und bis zu 17 m Höhe die Oststadt zerschneiden und das beliebte Grüne Band zerstören. Die Investitionen ins Grüne Band wären verloren. Grünzonen am Wiehagen und die Täler von Mühlenbach und Baderbach würden teilweise zerstört. Für die Trasse müssten viele Häuser abgerissen werden. Viel innerstädtisches Bauland würde wegfallen. Für die Sportlerinnen und Sportler auf dem Rußheidesportplatz direkt neben der B66n würde die Situation unerträglich, ebenso für die Schülerinnen und Schüler Russheideschule, die sich auch direkt neben der Trasse befindet.

Frischlufthbahnen in das Stadtzentrum werden unterbrochen: die geplante Trasse blockiert die Frischluftzufuhr vom Nordhang des Teutoburger Waldes in das Zentrum von Bielefeld. Hitze- und Schadstoffbelastungen nehmen zu.

Die Bürgerinnen und Bürger haben bereits zum Widerstand aufgerufen.

Projekt, die derart umstritten sind, können nicht im vordringlichen Bedarf kategorisiert werden.

Wir fordern daher die Herabstufung von „vordringlicher Bedarf“ in „weiteren Bedarf“.

Weitere Beispiele für Projekte, die vor Ort umstritten sind bzw. nicht unterstützt werden, sind:

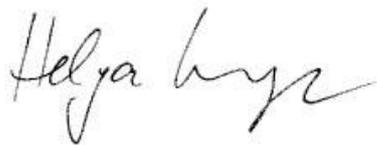
- Projekt B513-G10-NW – OU Harsewinkel (empfindliche Bereiche von Natur- und Landschaft werden berührt und durchschnitten und es gibt vor Ort keine breit getragene Unterstützung dieser Trasse.)
- Projekt B239-G20-NW-T2-NW – B 239 Lage (B 239 N) – Bad Salzufflen/Schötmar (L 712): Ratsbeschluss der Stadt Lage vom 21.6.2012.

Auch hier müssen die vor Ort umstrittenen Projekte jeweils um eine Kategorie herabgestuft werden.

Der vorliegende Entwurf des BFWP „Schiene“ bedarf der Überarbeitung für ein Vorhaben, weil es durch eine veränderte Planung einen wesentlichen besseren Nutzen-Kosten-Faktor erreicht, indem eine sehr teure Untertunnelung vermieden wird. Beispiel dafür ist das Projekt VB 2-016-V01 ABS/NBS Hannover-Bielefeld. Eine Engpassbeseitigung ist hier unbedingt erforderlich. Der BVWP sieht aber mit einem 2-gleisigen Neubaustrecke zwischen Echartorf und Porta Westfalica mit einem Tunnel im Bereich des Wesergebirges mit 1,9 Mrd. € vor. Diese Baukosten könnten deutlich verringert werden und damit zu einem verbesserten Nutzen-Kosten-Faktor führen, wenn auf die Untertunnelung im Bereich des Wesergebirges verzichtet wird. Dieser Mangel führt dazu, dass wir die Untertunnelung ablehnen und fordern, dass diese Schienenverbindung auf vorhandener Strecke ertüchtigt wird. Eine Engpassbeseitigung in dieser Form halten wir allerdings für unverzichtbar und würden es auch für angemessen halten, diese Engpassbeseitigung als „vordringlicher Bedarf - Engpassbeseitigung“ und damit in die höchste Prioritätsstufe einzustufen.

Wir bitten, uns über den weiteren Verlauf, insbesondere über die Mängelbehebung, zu unterrichten.

Freundliche Grüße



Helga Lange

(Vorsitzende)



Werner Loke

(Stellvertretender Vorsitzender)