

Planfeststellungsbeschluss 10.3.04

Vorhaben keine bestehenden Wegebeziehungen zerstört werden, besteht auch keine anderweitige rechtliche Verpflichtung zur Kostenübernahme.

Aus bautechnischen Gründen wäre ein Radweg durchaus möglich, allerdings wären die zusätzlichen Kosten nicht unerheblich. Sofern die Stadt bereit ist, die Kosten für den Bau des Radweges zu tragen oder sich ein anderer Kostenträger finden sollte, könnte der Radweg im Rahmen der Bauausführung angelegt werden.

Die Stadt Hameln hält es weiterhin für sinnvoll, die Kuhbrückenstraße an die Südumgehung anzubinden, da dadurch die Gewerbegebiete besser angebunden und Umwege vermieden werden.

- Der Anschluss Kuhbrückenstraße war in den ursprünglichen Planungen vorgesehen. Im Rahmen der notwendigen Einsparungen wurde die Anbindung aus der Planung genommen, da sie zwar durchaus wünschenswert, aus verkehrlichen Gründen aber nicht zwingend notwendig ist. In einem Gutachten von September 2000 wurden die verkehrlichen Auswirkungen des Verzichts auf den Anschluss Kuhbrückenstraße sowohl auf die Folgeknoten als auch auf das nachgeordnete städtische Netz untersucht. Als Ergebnis wurde eine geringfügige Verlagerung des Verkehrs von der Südumgehung im innerstädtischen Bereich auf das vorhandene städtische Netz festgestellt. Die geplanten Knotenpunkte weisen außerdem eine ausreichende Leistungsfähigkeit auf.

Grundsätzlich ist der Wunsch der Stadt Hameln nachzuvollziehen. Da aber, wie erläutert, der Anschluss Kuhbrückenstraße nicht zwingend notwendig ist, kann der Vorhabensträger hierzu nicht verpflichtet werden. Bei einer anderweitigen Finanzierung wäre die Herstellung eines Anschlusses, auch nach Fertigstellung der Südumgehung, möglich. Die planerische Grundlage könnte auch über einen Bebauungsplan erfolgen.

Landkreis Hameln - Pyrmont

Der Landkreis Hameln-Pyrmont hält im überörtlichen Interesse ebenfalls einen Radweg im Zuge der Weserbrücke, der die Verbindung zu dem östlich und westlich von Hameln bereits bestehenden Radwegenetz herstellt, für wünschenswert.

- Wie bereits im Rahmen der Einwendung der Stadt Hameln erläutert, besteht keine Verpflichtung, einen Radweg vorzusehen. Da der Vorhabensträger aber die Vorteile eines parallel geführten Radweges erkannt hat, ist zumindest für den innerstädtischen Bereich zwischen Kuhlmannstraße und Hastenbecker Weg ein Radweg vorgesehen. Der ursprünglich auch an anderen Abschnitten vorgesehene Radweg fiel, da keine Verpflichtung des Bundes besteht, den vom Bundesministerium geforderten Einsparungen zum Opfer.

BUND

BUND

1. Kosten – Nutzen – Analyse

Aus den Planunterlagen seien nicht die durch den Bau der Südumgehung entstehen Folgekosten für die Stadt Hameln zu entnehmen. Insofern liege keine vernünftige Kosten – Nutzen – Analyse vor. Die Folgekosten seien mit in den Abwägungsprozess aufzunehmen.

- Eine Nutzen–Kosten–Abwägung erfolgt bereits im Rahmen der Aufstellung des Bundesverkehrswegeplanes und somit auf einer höheren Planungsebene. Mit der Aufnahme in den Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen – Anlage zum Fernstraßenausbaugesetz 1993 – ist der Bedarf der Maßnahme festgestellt.

Im Rahmen der Planfeststellung wird also nicht mehr über den grundsätzlichen Bedarf entschieden, sondern nur über die Rechtmäßigkeit der vorgelegten Planung.

Auf die Stadt Hameln kommen durch die Baumaßnahme Folgekosten zu, die aber im Hinblick auf die Vorteile, welche die Südumgehung für die Stadt mit sich bringt, gering sind. Im Übrigen wird die Baumaßnahme von der Stadt Hameln eindeutig unterstützt.

2. Verkehrsentslastungswirkung

Nach Ansicht des BUND ist die Verkehrsentslastung für die einzelnen innerstädtischen Straßenzüge, die durch die Südumgehung erreicht werden soll, aus den Planunterlagen nicht hinreichend ersichtlich. Die tatsächliche Entlastung sei rein rechnerisch und für den Bürger kaum bemerkbar. Außerdem stellten die Verkehrszahlen für 2015 lediglich Prognosen dar. Die mangelnden städtebaulichen Auswirkungen der Entlastung seien im Raumordnungsverfahren 1991 offen angesprochen worden. Die SU habe nur den Zweck, den heutigen „Status quo“ festzuschreiben. Sie habe also im Umkehrschluss die Funktion, den Verkehrszuwachs überhaupt erst zu ermöglichen.

- Für die Planung der Südumgehung wurde im Auftrag des Straßenbauamtes durch das Ingenieurbüro Hinz ein Verkehrsgutachten erstellt. Die Ergebnisse dieses Gutachtens sind im Erläuterungsbericht (Unterlage 1) unter den Punkten 2.2 bis 2.4 auf den Seiten 9 bis 14 dargestellt. Dabei sind sowohl die derzeitigen Verkehrsbelastungen als auch die Prognosen für 2015 mit und ohne Südumgehung ersichtlich. Die Darstellung ist richtig und plausibel. Zukünftige Verkehrsentwicklungen, die u.a. mit in die Frage der Notwendigkeit eines Straßenbaus einfließen, können nur Prognosen sein. Diese Prognosen sind nicht zu beanstanden. Aus den Darstellungen ist zu entnehmen, dass mit dem Bau der Südumgehung im Innenstadtbereich eine Verkehrsentslastung einher geht. Bis zum Jahr 2015 werden sich die Verkehrsmengen allerdings insgesamt erhöhen, so dass die Differenzen gegenüber den heutigen Zahlen geringer sind. Verglichen mit den Verkehrsprognosen für 2015 ohne Südumgehung entsteht allerdings eine erhebliche Entlastung – und dieses ist hier maßgebend.

3. Fehlende Variantenprüfung eines alternativen Nullfalles

Der BUND rügt den Verzicht der Berechnung eines alternativen Planungsnullfalles. Eine ernsthafte Prüfung, ob z.B. durch Maßnahmen der Verlagerung des Ziel- und Quellverkehrs auf alternative Verkehrsträger eine ähnliche Entlastungswirkung wie durch die SU erzielt werden könnte, sei nicht erfolgt. Nach Ansicht des BUND liegt hier ein ernsthafter Planungsfehler vor.

- Bei der Einwendung des BUND wird der Charakter des Planfeststellungsverfahrens als gesetzlich geregeltes Verfahren zur Beurteilung der Zulässigkeit einer konkret beantragten Straßenbaumaßnahme verkannt. Das Planfeststellungsverfahren dient nicht der politischen Willensbildung oder einer Bewertung der Verkehrs- und Umweltpolitik. Es ist vielmehr zu überprüfen, ob sich das beantragte Vorhaben im Rahmen der derzeitigen fachplanerischen und gesetzlichen Vorgaben bewegt, und nach § 17 FStrG zugelassen werden kann. Ungeachtet dessen erkennt die Planfeststellungsbehörde dabei durchaus die Bedeutung begleitender Verkehrskonzepte an. Obwohl die Stärkung des ÖPNV und anderer Verkehrsträger sinnvoll ist und z.B. die Ausweitung des schienengebundenen Personennah- und -fernverkehrs als attraktive Alternative zum Individualverkehr zu den erklärten Zielen der Bundes- und der niedersächsischen Landesregierung gehört (vgl. LROP I), sehen die heutigen politischen bzw. gesetzgeberischen Entscheidungen jedoch ein integriertes Verkehrskonzept mit unterstützenden Maßnahmen des Straßenbaus vor. Trotz eines anerkannten Bedarfs zur Förderung des ÖPNV, des Schienenverkehrs etc. kann z.Zt. nicht davon ausgegangen werden, dass durch deren Unterstützung Straßenbauplanungen vollständig ersetzbar sind. In diesem Zusammenhang sei auf eine Verkehrswegeprognose der Bundesregierung verwiesen, wonach die Deutsche Bahn AG ihre Kapazität vervierfachen müsste, um allein den bis 2010 zu erwartenden Zuwachs des PKW-Verkehrs auf die Schiene zu verlagern. Um nur 10 % des derzeitigen Straßengüterverkehrs zu übernehmen, müsste die Deutsche Bahn ihre Schienenkapazität im Nah- und Fernverkehr verdoppeln. Dies ist weder kurz- noch mittelfristig zu realisieren und zu finanzieren. Selbst bei einem erheblichen Leistungszuwachs anderer Verkehrsträger ist die Annahme unrealistisch, dass diese

das gesamte, stetig wachsende Verkehrsaufkommen bewältigen, alle Mobilitätsbedürfnisse abdecken und den Individualverkehr weitgehend ersetzen könnten.

4. Umweltfolgen

Als Ergebnis der SU würden nach Ansicht des BUND die Bürger im Stadtgebiet Hameln, im Wohngebiet Kuckuck, in der Hamelner Straße und im Altdorf Afferde mit einer weiteren Erhöhung der Schadstoffimmissionen und mit einer zunehmenden Verlärmung leben müssen. Gleiches gelte für die an der B1 und B 217 liegenden Dörfer und Städte, die in Zugzwang gebracht würden, ebenfalls eigene Ortsumgehungen zu bauen oder mit einer weiteren Verkehrszunahme zu leben.

- Zur Frage der Schadstoffimmissionen und der Verlärmung wird auf die Ausführungen im Rahmen der Umweltverträglichkeitsprüfung verwiesen (Teil B, IV).

5. Landschaftsbild

Der BUND fordert, die negativen Auswirkungen der aufgeständerten Trasse, der Brücken und der Anschlussbauwerke an die B 217 auf das Stadt- und Landschaftsbild und die damit verbundene Identität und touristische Entwicklung höher zu gewichten, um nicht wieder gut zu machende Schäden zu verhindern.

- Im Rahmen der Umweltverträglichkeitsprüfung in Teil B IV dieses Beschlusses wurden auch die negativen Auswirkungen auf das Stadt- und Landschaftsbild berücksichtigt. Insgesamt wurde die Baumaßnahme nach Abwägung aller Vor- und Nachteile für die einzelnen Schutzgüter als umweltverträglich eingestuft. Auf die entsprechenden Ausführungen wird verwiesen.

6. Radwegeführung

Der BUND hält das Fehlen eines Radweges an der Trasse für einen erheblichen Planungsmangel in Hinblick auf eine ganzheitliche Verkehrslösung.

- Auf die Ausführungen zur Radwegeproblematik bei der Behandlung der Einwendungen der Stadt Hameln und des Landkreises Hameln – Pyrmont wird verwiesen.

7. Verkehrsunfallproblematik

Anhand der für die neue Straße geplanten Entwurfsgeschwindigkeiten ist nach Auffassung des BUND zu befürchten, dass neue Unfallschwerpunkte geschaffen werden.

- Die Entwurfsgeschwindigkeiten sind unter Beachtung der vorhandenen Randbedingungen nach den Richtlinien für den Straßenentwurf richtig gewählt worden. Im Übrigen besteht jederzeit die Möglichkeit, sofern notwendig, durch verkehrsbehördliche Maßnahmen Geschwindigkeitsbegrenzungen vorzunehmen.

8. Hameltal – Hochwasserabfluss und Wildwechselbeziehungen

In Anbetracht der zeitweise auftretenden erheblichen Niederschlagsmengen sei der Hamel - Durchlass nicht ausreichend bemessen. Es solle anstelle der geplanten Dammlösung eine Aufständigung geprüft werden. Diese hätte auch für die Tierwelt Vorteile (Wildwechselbeziehungen), da der Verinselungseffekt der westlichen Hamelniederung einschließlich des DÜT reduziert würde. Ein weiterer positiver Nebeneffekt einer Aufständigung wäre eine Verbesserung der Kaltluftströme.

- Im Rahmen einer hydraulischen Berechnung wurden auch die Weiten der Brückenfelder über die Hamel untersucht. Als Ergebnis wurde für die Bewältigung des Hochwasserabflusses eine lichte Weite von 24 m ermittelt. Dieses Maß wurde allein aus ökologischen Gesichtspunkten

- mit einem zweiten Brückenfeld um 14 m auf 38 m erweitert und ist damit in Bezug auf den Hochwasserabfluss überdimensioniert.
- Die lichte Weite von 38 m ist geeignet, Wanderbewegungen der Tiere im Hameltal aufrecht zu erhalten. Diese Weiten sind sowohl für die nachgewiesenen gewässergebundenen Tierarten als auch für potentiell vorkommende Großsäuger ausreichend dimensioniert. Zur Kompensation von gestörten Wanderbewegungen wurden zudem die umgebenden Flächen im Bereich der Hamel tierökologisch aufgewertet (vgl. Maßnahme E 1 in Unterlage 12.3.2).
 - Das zur Beurteilung der klimatischen Auswirkungen beim Deutschen Wetterdienst in Auftrag gegebene Klimagutachten kommt zu dem Ergebnis, dass durch das Vorhaben keine nennenswerten Kaltluftströme unterbunden werden können, da es kaum zu erheblichen Kaltluftströmungen im Hameltal kommt und die Dämme zudem relativ schnell von Kaltluft überflossen werden.

9. Verzicht auf Verlegung der K 60

Der BUND beantragt, einen Verzicht der Verlegung der K 60 zu überprüfen und den Verkehr auf der bestehenden Trasse zu belassen. Der Neubau des Anschlusses führe zu unnötiger Flächenversiegelung mit minimalen Vorteilen für den Autofahrer. Die eingesparten Finanzmittel könnten sinnvoller für eine Radwegelösung auf der neuen Weserbrücke genutzt werden.

- Die in den Planunterlagen vorgesehene Variante ist vor allem in Hinblick auf die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs die beste Lösung. Das Belassen der K 60 an alter Stelle würde zu zwei direkt aufeinander folgenden Kreuzungen bzw. Einmündungen führen. Wenn nur der Anschluss der K60 nach Hilligsfeld erhalten bleiben sollte, müsste der Verkehr von Afferde nach Hilligsfeld und umgekehrt die B1 als Linksabbieger im Versatz befahren. Die vorgesehene Variante ist übersichtlicher, führt zu wesentlich weniger Linksabbiegern und ist aus Gründen der Verkehrssicherheit eindeutig zu bevorzugen. Außerdem lässt sie die Option für eine spätere Umgestaltung der Kreuzung in eine höhenungleiche Kreuzung offen.
- Der höhere Flächenbedarf ist als negativ anzusehen. Er ist im Hinblick auf die deutlichen verkehrlichen Vorteile jedoch zu rechtfertigen und somit auch zulässig (Teil B, V, 5.). Im Übrigen wird seitens des Vorhabensträgers die Durchführung eines Flurbereinigungsverfahrens unterstützt. Dieses könnte helfen, die negativen Auswirkungen zu verteilen und zu minimieren.

10. Missverhältnis von Ausgleichsmaßnahmen zu Umweltbeeinträchtigungen

Der BUND hält die Ausgleichsmaßnahmen für zu niedrig angesetzt und fordert eine Überprüfung. Die Ersatzmaßnahme E 5, die als Ausgleich für die negativen Auswirkungen der Aufständerung über die Fluthamel und der neuen Weserbrücke dienen soll, sei nach Ansicht des BUND eindeutig zu klein bemessen.

- Um eine vollständige Kompensation der Eingriffe zu erreichen wurden durch das beauftragte Fachbüro die beeinträchtigten Werte und Funktionen qualitativ und, soweit möglich, quantitativ erfasst und geeigneten landschaftspflegerischen Maßnahmen gegenübergestellt. In Abstimmung mit der unteren Naturschutzbehörde wurde ein landschaftspflegerischer Begleitplan erstellt. In diesem Plan (Unterlage 12) sind alle Eingriffe und die jeweiligen Kompensationsmaßnahmen aufgeführt. Insgesamt wird eine vollständige Kompensation erzielt. Die Maßnahme ist nach der Umweltverträglichkeitsprüfung (Teil B, IV) und auch aus naturschutzrechtlicher Sicht (Teil B, V) nicht zu beanstanden.
- Bei der Kompensation für den Eingriff der Aufständerung in Weserniederung und Mündungsbereich der Fluthamel ist zu berücksichtigen, dass neben der Maßnahme E 5 auch die Ausgleichsmaßnahme A 3 mit einer Größe von 3, 57 ha angesetzt ist (vgl. Unterlage 12.1, S. 94 Tabelle 18)

11. Flächeninanspruchnahme

Der BUND bemängelt das Missverhältnis zwischen neu zu versiegelnder (8, 38 ha) und zur Entsiegelung vorgeseher Fläche (1, 99 ha).

- Im Rahmen der Planung wurde die Möglichkeit der Flächenentsiegelung als naheliegendster Ausgleich für Neuversiegelung eingehend geprüft. Ein Straßenrückbau in dicht besiedelten Gebieten ist wegen der verbleibenden Erschließungsfunktionen nur in sehr geringem Umfang möglich. Auch nicht mehr genutzte Straßenabschnitte sind teilweise noch als Wirtschaftswege zwingend notwendig. So kann nur ein Teilbereich der neu zu versiegelnden Fläche durch Entsiegelungen ausgeglichen werden. Die restliche Versiegelung wird anderweitig kompensiert.

12. Beeinträchtigungen durch den Bau; Lebensqualität, Ressourcenverbrauch

Der Bau der Trasse werde nach Ansicht des BUND über einen Zeitraum von 6 Jahren erhebliche Lärm-, Verkehrs- und Abgasbelastungen für die Anwohner der Stadt Hameln bedeuten. Hier würden zusätzliche Verkehrsstörungen produziert und die Lebensqualität gemindert. Diese Belastungen müssten in eine Abwägung über den Aufwand und Nutzen der Maßnahme mit einfließen. So stelle sich u.a. die Frage, ob das Hamelner Freibad seine Erholungsfunktion verliere. Eine Verlegung des Bades würde den Haushalt der Stadt überfordern.

- Während der Bauzeit werden Beeinträchtigungen auf der Kuhlmannstraße, der Fluthamelstraße und dem Hastenbecker Weg nicht zu vermeiden sein. Die verkehrliche Erschließung des Südbades ist während der gesamten Bauzeit sichergestellt. Der Vorhabensträger wird versuchen, die Belastungen soweit möglich zu minimieren. Belastungen treten allerdings nur während der Bauzeit, also für einen begrenzten Zeitraum auf. Während der Bauzeit wird auch nicht an allen Streckenabschnitten gleichzeitig gearbeitet, so dass nicht auf ganzer Strecke während der ganzen Bauzeit Belastungen auftreten.
- Im Südbad kann es durch die Bauarbeiten zu Belästigungen kommen. Diese sind aber ebenfalls zeitlich begrenzt. Lärmschutzmaßnahmen sind nach der schalltechnischen Untersuchung nicht erforderlich. Eine Verlagerung des Bades ist vom Träger nicht gefordert worden.

Niedersächsischer Heimatbund e.V.

1. Weserquerung

Die vorgesehene vierspurige Brückenkonstruktion versperrt nach Ansicht des Nds. Heimatbundes den Blick auf das Wesertal und die Altstadt von Hameln. Dies sei besonders gravierend, da durch die Anbindung an die B 1 in Höhe von Fort Luise extreme Höhenunterschiede zu überwinden seien.

- Die dargestellte Beeinträchtigung wurde vom Vorhabensträger erkannt und als Konflikt K 9 und K 9a im Landschaftspflegerischen Begleitplan (LBP) erfasst. Da die Beeinträchtigung nicht vermeidbar ist, sind als Kompensation die Ausgleichsmaßnahmen A 2 und A 4, die Gestaltungsmaßnahmen G 1 – G 3 und die Ersatzmaßnahme E 5 vorgesehen. Im Übrigen wurden die negativen Auswirkungen auf das Schutzgut „Landschaftsbild“ auch im Rahmen der Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP; Teil B; IV) geprüft und gewürdigt.

2. Aufständigung der Trasse in den Weserniederungen

Die Weserauen und das Landschaftsbild des Flusslaufs der Hamel werden nach Auffassung des Heimatbundes zerstört, da die Trasse aufgeständert über diesen Fluss geführt wird. Durch diese Aufständigung und die später parallele Führung der Trasse zu Fluthamel und Remte entstehe zudem die Gefährdung der Verunreinigung bei möglichen Verkehrsunfällen mit Auswirkungen auch auf die sich langsam erholende Weser.