

AG Natur und Umwelt Paderborn

Arbeitsgemeinschaft der Paderborner
Natur- und Umweltschutzverbände

AG Natur und Umwelt, Rochusweg 51, 33102 Paderborn

Paderborn, 15.10.08

Geschäftsstelle:

pro Grün e.V.

Fritz Buhr

Rochusweg 51

33102 Paderborn

**Bezirksregierung Detmold
z. H. Herrn Martin Böhmer**

per Fax 05231/71-82-2541

per e-mail: martin.boehmer@brdt.nrw.de

Tel. 05251 36330

Fax 05251 370215

 Fritz.Buhr@t-online.de

Ihr Aktenzeichen 25.4-34-03-2/08

Aktenzeichen des Landesbüros der Naturschutzverbände Oberhausen PD 8-8,08 ST

Einwendung zur Planfeststellung für

- 1. den Neubau der innerörtlichen Entlastungsstraße Bad Lippspringe zwischen dem Knotenpunkt der L 814 mit dem Pflingstuhlweg im Südwesten und der Detmolderstraße bzw. Heimatstraße/Am Beispring im Nordosten und**
- 2. die Errichtung der in Höhe der Straße Am Hoppenberg bei Bau-km 0+002,300 der Entlastungsstraße beginnenden, parallel zur Entlastungsstraße verlaufenden und in Höhe der Bleiwiesen bei Bau-km. 1+171,537 endenden Hochwasserumflut für die Steinbeke**

Sehr geehrte Damen und Herren,

ich übersende Ihnen hiermit die abgestimmte Stellungnahme unserer anerkannten ehrenamtlichen Naturschutzverbände zu obiger Planung. Gleichzeitig weise ich darauf hin, dass wir uns inhaltlich voll den Einwendungen von Herrn Herbert Fehmer (Adolf-Kolping-Str. 15, 33175 Bad Lippspringe) v. 12.10.08 anschließen und sie als Bestandteil unserer eigenen Einwendungen betrachten.

Wir arbeiten zusammen:

pro grün

Gemeinnütziger Umweltschutzverein pro grün e.V.
Fritz Buhr ☎ 05251 36330
Rochusweg 51, 33102 Paderborn

NABU

Naturschutzbund Deutschland e.V.
Thomas Hüvelmeier ☎ 05251 32111
Bodelschwinghstr. 46, 33102 Paderborn

Naturwissenschaftlicher Verein

Paderborn e.V.
W. Sticht ☎ 05251 74439
Ludwigstr. 68, 33098 Paderborn

BUND

Bund für Umwelt- und Naturschutz Deutschland e.V.
Harald Kleidt ☎ 05251 24196
Schulstr. 21, 33012 Paderborn

GNS

Gemeinschaft für Naturschutz Senne und Ostwestfalen-Lippe e.V., Dieter Kerstingtombroke, ☎ 05237 899975
Haustenbecker Str. 61, 32832 Augustdorf

Unsere Einwendungen erfolgen in der Hauptsache gegen die so genannte „Innerörtliche Entlastungsstraße“ in Bad Lippspringe.

Vorsorglich erheben wir Einwendungen auch gegen die Hochwasserentlastung, da ihre Trassierung offensichtlich durch den Verlauf der „Innerörtlichen Entlastungsstraße“ bestimmt wird und nicht durch ökologische und städtebauliche Gesichtspunkte.

1. Generell gilt:

Wir haben durch Einsicht in die Planungsunterlagen, durch Verfolgung der bisherigen Diskussion im Zeitverlauf der bisherigen Planungsphasen und durch Teilnahme an den beiden von der Stadtverwaltung organisierten Bürgerinformationen eindeutig erkennen können, dass die dargestellte Notwendigkeit der o.a. Straße und eine Lösung von innerstädtischen Verkehrsproblemen durch die geplante „Innerörtliche Entlastungsstraße“ nicht gegeben sind.

Dies gilt auch für die in der Umweltverträglichkeitsstudie (Drees – Huesmann) dargestellten angeblich positiven Wirkungen der Straße (dort S.52). Deshalb sind die in der Umweltverträglichkeitsstudie beurteilten Schutzgüter in der Abwägung erheblich höher zu bewerten.

Alternativen zur jetzigen Planung, die die Umwelt aber auch die Finanzen der Stadt und die betroffenen Menschen selbst weniger belasten würden, wurden erst gar nicht vorgestellt oder wegen des Ziels: „Neubau der Entlastungsstraße“ nicht angemessen geprüft (S.52 UVP).

Für uns von ausschlaggebender Bedeutung ist dabei, dass der der Bezirksregierung seit Jahren vorliegende Antrag der Stadt zur Förderung (Förderung „kommunaler Straßenbau“) eine Trasse darstellt, die als erheblich positiver im Sinne der Umweltverträglichkeit gelten kann – und sich damit, wie so oft, auch als kostengünstiger und vor allem auch für das „Schutzgut Mensch“ schonender erweist als die jetzt gewählten und untersuchten Trassen.

(Der 1. Bauabschnitt: Ordnungsmerkmal 1993 1573 „Pfungststuhlweg“ kann hierbei außer Acht bleiben, da er im Wesentlichen einen vorhandenen Straßenverlauf auch heute nutzt.)

Der von der Stadt Bad Lippspringe beantragte 2. Bauabschnitt Ordnungsmerkmal 1997 0873, Südöstliche Umgehung „Pfungststuhlweg – 2. BA von K30 (Josefstraße bis L937 (Kreuzweg) erscheint nun auf einmal nicht mehr.

Dabei war und ist diese Trasse frei von Bebauung, kann weitgehend Wirtschaftswegen benutzen, vermeidet generell Zerstörung bestehender Strukturen und durchquert nicht ökologisch sensible Flächen.

In der vorliegenden Antragsbegründung – Erläuterungsbericht unter „Vorgeschichte der Planung...“ S.5 wird die o.a. Trasse schlicht verschwiegen. Während alte Planungen einer Ostumgehung wieder auf den Tisch kommen, die durch den Bau der „Berliner Allee“ und vor allem durch die zunehmend angenommene Nutzung der B 1 neu beendet waren (so Verzicht auf Weiterführung im gültigen Bebauungsplan „An der Schlängerei“) lag der Bezirksregierung und- dies muss als landesrechtlich gravierend gewertet werden – dem Regionalrat weiter die oben beschriebene Trasse von K 30 (Josefstraße) bis L 937 (Kreuzweg) vor.-

Wir halten, wie unten weiter begründet, den Bau der „Innerörtlichen Entlastungsstraße“ und eine Förderung durch das Land nicht für nötig und sinnvoll.

Sollte aber dennoch die Bezirksregierung eine Planfeststellung generell positiv beurteilen, müsste sie die Planung zunächst an die Stadt Bad Lippspringe zurückverweisen, damit diese die ursprüngliche, dem Land zur Förderung vorliegende Trassenführung planerisch und auf Gemeindeebene genehmigungsrechtlich so wie die anderen Varianten vorbereitet. Dies auch, weil die Abkehr von dieser Trassenführung offenbar vom Bürgermeister initiiert wurde und die von der Aufsichtsbehörde festgestellte Befangenheit nur so geheilt werden könnte.

2. Einwendungen betreffend Erläuterungsbericht, insbesondere 2.2., S. 6 ff

Unsere Einwendungen, die sich im Wesentlichen auf die Umweltverträglichkeit des geplanten Straßenbaus richten, beziehen ausdrücklich auch die anderen Teilbereiche des Antrags auf Planfeststellung ein. Dies ist rechtlich zulässig und entspricht unseren Aufgaben, vor allem auch in Hinblick auf die Abwägung in Bezug auf das Gewicht der u. U. für die Umwelt notwendig in Kauf zu nehmenden Schäden in Relation zu den verkehrlichen Notwendigkeiten.

2.1. Verkehr

- Wir gehen davon aus, dass die Verkehrszählungen ausdrücklich unternommen worden sind, um das Planvorhaben zu untermauern. Wir wissen z.B., dass Messungen von der Stadtverwaltung selbst in Auftrag gegeben worden sind, z.B. während Teilsperungen der B 1 neu und entsprechende Verkehrsempfehlungen zur zeitweiligen Nutzung der Ortsdurchfahrten vorlagen. Dennoch wurden (S.7) nur 0,44% mehr Verkehrsbewegungen 2005 im Vergleich zu 1998 festgestellt.
- Es ist wohl richtig, dass „die vorhandene 4-Phasen-Regelung an der Hauptkreuzung... in dieser Form keine Leistungssteigerung mehr zulässt“. Jederzeit möglich wäre es der Stadt aber (und mit Sicherheit gerade wegen der Intention der Begründung der „Entlastungsstraße“ nicht realisiert), die Regelung so zu verändern, dass dem unterschiedlichen Verkehrsfluss Rechnung getragen wird, ohne dass Nachteile für den Fußgängerverkehr entstehen.
- Der Pfingststuhlweg hat in der Tat durch die 2000 Kfz täglich eine bestimmte Bedeutung. Nichts spricht dagegen, den Querschnitt daran anzupassen. Die Nichtzulassung für LKW ist aber dadurch begründet, dass der durch das Gewerbegebiet generierte LKW-Verkehr über die vorhandenen Landstraßen abfließen soll und eben nicht über die Innenstadt. Beim derzeitigen Trassenverlauf der „Entlastungsstraße“ würde der LKW-Verkehr in der Nähe der Kliniken durch relativ bebauten Gebiet in die Wohnbebauung an der Maximilian-Kolbe-Straße einmünden, um dann die dicht bebaute Detmolderstraße zu nutzen.

2.2. Städtebauliche Gesichtspunkte (S.8 Erläuterungsbericht)

Es wird in der Begründung auf das Wachstum der Bevölkerung hingewiesen.

Der Bau der B1 neu wurde jedoch gerade aufgrund von in die Zukunft weisenden Prognosen realisiert.

Die B1 neu ist für die bisherigen Kraftfahrzeugzahlen der durch sie entlasteten Gemeinden durchaus ausreichend. Eine Nutzung von ca. 14.000 Fahrzeugen täglich bei einer Kapazität von ca. 44000 Fahrzeugen macht dies deutlich.

Dass heute durch Verkehrsberuhigungsmaßnahmen der innerstädtische Ziel- und Quellverkehr „behindert“ wird bzw. über die Detmolderstraße fließt (dass auch diese verkehrsberuhigt wurde, wird nicht erwähnt), liegt auf der Hand und war so beabsichtigt. Dazu:

- -Erstens können die vor mehr als 30 Jahren entwickelten Verkehrsberuhigungsmaßnahmen im Einzelnen überdacht werden.
- -Zweitens würde der in die Detmolderstraße verstärkt fließende innerstädtische Verkehr die „Entlastungsstraße“ bei den innerorts gegebenen Zielen und Quellen gar nicht benutzen können.
- -Drittens ist dieser durch Verkehrsberuhigung in den Nebenstraßen „behinderte“ Fahrzeugverkehr in der Zukunft durch Änderung des Verhaltens der Verkehrsteilnehmer, also durch Nutzung von Fahrrad und städtischen PNV, vor allem aber durch die durch die Grenzen der Verfügbarkeit von fossilen Brennstoffen mit Sicherheit einsetzende technische Entwicklung.

Die o. a. Gesichtspunkte sind im Erläuterungsbericht der Stadt Bad Lippspringe nicht enthalten, aber bei Begründung einer heute für morgen zu erstellenden Straße nicht bzw. nicht mehr zu vernachlässigen.

2.3. Lufthygiene (S. 9 Erläuterungsberichts)

Entgegen früheren Begründungen hat sich durch die vorgenommenen Messungen gezeigt, dass für Gegenwart und zukünftige Entwicklung eine Schadstoffbelastung weder über die EU-Grenzwerte noch im Rahmen der Anerkennung als Heilbad als besorgniserregend erkannt werden kann.

Eine neue Umgehungsstraße wäre daraus nicht begründbar, auch nicht wenn sie denn den Verkehr außerhalb der Stadt fließen lassen würde.

Entscheidend ist ganz im Gegenteil, dass die geplante „Innerörtliche Entlastungsstraße“ als schädlich im Rahmen der Lufthygiene erkannt worden ist. Denn diese führt ja durch Stadtgebiete, mit vorhandener städtischer Wohnbebauung, unmittelbar Kindergarten und Kirche berührend und nah an Kliniken vorbei.

Sie vermehrt den Schadstoffausstoß einfach deshalb, weil sie für die prognostizierten Fahrzeugzahlen mehrere Kilometer zusätzlich verursacht.

Der von der Stadt für die durch die Straße zu erwartenden Emissionen beauftragte Gutachter Bangert fügt diesem Sachverhalt noch hinzu, dass die wichtigen Kliniken im Stadtbereich im Falle des Baus der „Entlastungsstraße“ für 24 Stunden von Fahrzeugemissionen (Schadstoffe, Lärm) belastet würden, nämlich dann bei jeder Windrichtung.

2.4. Lärm (S.9. Erläuterungsbericht)

Die oben erörterte technische Entwicklung wird den Lärm aus Fahrzeugverkehr entscheidend vermindern – weniger Autos, andere Antriebe. Bleiben oder steigen wird der Lärm aus – beeinflussbaren – events, besonders an den Wochenenden. Eine andere Ampelschaltung im Stadtzentrum, in Anpassung an den realen Verkehrsfluss

(s.o.) wird sich positiv auch auf die Lärmbelastung auswirken. Eine „Entlastungsstraße“ wird dagegen für den Lärm im Stadtkern ohne signifikante Bedeutung sein.

Im Gegensatz dazu wird die Lärmquelle „Entlastungsstraße“ für die Anwohner der von ihr durchschnittenen Wohngebiete, für Kirchenbesucher und die Kinder des betroffenen Kindergartens und – besonders wichtig für die Zukunft des Heilbades – für die Patienten und Gesundheit Suchenden von Krankenhäusern und Kliniken als schädigend empfunden werden, da die für den Autoverkehr bestimmte Straße den wechselnd intensiven Lärm, auch bei einzelnen Lärmerzeugern wie Lastwagen, relativ schnell fahrenden Personenwagen und Motorrädern sehr störend auf einzeln stehende Häuser und hochragende Kliniken projiziert.

2.5. Unfallstatistik (S.9 Erläuterungsbericht)

Offenbar soll selbst die Unfallstatistik Gründe für die „Entlastungsstraße“ liefern: „...Ergebnis, dass sich ein Drittel aller registrierten Unfälle im Stadtgebiet auf der Detmolderstraße ereignen.“

In der Tat: Unfälle gibt es dort, wo der Verkehr fließt.

Nicht erwähnt wird, dass auf der sogenannten Entlastungsstraße ebenfalls Verkehr fließen und ebenfalls Unfälle passieren würden und zwar dergestalt, dass – projizierbar von vergleichbaren reinen Autostraßen – dass die Unfälle erheblich schwerer in Bezug auf Personen- und Sachschäden verlaufen.

Impliziert wird weiter, dass Unfälle mit Radfahrereteiligung bei – ja nur geringfügig geringerem Fahrzeugaufkommen, entscheidend weniger würden.

Dabei waren die registrierten Unfälle von Radfahrern teils ohne andere Beteiligung, teils mit Fußgängerbeteiligung zu verzeichnen.

Das der knappen Darstellung (S.9 unten) zu Grunde liegende Gutachten, das uns nur aus mündlicher Vorstellung in den Bürgerinformationen bekannt ist, ist von örtlichen Polizeibeamten erstellt und sollte durch die Bezirksregierung gründlich auf die Subjektivität der Beurteilung geprüft werden.

2.6. Weitere kurortspezifische Aspekte (S.7 Erläuterungsbericht)

Wie oben bereits ausgesagt, liegen alle Schadstoffmessungen deutlich noch im zulässigen Bereich – stellen also bei weitem keine Gefahr für das Heilbad dar.

Wie ausgeführt, führt die sogenannte „Entlastungsstraße“ durch mehr gefahrene Kilometer zu mehr Schadstoffemissionen im Stadtbereich und zu Schadstoffbelastungen für die wichtigsten Kliniken über 24 Stunden (Bangert).

2.7. Bauordnerische Entwicklungsziele (S.10 Erläuterungsbericht)

Gemäß Bevölkerungsprognose der Bezirksregierung wurde bis 2020 ein Bevölkerungsrückgang von -1,01% dargestellt.

Die Stadt Bad Lippspringe führt für 2005 dagegen ein Wachstum an und nennt weitere Punkte gegen den Trend der Region.

Der Kreis Paderborn stellt im Statistischen Jahrbuch 2007 zu Jahresende 2007 eine Bevölkerung von 15256 für Bad Lippspringe fest. Bad Lippspringe selbst meldet

15342, aber jedenfalls 104 Einwohner weniger als 2006. Dies wird auch belegt durch die aktuellen Zahlen des Statistischen Jahrbuchs des Kreises Paderborn.

Es bleibt festzustellen, dass eine relativ geringe kontinuierliche Verringerung der Einwohnerzahl prognostiziert werden kann. Dabei sind für Bad Lippspringe Faktoren wie die Altersstruktur mit hohem Anteil der Generationen über dem Erwerbsalter (22,1% alter als 65, 39,6 % über 50), relativ hohe Zahl der Arbeitslosen und der Empfänger von laufender Hilfe zum Lebensunterhalt etc. zu beachten.

Die Stadt Bad Lippspringe prognostiziert angesichts ihrer nicht nachvollziehbaren Wachstumserwartung der Bevölkerung einen Verkehrszuwachs von 10%. Dies widerspricht allen Regeln der Wahrscheinlichkeit.

Ebenso falsch ist, aus den Wachstumsprognosen einzig die „Entlastungsstraße“ zu begründen – hinlänglich dargestellt haben wir die vorhandenen anderen Alternativen sowohl durch verkehrplanerische Maßnahmen im Stadtzentrum wie auch nötigenfalls durch die in die Förderungsplanung der Bezirksregierung von der Stadt früher beantragte Trasse von der K 30 (Josefstraße) zur L 937 (Kreuzweg).

3. Einzelbeurteilungen zur Umweltverträglichkeitsstudie

- 3.1 Die eigentliche UVS, soweit sie ökologische Daten und Zusammenhänge darstellt, ist generell sach- und fachgerecht erstellt. Sie beruht allerdings auf nicht fundierten Voraussetzungen, z.B. „Möglichkeiten der Konfliktminderung im vorhandenen Straßennetz bestehen nicht“. (UVS, S.52) Es wurde oben aufgezeigt, dass solche sehr wohl bestehen, und zwar sowohl innerstädtisch durch Korrekturen der bisherigen Verkehrsberuhigungsmaßnahmen, Änderung der Verkehrsführung, Änderung der Ampelschaltungen und im Bedarfsfall durch die mehrfach aufgezeigte Nutzung der im Förderantrag der Stadt ausgewiesenen Trasse von der Josefstraße zum Kreuzweg.

Das Verkehrsaufkommen wird als Ziel- und Quellverkehr durch die sogenannte „Entlastungsstraße“ nicht wesentlich geringer, wird dagegen aber wirksam durch innerstädtischen Personennahverkehr auch z.B. durch Förderung des Fahrradverkehrs und durch die bereits erkennbaren Auswirkungen von Treibstoffverknappung und – verteuerung.

Dies muss die Abwägung berücksichtigen.

- 3.2. Über die in der UVS untersuchten Trassenvarianten ist bereits politisch entschieden worden: Die Anbindung an die Detmolderstraße soll im Wesentlichen über die Max-Kolbe-Straße erfolgen. Eindeutig hatte dagegen die UVS die Nutzung der Straße Am Beispring für die ökologisch sinnvollere Lösung erachtet.

Dennoch wird dieser Straße nur eine wenig plausible Nutzung als zusätzliche Verbindung Detmolderstraße – Heimatweg zugewiesen,

Die Max.-Kolbe-Straße ist bis jetzt noch als ruhige Wohnstraße ausgebildet, an der die Max.-Kolbe-Kirche und der Kindergarten liegen. Eine Fortsetzung der Straße ist bis heute im gültigen Bebauungsplan nicht vorgesehen, dieser soll deshalb zeitgleich geändert werden.

Für uns wird das Schutzgut Mensch hier in nicht vertretbarer Weise geschädigt. Die „Entlastungsstraße“, die ja die Entlastungsfunktion nicht erfüllt (s.o.), führt zu den

dargestellten Lärm- und Schadstoffemissionen und zu zusätzlichen Gefahrenquellen für die Kinder des Kindergartens.

Unter ökologischen Gesichtspunkten ist auch die Zerstörung der durch die Anliegerbeiträge der Bewohner finanzierten Wohnstraße einschließlich der durch die Grünanlagen entwickelten Fauna und Flora nicht zu billigen.

Es geht darüber hinaus beim „Schutzgut Mensch“ auch um den Vertrauensverlust bei den dort ansässigen Menschen, die ein in sich geschlossenes Wohngebiet ohne Durchgangsverkehr – so der Bebauungsplan – besiedelt haben.

- 3.3. Die Trasse der „Innerörtlichen Entlastungsstraße“ überquert dann das geschützte Bachtal der Thuneaue durch einen Brückenbau und erreicht den Heimatweg durch Durchschneidung einer der im Landschaftsplan Paderborn – Bad Lippspringe dargestellten Klimaschutzzonen mit dem Ziel der Klimaverbesserung.

Die niedrig wehenden vom Mittelgebirge kommenden kühlen Luftmassen erreichen die Siedlungsgebiete der Stadt durch die Klimaschutzzonen.

Die geplante Straße stellt eine Barriere dar, deren Schäden für das Klima des „heil-klimatischen Kurortes“ nicht absehbar sind. Diese entstehen auch bei Straßenaufbau mit niedrigem Niveau über Umgebungshöhe als „thermische Barrieren“ durch den fließenden Verkehr (Bangert).

Der Landschaftsplan Paderborn-Bad Lippspringe wird als solcher in der UVS dargestellt (S.12f.). Bei der Darstellung der Varianten werden mögliche Beeinträchtigungen von Festlegungen und Zielen des Landschaftsplans aber überhaupt nicht beurteilt. Dies hätte z.B. bei der Erörterung der Variante Fortsetzung der Max. –Kolbe-Straße zur Unterscheidung von der Variante Am Beispring zwingend erfolgen müssen, ebenso im weiteren Verlauf der Trasse bei Durchschneidung oder Anschneidung der Zonen 1 und 5 des Landschaftsplans.

- 3.4. Die geplante Trasse der „Entlastungsstraße“ vom Heimatweg bis zur Josefstraße ist gekennzeichnet durch Nichtbeachtung der hier vorherrschenden Parzellenstruktur, die aufgrund historischer und teils bestehender landwirtschaftlicher Nutzung eine vielfältige Flora und Fauna in einem alten Siedlungsraum bewahrt hat.

Dazu gehören Streuobstwiesen, Viehweiden, alte Bäume innerhalb der Hofstellen sowie ein Bestand von landwirtschaftlich genutzten oder nicht mehr genutzten Gebäuden mit der jeweils typischen Fauna.

Zu Flora und Fauna beziehen wir uns auf die Darstellung in der UVS, 6.1.1., insbesondere S.19 – 24.

Nicht nachvollziehbar ist, dass bei der Trassenführung auf die vorhandene vielfältige kleinparzellige Struktur keinerlei Rücksicht genommen wurde.

Hier hätte zweifellos auch in Hinblick auf die im Heilbad Erholung und Gesundheit suchenden Gäste, die Bewahrung naturnaher und artenreicher Siedlungsräume erreicht werden können.

Nicht nur im Verlauf der Trasse werden die in der UVS beschriebenen seltenen Pflanzen und Tiere gefährdet, sondern in einem weiten Bereich durch das Zerschneiden und Anschneiden von Parzellen durch deren Neuordnung mit dem damit verbundenen Verschwinden von Hecken, Einzelbäumen, Scheunen etc.. Die für den

Bau der „Entlastungsstraße“ zu erwerbenden Grundstücke schätzen wir auf etwa 70. Dies zeigt die Dimension des oben beschriebenen Problems an.

- 3.5. Die so genannten Bleiwiesen, unmittelbar oberhalb der Josefstraße, sind die einzigen größeren Sumpfwiesen in der so genannten Feldflur von Bad Lippspringe. Sie weisen teils als Feuchtbrache, teils als artenreiche Feuchtwiesen eine vielfältige Flora und Fauna auf und sind geschütztes Biotop nach §62 NG NRW.

Die Bleiwiesen sollen durch Führung der Straße über ein auf Pfeilern gestütztes Brückenbauwerk geschützt werden. Der Fahrradweg wird aus Kostengründen nicht über die Brücke geführt, sondern ein Dreieck bildend die Bleiwiesen umgehen. Anschließend soll der Radweg die parallel zur „Entlastungsstraße“ verlaufende Hochwasserentlastung Steinbeke nutzen.

Das Brückenbauwerk ist als erhebliche Gefährdung des 62-er Biotops anzusehen.

Schon die Errichtung der Stützpfeiler und der Brücke wird Teile der Bleiwiesen zerstören. Eine Renaturierung nach Fertigstellung der Brücke ist gerade für seltene Exemplare von Flora und Fauna nicht gewährleistet.

Der Fahrradweg umgeht zwar das eigentliche Biotop, verläuft aber quer zum Wassereinzugsgebiet der Bleiwiesen. Es ist nicht auszuschließen, dass der Umweg für Radfahrer auf Dauer nicht angenommen wird und ein Pfad unterhalb der Brücke entsteht. Noch wahrscheinlicher ist das für Fußgänger.

Das Brückenbauwerk stellt unseres Erachtens keinen vollständigen und auf Dauer wirksamen Schutz für das im weiten Umkreis einmalige Biotop Bleiwiesen dar. Es muss aber auf Achtung des gesetzlichen Schutzes für das Biotop gemäß § 62 NG NRW in vollem Umfang bestanden werden.

4. Hochwasserentlastung Steinbeke

Eine Hochwasserentlastung der Steinbeke ist sinnvoll. Für uns ist nicht ersichtlich, ob die geplante Hochwasserentlastung die bisherige Verrohrung bzw. Kanalisierung unter der Josestraße ab Hoppenberg ersetzen oder zusätzlich ergänzen soll. Wir plädieren für einen Ersatz der unterirdischen Wasserführung durch die geplante Hochwasserentlastung.

Die Hochwasserentlastung ist aber in der jetzigen Planung parallel zur Trasse der „Entlastungsstraße“ geplant.

Wir halten dies nicht für sinnvoll, schon weil dadurch eine breite Schneise entsteht, die die historisch gewachsene Struktur des durch die Landwirtschaft geprägten Teiles von Bad Lippspringe durchtrennt. Vielmehr würde ein neues Bett der Steinbeke nach Unterquerung der L937 etwa parallel zu ihr in Richtung Niederung Bleiwiesen verlaufen und in diese einmünden.

In ökologischer Hinsicht ist bei Zuordnung einer ausreichend breiten Fläche für Wasserführung und Gewässerrandstreifen mit Initialpflanzung von geeigneten Begleitbäumen und -büschen eine solche Führung der bisher geplanten überlegen. Ein Radweg in der neu geschaffenen Senke verhindert dagegen eine Ansiedlung von typischen Pflanzen und Tieren.

5. Ergebnis

Der von der Stadt Bad Lippspringe vorgelegte Antrag zur Planfeststellung hat unseres Erachtens die Notwendigkeit der für die Umwelt in mehrfacher Hinsicht schädlichen so genannten „Innerörtlichen Entlastungsstraße“ nicht begründen können.

Es gibt hinreichend Alternativen zur Verbesserung der innerstädtischen Verkehrsprobleme. Diese haben wir aufgezeigt.

Auf die brisante Veränderung des Datenkranzes, insbesondere durch die Verknappung fossiler Treibstoffe, wird in Erläuterungsbericht und UVS nicht eingegangen.

Die Zerstörung von für Flora und Fauna zu schützenden kleinräumigen Strukturen, die durch den Bau der Straße in mehrfacher Hinsicht schädliche Auswirkungen auf das Klima und die Zerstörung von Teilen eines wichtigen 62-er Biotops durch den Bau der geplanten „Entlastungsstraße“ sind schwerwiegend, dagegen positive Auswirkungen der „Innerörtlichen Entlastungsstraße“ auf die Verkehrssituation der Innenstadt nicht erkennbar.

Mit freundlichen Grüßen

Fritz Buhr,

für die anerkannten Naturschutzverbände im Kreis Paderborn