

(Teil)-Projektnummer	B229-G10-NW-T2-NW
Straße	B 229 OU Balve
Einstufungsvorschlag BVWP-E	VB
Geplante Maßnahme	Neubau (2 Streifen)
Verfahrensstand	Umweltverträglichkeits-/Variantenuntersuchung abgeschlossen
LABÜ-Aktenzeichen	MK 4-08.96 ST

Bewertung des Vorhabens

Bedarf / Alternativen

Die Ortsumgehung Balve im Zug der B 229 ist im derzeit noch gültigen BVWP 2003 in den „Weitern Bedarf“ eingestuft. Es ist nicht zu erkennen, warum nunmehr eine Aufnahme unter „Vordringlichen Bedarf“, wie im Entwurf zum BVWP 2030 vorgesehen, erforderlich sein sollte!

Der Bedarf für die Ortsumgehung Balve wird nicht gesehen:

Für die drei in den BVWP 2030 aufgenommenen Ortsumgehungen Balve, Neuenrade und Kierspe ist zu berücksichtigen, dass die demographische Entwicklung eindeutig abnehmende Bevölkerungszahlen zeigt:

Laut dem Strukturbericht der Bezirksregierung Arnsberg 2009 (siehe Vorlage 30/04/09 der Regionalratssitzung am 10.12.2009 wird für den Märkischen Kreis bis 2030 ein Verlust von – 14,8 % der Bevölkerung prognostiziert. Bis 2030 werden auch Bevölkerungsverluste für die benachbarten Kreise Soest (-6,2 %), Olpe (-6,6 %), Siegen-Wittgenstein (-11,5 %) und Hochsauerlandkreis (-13,4 %) erwartet; siehe

http://www.bezreg-arnsberg.nrw.de/themen/r/regionalrat_arnsberg/tagesordnungen/2009/2009_12_10/top_2.pdf

Laut dem Strukturbericht für den Märkischen Kreis der Agentur für Arbeit Iserlohn (2015) hat die Gesamtbevölkerung im Märkischen Kreis abgenommen und wird auch zukünftig abnehmen: Im Zeitraum Jahr 2000 bis 2013 wurden Verluste von 41.000 Einwohnern (- 9 %) registriert. Damit hat der Märkischer Kreis die höchsten Bevölkerungsverluste in Südwestfalen, gefolgt vom Kreis Siegen-Wittgenstein (- 7,2%). Bis zum Jahr 2030 wird durch das Statistische Landesamt für den Märkischen Kreis ein weiterer Verlust von 47.000 Einwohnern prognostiziert; siehe

<https://www.arbeitsagentur.de/web/wcm/idc/groups/public/documents/webdatei/mdaw/mjy0/~edisp/16019022dstbai741279.pdf>

Unter diesen demographischen Bedingungen macht es keinen Sinn, Ortsumgehungen für eine abnehmende Bevölkerung zu bauen; die Unterhaltungskosten steigen für jeden einzelnen steuerzahlenden Bürger an!

Die derzeitige Belastung der OD Balve wird vor allem durch den Schwerlastverkehr hervorgerufen. Diese Belastung trifft im Wesentlichen den Fußgänger- und Radverkehr, der sich entlang der OD Balve, bedingt durch die dort ansässigen Geschäfte, einstellt. Da jedoch nur 15 % des Gesamtverkehrs reiner Durchgangsverkehr, 85 % hingegen innerörtlicher Ziel- und Quellverkehr sind, kann die geplante Umgehungsstraße nur sehr begrenzt zur Verminderung des Verkehrsaufkommens beitragen. Die abseits der Trassenführung gelegenen Industriegebiete können auch weiter nicht von der Ortsumgehung profitieren. Die geplante Ortsumgehung hätte eine erhebliche Belastung von bislang unbelasteten Wohngebieten zur Folge.

Bei der Nutzen-Kosten-Analyse (Modul A) fehlt die Berücksichtigung der durch die OU Balve hervorgerufenen negativen Wirkungen auf die Geschäfte in der Innenstadtlage von Balve. Unzweifelhaft sind diese Wirkungen zu erwarten, da durch die OU Balve Kaufkraft abgezogen wird, wie dieses bei anderen bereits verwirklichten Ortsumgehungen häufig beobachtet werden konnte.

In diesem Zusammenhang ist darauf hinzuweisen, dass die Geschäftsinhaber der Innenstadt Balve die OU Balve im Zuge der B 229 entschieden ablehnen und zurecht den Kaufkraftverlust bis zu einer Verödung der Innenstadt befürchten, d.h. es sind keine "erheblichen Verbesserungen" erkennen, sondern eine wirtschaftliche Verschlechterung, welche in die Nutzen-Kosten-Analyse (Punkt 3.7 Modul A des Dossiers zu B229-G10-NW-T2-NW) zu berücksichtigen ist.

Allein für den Schwerverkehr eine derart kostenträchtige und enorme Landschaftsschäden verursachende Straßenplanung als vordringlichen Bedarf zu bezeichnen / zu bewerten ist absolut unverständlich und seit Jahren überholt und obsolet. Für den Schwerlastverkehr bestehen inzwischen ausreichend zumutbare Alternativen, z.B. die Ortsdurchfahrt Balve für den Schwerlastverkehr zu sperren!

Eine realistische alternative Route für LKW, B 229 bis Balve und als Alternative wäre:

- auf die K 12 (über Kormke, vorbei an Haupt-Realschule Balve bis Garbeck)
- in Garbeck gibt es 2 Optionen (neu ausgebaute Strecken)
 - a) über die K 11 nach Langenholthausen, Option Richtung Amecke und / oder Neuenrade
 - b) über die Ortsumgehung Garbeck und die K 12 nach Küntrop / Neuenrade

Eingriff in Natur und Landschaft

Eine neue Ortsumfahrung von Balve im Zuge der B 229 würde in stark bewegtem Relief verlaufen. Die Realisierung dieses Projektes ist daher mit erheblichen Eingriffen verbunden. Betroffen sind u.a. Lebensraumtypen der FFH-LR sowie geschützte Landschaftsbestandteile, Landschaftsschutzgebiete, nach § 62 LG NW geschützte Biotope (naturnahe Fließgewässer, bachbegleitender Erlenwald, Auwald, Erlenbruchwald, Hochstaudengesellschaft, Waldbiotope u.a. mit Siebenstern, natürliche Felsklippen) und der Naturpark Homert. Vom Naturpark werden durch die Trassenführung Teile durchschnitten bzw. abgetrennt. Dieses betrifft auch zwei LSG als Bestandteile des Naturparks beansprucht.

Auch wenn die Trassierung in einem vorbelasteten Raum entlang der bestehenden K 12 erfolgen sollte, die im Bereich des Schiebers/ Husenbergs zurückgebaut werden könnte, ist trotzdem mit Betroffenheit von Großräumen (vier Waldlebensräume und ein Feuchtlebensraum) und drei Großsäugerlebensräumen (BfN), sowie der direkten Flächeninanspruchnahmen eines Waldlebensraums (Kernlebensraum) zu rechnen (siehe auch Projekt-Dossier B229-G10-NW-T2-NW). Dieser Kernraum befindet sich darüber hinaus auch innerhalb der Wirkzone für indirekte Beeinträchtigungen. Diese Schutzgebiete befinden sich darüber hinaus innerhalb der Wirkzone des Vorhabens für indirekte Beeinträchtigungen. Es muss mindestens mit indirekten Beeinträchtigungen von Biotopverbundflächen mit Bedeutung für den Biotopverbund in NRW gerechnet werden. Zudem sind Zerschneidungen des für den Biotopverbund in NRW bedeutsamen Biotopes VB-A-4613-022 Burgberg-Orlebach zu erwarten. Es stockt dort, von Kalkklippen durchsetzt, ein bemerkenswert rein ausgeprägter artenreicher (Waldmeister-)Buchenwald erheblicher Dimension auf den Bergflanken und -kuppen. In den Talräumen geht das vorhandene Grünland teilweise in

Feuchtgrünland über, an den steileren Talböschungen in Magerweiden.
Es muss mit dem Verlust oder mindestens mit Beeinträchtigungen von Rotmilan (Brutvogel), Wasseramsel, Gebirgsstelze, Bachneunauge und Koppe gerechnet werden (ACHTUNG: Artenschutzrechtliche Verbotstatbestände lassen sich nicht ausschließen!)

Naturnahe Fließgewässerabschnitte und Felsbereiche, gem. § 62 geschützte Biotoptypen, sind hier gefährdet!

Eine OU Balve wurde letztmalig mit der Erstellung einer UVS im Jahre 2000 thematisiert. Diese Planung würde ökologisch und landschaftlich äußerst wertvolle Bereiche nicht nur erheblich belasten, sondern zerstören und Geschäftsinhaber der Innenstadt von Balve wirtschaftlich erheblich schädigen. Das gilt auch für die in der UVS favorisierte Variante 3, die ebenfalls nicht zielführend und abgelehnt wird.

Forderung: Streichung

Streichung der OU Balve B 229 n aus dem Bundesverkehrswegeplan!

Alternative: Untersuchung einer netzbezogenen Entlastung der Ortsdurchfahrt durch Ausbau vorhandener Straßen und gezielte örtliche Maßnahmen, sowie Einbeziehung und Nutzung bereits ausgebauter und neu errichteter Straßen (z.B. K 11 / K 12 / OU Garbeck).

Prüfung der FFH-Verträglichkeit auf der Ebene des Bundesverkehrswegeplanes.

- Hierbei insbesondere Prüfung von Alternativen im Bereich des Schienenverkehrs und Summationseffekte durch andere Projekte des BVWP und Landesbedarfsplanmaßnahmen,
- Darlegung der zwingenden Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses,
- Nachweis des Ausbaubedarfs für den Fernverkehr,
- Berücksichtigung der zu erwartenden sehr hohen Kompensationskosten in der Kosten-Nutzen-Bewertung.