

## **Grund 1 - Umweltfolgen:**

Die Südumfahrung ist nur ein Baustein einer Verkehrskonzeption bei der quasi ein neues, leistungsfähigeres Bundesfernstraßennetz gebaut werden soll. Wir erleben derzeit eine erhebliche Ausweitung des Straßennetzes durch die Schaffung eines Netzes von Ortsumfahrungen und Straßenausbauten, wie z.B. Verbreiterung der B 217, geplante Ortsumfahrungen Haverbeck, Wehrbergen, Aerzen, Lachem/Fuhlen, Hess. Oldendorf...

Ziel ist es, wie in den vergangenen 30 Jahren, in erster Linie die Leistungsfähigkeit des überörtlichen Verkehrs aufrechtzuerhalten und zu optimieren. Dadurch wird eine weitere Verkehrszunahme ermöglicht und auch ausgelöst. (Stichwort: Wer Straßen sät, erntet Verkehr! Verkehrsspirale)

Den negativen Folgen des Autoverkehrs, wie Treibhauseffekt, Energieverschwendung, Flächenverbrauch/-versiegelung, Zerschneidung der Landschaft (Verinselung/optische Zerstörung), Lärmbelästigung, Ozonalarm, Waldsterben... wird nicht entgegengesteuert, sondern sie werden sogar noch verstärkt. Verkehrsvermeidung und -verlagerung, die Hauptforderungen aus den

Gesichtspunkten des Umweltschutzes, finden keinerlei Unterstützung. In der Praxis erfolgt eher das Gegenteil, Unternehmen wie z.B. die Post verlagern ihren Warentransport von der Bahn auf die Straße. Dieses Beispiel ist kein Einzelfall.

Schon aus diesen grundsätzlichen Erwägungen lehnen wir als Umweltschutzverband die Südumfahrung ab. Wir sehen sie als eine unintelligente Art der Mobilitätsbereitstellung nach den Konzepten der letzten 30 Jahre, welche schon jetzt zum Scheitern verurteilt ist.

## **9 weitere Ablehnungsgründe:**

Auch wenn Sie meinen, daß Sie diese globaleren Umweltfolgen nicht betreffen, es gibt folgende weitere Argumente, gegen das Projekt zu sein:

2. Die Süddurchfahrung bringt keine Lösung der Hamelner Verkehrsprobleme. Ihre Entlastungswirkung liegt im Idealfall bei max. 20 %. Im Behördendeutsch heißt das, daß städtebauliche Entlastungseffekte nur in geringem Umfang wirksam sind. Der Anwohner der Hauptdurchgangsstraßen wird also den Unterschied vorher/hinterher kaum merken.
3. Dort wo eine Entlastung tatsächlich erzielt wird, wird durch die nicht gegengesteuerte Verkehrszunahme der Effekt bald wieder verschwunden sein. Das befürchten wohl auch die Verkehrsplaner. Obwohl die prognostizierte Hauptverkehrsentslastung im Bereich Münsterwall liegen soll, wird zur Zeit für die Münsterbrücke ein vierspuriger Ausbau geplant !

4. Von den Brennpunkten erfolgt sowieso nur eine Problemverlagerung von einer Haustür zur nächsten, die dann ein neuer Brennpunkt wird und weiteren Straßenneubau fordert. Beispiel Haverbeck - Klütstraße/Lachem/Fuhlen.
5. Die Stadt bekommt die Straße nicht mehr von Bund geschenkt. Das fehlende Geld durch die Teilfinanzierung der Baumaßnahme steht für andere Entwicklungsprojekte (Verkehr, Kultur, Wirtschaftsentwicklung...) nicht mehr zur Verfügung. Bezahlen müssen sowieso alle und das nicht zu knapp. Die grobe Kostenschätzung belief sich 1991 auf 87 bis 123 Millionen. Von uns wurde sie schon damals auf 150-200 Mio. geschätzt. 1997 sind die Kosten jetzt mit 170 Mio. angegeben. In weiteren 6 Jahren, bei einem möglichen Baubeginn, wird der Preis dann sicher bei 250 Millionen (4.000 Mark pro Hamelner Bürger) liegen. Dazu kommen die Unterhaltungsmaßnahmen auch für die Stadt Hameln durch die Umwidmung der „alten“ Bundesstraße im Zentrum. Wir meinen, mit diesem Geld könnte man Hameln an anderer Stelle wesentlich besser helfen.



6. Die enormen Baumaßnahmen müssen u.E. realistisch auf 10 Jahre kalkuliert werden. Allein die erforderlichen Materialtransporte werden eine deutlich Belastung werden. Ob z.B. das Südbad seine Erholungsfunktion noch wahrnehmen kann, ist zweifelhaft. Auch die betroffenen Firmen an der Fluthamelstraße dürften massiv gestört werden.
7. Gerade Mittelstädte wie Hameln sind die Verlierer der Fernstraßenneukonzeption. Kaufkraftabfluß nach Hannover. Standortverlagerungen in die umliegenden „Kleingemeinden“ sind gängige Folgen, die in der Vergangenheit in ähnlichen Fällen bei einem Autobahnanschluß beobachtet wurden. Der vierspurige Ausbau der B 217 wird ein übriges tun. Hameln wird ein Ort, den man dann leicht meiden, aber weniger liebhaben kann.
8. Nach Fertigstellung haben wir eine Stadtautobahn mit kreuzungsfreier Zufahrt an der B 217 und diversen Brückenbauwerken. Des gewachsene Stadtbild wird erheblich beeinträchtigt. Es erfolgt eine Zerstörung des kulturellen, gewachsenen Erscheinungsbildes unserer Heimat.

**NEIN - Hameln zuliebe !**

9. Die Belastung des Düh als „naturschutzwürdige“ Fläche führt zu einer weiteren Zerstörung der letzten Naturräume.
10. Wer glaubt, wenigstens den Abgasen des Durchgangs- und Lkw-Verkehrs durch die Umfahrung zu entgehen, der irrt. Die Straße liegt in der Frischluftzufuhr der Stadt. Alle Schadstoffe werden durch Hameln hindurchgetrieben.

Profitieren tut in allererster Linie der Durchgangsverkehr, also Leute, die mit Hameln selber nichts zu tun haben. Natürlich gibt es auch eine Unternehmerlobby, die mit solchen Großprojekten gute Gewinne machen kann, und nicht zuletzt sitzen in den Straßenbauämtern Leute, die sicherlich eher Straßen bauen, denn sie vermeiden wollen. Schließlich ist ersteres ihr Job.

So erklärt sich auch, daß Gegenstimmen zum Projekt es relativ schwer haben.

**Nein zur Südumfahrung -  
Hameln zuliebe !**



V.i.S.d.P.: Ralf Hermes

Öffnungszeiten des Natur- und Umweltschutzzentrum Hameln,  
Berliner Platz 4, 31785 Hameln, Tel. 05151/13671  
Di & Fr 10-15 Uhr, Mi & Do 14-18.30 Uhr, Sa 10-13 Uhr  
Spendenkonto: 449110, Volksbank Hameln, 25490004

**Südumfahrung  
Hameln**

**10 Argumente  
gegen  
das Projekt !**



Bund für  
Umwelt und  
Naturschutz  
Deutschland



BUND-Kreisgruppe Hameln-Pyrmont  
Berliner Platz 4, 31785 Hameln  
Telefon: 05151/13671