

<b>(Teil)-Projektnummer</b>	B1G10-NW-T2-NW
<b>Straße</b>	OU Salzkotten
<b>Einstufungsvorschlag BVWP-E</b>	Vordringlicher Bedarf
<b>Geplante Maßnahme</b>	Neubau (2 Streifen)
<b>Verfahrensstand</b>	Vorentwurf
<b>LABÜ-Aktenzeichen</b>	PD 25-08.90 ST

### **Bewertung des Vorhabens**

#### **Bedarf / Alternativen**

Für den Bau einer Ortsumgehung im Rahmen einer Bundesfernstraße besteht kein Bedarf. Aufgrund der vorhandenen Autobahnen A 44 (parallele Führung) / A 33 kann der Fernverkehr Salzkotten bereits jetzt umfahren. Da zudem die B 1 in Salzkotten stark von Ziel- und Quellverkehrs betroffen ist, kann insgesamt nicht mit einer entscheidenden Entlastung der Ortsdurchfahrt durch eine Ortsumgehung gerechnet werden. Es besteht sogar die Gefahr, dass eine Ortsumgehung die bisher auf die A 44 umgelenkten LKW-Verkehre wieder auf die B 1 zurückholt.

Die Verkehrszahlen aus den Jahren 2005 und 2010<sup>1</sup> zeigen nur westlich der L 636 eine starke Zunahme und zwar von 12.203 auf 15.465 Kfz/24h, an allen anderen Punkten hat das Verkehrsaufkommen deutlich abgenommen, u.a. auch an der im Projektdossier des BVWP-Entwurfs genannten Zählstelle, dort um 11,2% von 16.583 auf 14.732 Kfz/24h. Die für den Prognosenullfall für 2020 genannten Zahlen von 17.000 (bis zur L 636) und von 28.000 (zwischen der L 636 und L 751) sind nicht nachzuvollziehen, für letztere Zählstelle wäre dieses gegenüber 2010 mit 11.703 eine Steigerung um ca. 140%!? Gleichzeitig wird für die OU für den Planfall 2030 eine Zahl von 12.000 Kfz/24 h angeführt.

Zum BVWP-Entwurf erfolgt weder für das Gesamtprojekt „B 1 Erwitte – Paderborn“ mit den OU Erwitte und OU Salzkotten noch für das Teilprojekt „OU Salzkotten“ eine raumordnerische Beurteilung. Die Raumwirksamkeitsanalyse zum BVWP 2003 hatte für die B1 keine überregionalen Verkehrsfunktionen (geringe Bedeutung) festgestellt. Es gibt keine Gründe heute zu einer anderen Bewertung zu gelangen. Auch weist die fehlende Bewertung im BVWP zur B 1 unter VFS (Verbindungsfunktion) darauf hin, dass die geplanten OU Erwitte und Salzkotten keine Bedeutung für den Fernverkehr haben. Die B 1 OU Salzkotten dient offensichtlich vor allem der Erschließung des westlich von Salzkotten gelegenen Gewerbegebietes.

Die Naturschutzverbände verkennen nicht die Belastung der Ortsdurchfahrt Salzkotten. Hier sind Verbesserungen zu erreichen, in dem der den Ortskern von Salzkotten belastende überörtliche LKW-Verkehr verstärkt durch verkehrslenkende Maßnahmen über das vorhandene Straßensystem auf die A 44 geleitet wird, so dass „nur noch“ der Ziel- und Quellverkehr im LKW-Bereich den Ortskern belastet. Zur Verbesserung der städtebaulichen Funktionen sollten im Bereich der Ortsdurchfahrt Maßnahmen zur Verkehrslenkung und Lärminderung, wie Geschwindigkeitsbegrenzungen und der Einsatz von „Flüsterasphalt“, geprüft werden sowie verbesserte Überquerungsmöglichkeiten für Fußgänger geschaffen werden. Zudem ist der ÖPNV dringend attraktiver zu gestalten.

<sup>1</sup> Straßen.NRW: Ministerium für Bauen und Verkehr NRW / Ministerium für Wirtschaft, Energie, Bauen, Wohnen und Verkehr NRW: Verkehrsstärkenkarten 2005 / 2010

## **Eingriff in Natur und Landschaft**

Der Neubau der B 1 führt nördlich von Salzkotten zu einem erheblichen Eingriff in das FFH-Gebiet und NSG „Hederaue mit Thüler Moorkomplex“, ein Bereich der auch herausragende Bedeutung für den landesweiten Biotopverbund<sup>2</sup> hat und entsprechend dieser Funktion im Landesentwicklungsplan als Gebiet für den Schutz der Natur<sup>3</sup> und im Regionalplan als Bereich zum Schutz der Natur<sup>4</sup> dargestellt ist. Nach dem BVWP-Entwurf kommen der Hederaue zudem Funktionen als nationaler Lebensraumkorridor für Feuchtlebensräume und eines Kernraums und Großraums für Feuchtlebensräume zu (BfN 2012).

Eine Beeinträchtigung des Vogelschutzgebietes „Hellwegbörde“ östlich von Salzkotten kann bei Wahl einer aktuell im Verfahren diskutierten Variante (V 2a) vermieden werden. Westlich von Salzkotten kommt es allerdings zu Beeinträchtigungen von faktischen Gebietsteilen des VSG „Hellwegbörde“ („Haltiger Feld“) mit Brutvorkommen der Wiesenweihe (Brut zuletzt 2012, Balz 2014) nur etwa 50 bis 100 westlich vom geplanten Trassenverlauf. In den Jahren 2014 und 2015 brüteten 1 Paar Wiesenweihen südlich der B1, die Brutplätze liegen nur etwa 700 m südlich bzw. 800 m südwestlich von dem Knotenpunkt, wo die neue B1 auf die alte B1 treffen würde. Die Anbindungsstelle B1 alt/neu im Westen wird eine zusätzliche Störwirkung hervorrufen, v.a. die Höherlegung der B1 neu infolge der Überführung über die nur 200 m nördlich verlaufende Bahntrasse und die dadurch bedingte Dammlage könnte auch weiterreichende Störwirkungen auf Rastvögel südlich der B1 zur Folge haben. Diese Konfliktlage mit dem – in diesem Bereich faktischem - VSG Hellwegbörde hätte im Rahmen der BVWP-Bewertung berücksichtigt und bewertet werden müssen.

Angesichts der Betroffenheit des FFH-Gebiets und der Biotopverbundfunktionen von landesweiter und nationaler Bedeutung sowie der Auswirkungen auf den faktischen Teil des VSG „Hellwegbörde“ wird der Bewertung der Umwelt-Betroffenheit als „mittel“ im BVWP-Entwurf widersprochen. Auch wenn durch die im BVWP genannte „geplante Großbrücke“ über die Heder Zerschneidungswirkungen vermindert werden können, verbleiben erhebliche Beeinträchtigungen durch Lärm-, Stickstoffemissionen sowie Störwirkungen. Die Wirkungen zur Minderung der Zerschneidungswirkung hängen zu dem entscheidend von der Dimensionierung des Brückenbauwerkes ab, zu der der BVWP aber keine verbindlichen Vorgaben macht.

## **Forderung: Streichung aus dem Bundesverkehrswegeplan**

Angesichts der sehr hohen Bedeutung der betroffenen Freiräume für den Biotop- und Artenschutz als Teil des europäischen Netzes NATURA 2000 ist diesem Belang Vorrang einzuräumen. Zur Entlastung der Ortsdurchfahrt Salzkotten sind die oben genannten verkehrlenkende Maßnahmen oder die Verbesserung der ÖPNV-Angebote kurzfristig zu ergreifen.

---

<sup>2</sup> LANUV: VB-DT-4217-001 „Hederaue, Thüler Moor und Wald sowie Gunnewiesen“

<sup>3</sup> Landesentwicklungsplan NRW 1995, Zeichnerische Darstellungen, Teil B, Kartenblatt Regierungsbezirk Detmold; LANUV NRW: DT\_WB-152 „Hederaue, Thüler Moor und Gunnewiesen“

<sup>4</sup> Bezirksregierung Detmold (2008): Regionalplan für den Regierungsbezirk Detmold, TA Höxter-Paderborn, Blätter 5, 9