

(Teil)-Projektnummer	B7-G30-NW
Straße	B 7 OU Warburg/Scherfede
Einstufungsvorschlag BVWP-E	VB
Geplante Maßnahme	Neubau (2 Streifen)
Verfahrensstand	Ohne Planungsbeginn
LABÜ-Aktenzeichen	keine Akte

Bewertung des Vorhabens

Bedarf / Alternativen

Die im BVWP-Entwurf angeführten Gründe für das Projekt B 7 OU Warburg/Scherfede überzeugen nicht. So geht der BVWP-Entwurf nicht auf die bereits vorhandene Umgehungsfunktion der A 44 für Scherfede ein. Die im BVWP-Entwurf als Begründung genannte Verkehrsfunktion für den Individualverkehr zwischen Warburg und Paderborn rechtfertigt angesichts des für diesen Straßenabschnitt genannten Verkehrsaufkommens zwischen 4.500 und 10.500 Kfz/24h keinen Aus- oder Neubaubedarf. Die geringe Verkehrsbelastung auf der B 7 in der Ortsdurchfahrt Scherfede von 4.697 Kfz/24h im Jahr 2010 – gegenüber dem Jahr 2005 mit 5.301 Kfz/24h ein Rückgang um ca. 11%¹ - unterstützt die Bedenken zum Bedarf einer OU B 7 Warburg/Scherfede.

Eingriff in Natur und Landschaft

Im BVWP-Entwurf wird in der Bewertung von einer Neubautrasse südlich von Scherfede und Rimbeck ausgegangen, die das Gewässer Diemel mit seiner Aue und Überschwemmungsgebiet zweimal quert. Der Neubau der B 7 führt zu schweren Eingriffen in die Diemelaue und ihre Funktionen für den Biotop- und Artenschutz, den Biotopverbund sowie den Hochwasserschutz.

Die Diemelaue gehört zu einem landesweit bedeutsamen Auen-Verbundkorridor, zudem stellt das mittlere Diemeltal mit angrenzenden Kalkhängen und Nebenbächen einen wertvollen Kern- und Refugiallebensraum für zahlreiche z. T. stark gefährdete Lebensgemeinschaften dar. Aufgrund dieser herausragenden Bedeutung für den landesweiten Biotopverbund² ist das Diemeltal im Landesentwicklungsplan als Gebiet für den Schutz der Natur³ und im Regionalplan als Bereich zum Schutz der Natur⁴ dargestellt.

Der BVWP-Entwurf weist auf die Lage des Projekts in Großräumen (Feuchtlebensräume, Waldlebensräume, Trockenlebensräume und Großsäugerlebensräume) sowie die Querung von „Kernräume“ nach BfN (Wald- und Feuchtlebensräume) hin und kommt wegen der langen Durchfahrung des BfN-Lebensraumnetzwerks sowie wegen der Betroffenheit der Schutzgebiete zur Bewertung eines „hohen Konfliktpotenzials“.

Die Trassenführung des BVWP-Entwurfs führt zur Inanspruchnahme von Flächen des „NSG Drachenholl-Diemelaue“ und beeinträchtigt den Schutzzweck des NSG (u.a. Entwicklung eines naturnahen Auenwaldes an der Diemel) erheblich. Ein gesetzlich geschützter Biotop

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

² LANUV NRW: VB-DT-4420-015 Mittleres Diemeltal

³ Landesentwicklungsplan NRW 1995, Zeichnerische Darstellungen, Teil B, Kartenblatt Regierungsbezirk Detmold; LANUV NRW: DT_WL-144 „Mittleres Diemeltal mit Kalkhängen und Nebenbächen“

⁴ Bezirksregierung Detmold (200?): Regionalplan für den Regierungsbezirk Detmold, Teilabschnitt Höxter-Paderborn, Blatt 15, BSN „Mittleres Diemeltal“

nach § 30 BNatSchG im NSG mit dem Lebensraumtyp 91E0 (Eschen-Erlen- und Weichholzuwald) ist vom geplanten Trassenverlauf betroffen.⁵

Die Trasse nimmt in erheblichem Umfang Überschwemmungsbereiche in der Diemelau in Anspruch. Dieses ist mit den ökologischen und wasserwirtschaftlichen Funktionen der Diemelau nicht zu vereinbaren. Der im BVWP-Entwurf (vgl. 1.8 des PRINS) angeführte Ausgleich des Retentionsverlustes würde zu weiteren erheblichen Eingriffen führen.

Den im BVWP-Entwurf enthaltenen Ausführungen zur Alternativenprüfung (unter 1.4 des PRINS), dass es sich bei der gewählten Trasse/Variante um eine umweltfachlich bedingte Optimierung der Linienführung handelt, wird angesichts der zuvor dargelegten sehr hohen Konflikten mit den Belangen des Natur- und Umweltschutzes entschieden widersprochen.

Forderung: Streichung

Da den sehr hohen Umweltrisiken nur eine untergeordnete verkehrliche und städtebauliche Bedeutung gegenübersteht, sollte das Projekt nicht weiter verfolgt werden!

⁵ LANUV NRW: GB-4420-005