

(Teil)-Projektnummer	B 63-G20-NW-T1-NW: Abschnitt A 2 - K 35n B 63-G20-NW-T2-NW: Abschnitt K 35n - Zentrum
Straße	B 63 OU Hamm
Einstufungsvorschlag BVWP-E	VB
Geplante Maßnahme	Neubau (2 Streifen)
Verfahrensstand	Vorentwurf begonnen (Planungsauftrag)
LABÜ-Aktenzeichen	HAM 74-04.92 ST

Bewertung des Vorhabens

Bedarf / Alternativen

Ursprünglich als B 61 von Hamm-Nordböge mit einer neuen Lippequerung nach Norden geplant; in neuer (kürzerer) Konzeption als B 63 n von der L 665 mit Anschluss an die A 2 bis zum Stadtzentrum Hamm in zwei Abschnitten (ohne Lippequerung).

Im südlichen Abschnitt von der L 665 bis zur K 35 südl. Stadtzentrum zeigt das Verkehrsgutachten für die weiterverfolgte südliche Umgehung der Ortslage Pelkum (Variante B) gegenüber einer nördlichen Variante nur marginale Entlastungseffekte des Verkehrs.

Die vorhandenen B 61 kann die Verkehrsmengen mit 10.900 Kfz/24h und einem Lkw-Anteil von 4,1 % zwischen K 35 und L 736 sowie 13.800 Kfz/24h und einem Lkw-Anteil von 7,3 % im Abschnitt zwischen L 881 und K 35 (Manuelle Straßenverkehrszählung 2010 - Ergebnisse auf Bundesstraßen - Stand: 22.12.2011).

Eingriff in Natur und Landschaft

Auswirkungen auf den Naturhaushalt und das Landschaftsbild bestehen in erster Linie beim Südabschnitt von der L 665 (Anschluss A 2) bis zur Verknüpfung mit der K 35 (Variante B). Hier wird die B 63 n in einigem Abstand südlich der parallel vorhandenen DB-Strecke Dortmund-Hamm geführt.

Der Gleiskörper der DB-Strecke Dortmund-Hamm wird in der Nähe des bestehenden Kreuzungsbauwerkes von zwei Bahnlinien mit einer Straßenüberführung gequert. Aufgrund der Parallelführung mit der DB-Strecke werden im Trassenbereich der B 63 Biotope des Begleitgrüns der Bahnstrecke sowie die Ackerflächen im Umfeld des von der Straße beeinflussten Raumes vernichtet oder erheblich beeinträchtigt. Die Eingriffsintensität verstärkt sich durch die Dammlage der B 63n was zu einer umfangreicheren Störung jener Gehölzstreifen beiträgt, die den ökologischen Wert des Böschungsbewuchses entlang der Bahnstrecke Hamm-Unna ausmachen.

Beansprucht wird zudem ein Laubgehölzbestand auf der Dreiecksfläche südlich der Bahnböschung, was einer erheblichen Auswirkung gleichkommt, zumal das Feldgehölz durch den angrenzenden Verlauf der Straße isoliert wird.

Als schwerwiegend sind die Veränderungen im Bereich des Pelkumer Baches und des Schmiesbaches zu werten, da der Bau der erforderlichen Durchlässe sowohl Gewässerabschnitte beansprucht wie auch die Durchgängigkeit der Gewässerstrecken und damit ihre Funktion als lokale Vernetzungsstrukturen beeinträchtigt.

Trotz bahnparalleler Straßenführung sind die Auswirkungen auf Flora und Fauna nicht unerheblich, da das Gebiet im weiteren südlichen Umfeld der Bahntrasse wegen der Begrenzung durch mehrere Verkehrswege (BAB 2, L 665, DB-Strecken) schon

vorbelastet ist und kaum noch überörtliche Biotop-Vernetzungsfunktionen wahrnehmen kann.

Allerdings lehnt sich die Variante B nicht so stark an den Bahnkörper an, so dass über einen Streckenabschnitt von ca. 1.200 m isolierte Randflächen mit einer Breite zwischen 15 m und 120 m verbleiben, die nur eine geringe Standortqualität aufweisen werden und auch kaum adäquate Ausgleichsfunktionen wahrnehmen können.

Ergänzend muss darauf hingewiesen werden, dass der Verlauf der Variante B eine Kompensationsmaßnahme betrifft, die für den im Raum Bönen geplanten Bau von Windkraftanlagen vorgesehen ist. Hierbei käme es zu einer gravierenden Zerschneidung von Maßnahmenflächen, die sich laut Planungsabsicht südlich an das bahnahe Feldgehölz anschließen sollen.

Bei den Überbauungen von Pelkumer Bach und Schmiesbach können die betroffenen Werte und Funktionen erst in einem längeren Zeitraum wiederhergestellt werden. Letzteres trifft laut Auswirkungsprognose und Variantenvergleich ebenso auf den Verlust älterer Bäume oder Gehölzbestände zu.

Es ist fraglich ob ein Ausgleich oder eine Kompensation in sonstiger Weise (= Ersatzmaßnahme) durch die Neuschaffung oder Aufwertung von Lebensräumen im Stadtgebiet von Hamm erfolgen können.

Da durch den Neubau der B 63n in hohem Maße Biotope des Offenlandes betroffen sind, kommen schwerpunktmäßig nur Maßnahmen in Frage, die geeignet sind, die Agrarlandschaft im Umfeld der Straße aufzuwerten. Ob Aufforstungen oder die Neuanlage oder Aufwertung von Gewässern (als Ersatzmaßnahmen) vor dem Hintergrund, dass Offenland bzw. dessen Arten immer stärker bedroht sind, sinnvoll sind, ist zu bezweifeln.

Ungeklärt ist es bislang, ob die festgestellten unvermeidbaren Auswirkungen auf Tierlebensräume (hier: Steinkauz auch bei Variante B nicht ausgeschlossen) in dem erforderlichen Maße entsprochen werden kann oder separate artspezifische Kompensationsmaßnahmen (CEF-Maßnahmen) erforderlich sind. Hier wird sich das Problem ergeben, dass keine geeigneten Flächen zeitnah hergestellt werden können, die artspezifisch akzeptabel sind.

Zwei Landschaftsschutzgebiete (LSG) mit Erholungsfunktion für die Bevölkerung von Hamm werden randlich zerschnitten; hierdurch kommt es sowohl zu direkter Flächeninanspruchnahmen sowie aufgrund der Lage innerhalb der Wirkzone des Vorhabens zu indirekten Beeinträchtigungen. Ein weiteres LSG liegt randlich innerhalb dieser Wirkzone.

Forderung: Streichung

Verzicht auf den 2-streifigen Neubau der B 63 OU Hamm.

Der Neubau der B 63 n im Südabschnitt zwischen L 665 und K 35 (Abschnitt Bönen-Nordböge / Hamm-Pelkum) wird von den Naturschutzverbänden aufgrund geringer verkehrlicher Entlastungswirkungen, der neuen Beeinträchtigung der Ortslagen von Weetfeld, Wischerhöfen und Pelkum, des hohen Flächenverbrauchs insbesondere auch durch vermehrt auftretende isolierte Restflächen sowie die Beeinträchtigung des Freiraumes und den Verlust von Offenlandbiotopen bzw. –Habitaten abgelehnt.