



Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland (BUND)
Landesverband N W e.V., Kreisgruppe Dortmund

Der
Regierungspräsident
Münster
Postfach

4400 Münster

Absender :

BUND - NW
Kreisgruppe Dortmund
Thomas Quittek
Menglinghauser Str. 4a
4600 Dortmund 50

Ihr Zeichen	Ihr Schreiben vom	Unser Zeichen	Datum
53.3.3.03	11.3.85	DO/RE 44-3.85 ST	13.6.85

Planfeststellungsverfahren für den Neubau der B 474n von
Bau-km 0,000 (Autobahnkreuz DO-Nordwest) bis Bau-km 7,100
(Anschlußstelle B 474n/L 609)
hier: Stellungnahme nach § 29 Bundesnaturschutzgesetz

Sehr geehrte Damen und Herren,

gegen das o.g. Vorhaben bringen wir folgende Einwendungen vor:
Die B 474n wird aus Gründen des Natur- und Umweltschutzes und
wegen fehlendem bzw. geringem Verkehrsbedarf abgelehnt.

Für den gesamten Trassenverlauf wird eine umfassende Umwelt-
verträglichkeitsprüfung gefordert, die einen Raum von mindestens
3 km beidseits der Trasse einschließt.

Die "Kleeblatt-Anschlußstelle" A 45/A 2 ist zurückzubauen.

Begründung

1. Der zu erwartende Schaden an Natur und Landschaft steht
in gar keinem Verhältnis zum verkehrlichen Nutzen dieser Straße.
Diese Tatsache wird auch durch den Entwurf des Bundesverkehrs-
wegeplanes 1985 v. 18.3.85 belegt, in dem die B 474n nur noch
in die Dringlichkeitsstufe II ("Planungen") eingestuft wurde.
In der vom Bundesverkehrsminister in Auftrag gegebenen gesamt-
wirtschaftlichen Bewertung ist ein Nutzen/Kosten-Verhältnis
von 1,10 zu entnehmen. Berücksichtigt man angenommene Kosten-
mehrungen (für Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen) wegen erheblicher
ökologischer Problemhäufungen - wie vom BMV festgestellt -
so reduziert sich der Wert auf 0,55, d.h. die Investitionskosten
sind höher als die Projektnutzen (z.B. Transportkostensenkungen,
Kosten der Wegeerhaltung, Beiträge zur Verkehrssicherheit).

- 2 -

Geschäftskonto der Kreisgruppe: PGiro A Dortmund Nr. 6624-464 (BLZ 410 100 46)
Spendenkonto für Naturschutz: ~~Sparkasse Bonn Nr. 3434 (BLZ 380 500 00)~~

Hinzu kommt der zweifelhafte Entlastungseffekt der B 474n für die Ortskerne von Waltrop und Datteln. Nach den Generalverkehrsplänen dieser Städte besteht der größte Teil des Verkehrsaufkommens aus Binnen-, Quell- und Zielverkehr. Der LKW-Durchgangsverkehr auf der L 609 ist seit Fertigstellung der A 43 um die Hälfte gesunken. Die Prognosezahlen der Straßenbauverwaltung zur B 474n berücksichtigen hingegen die A 43 nicht.

Ferner weisen wir darauf hin, daß die Nord-Süd-Regionalverbindungen L 609 und B 235 noch Verkehr aufnehmen können.

2. Zum Natur- und Landschaftsschutz ist anzumerken, daß gerade durch die Dammlage erhebliche ökologische Konfliktpunkte geschaffen werden. Dies trifft auch für die Überquerung von (negative Tälern (vor allem der Lippe-Aue) zu. Hier sind /klimatologische und bioökologische Effekte zu erwarten.

Untersuchungen der Bundesforschungsanstalt für Naturschutz und Landschaftsökologie in Bonn belegen, daß die Trennung von Lebensräumen tierökologisch noch schwerer wiegen als der reine Flächenverbrauch, der im Fall der B 474n schon erheblich genug ist. Straßen stellen für viele Tiere unüberwindliche Barrieren dar. Die Folgen sind ein Unterschreiten der lebenswichtigen Mindestlebensraumgröße (Verinselungseffekt) und damit ein Aussterben der entsprechenden Tierpopulation.

Der landschaftspflegerische Begleitplan trägt dieser Tatsache nicht Rechnung, da er lediglich Ausgleichsmaßnahmen im Verhältnis 1 : 1 vorsieht.

Zu bemängeln ist ferner die unzureichende Erhebung ökologischer (vor allem faunistischer) Daten als Grundlage für die Bewertung des Eingriffes. So wurden Wanderungen von Kleinsäugetern und Amphibien nicht untersucht. Wie o.e. hängt aber die Funktionsfähigkeit von ökologisch wertvollen Gebieten entscheidend von ihrer Verbindung miteinander ab (s. Biotopverbundsystem der Landesanstalt für Ökologie).

Wir fordern deshalb als Planungsgrundlage eine umfassende Umweltverträglichkeitsprüfung unter Einschluß der Null-Variante (s. UVP zur A 4 Rothaargebirge).

Mit freundlichen Grüßen

L.H.R.