

BM-Kandidaten im Tal 05.09.2020

Nachhaltigkeit vs. Strassenbau

PRO IISSETAL e.V.



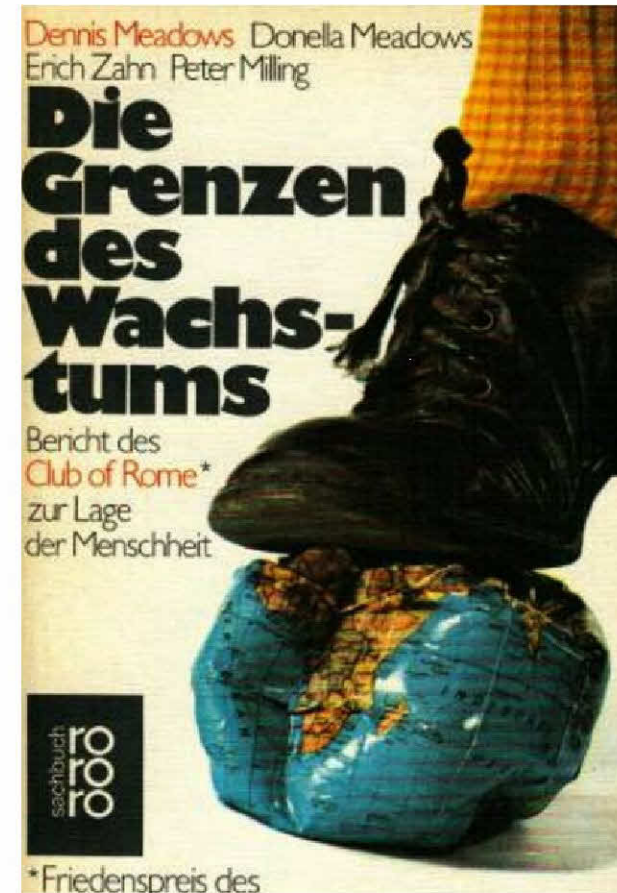
1. Teil Spaziergang

2. Teil Vorstellung

Präsi-Quiz

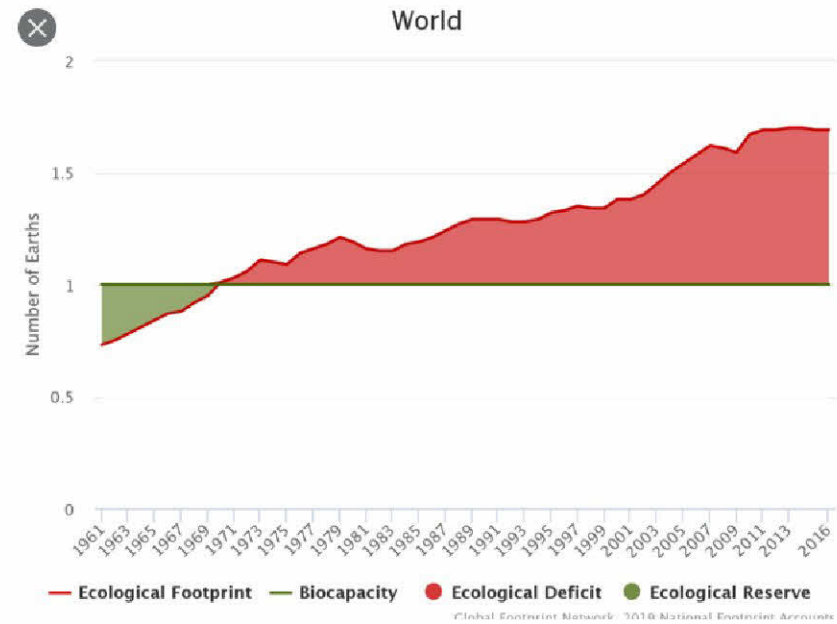
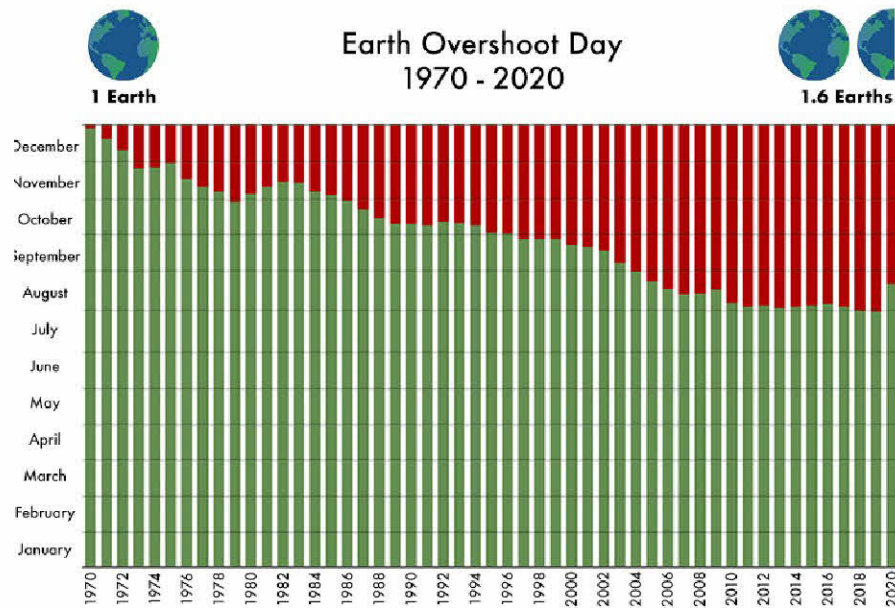
Diskussion

Wann schrieb der Club of Rome seinen berühmtesten Bericht?



**Wieviel Erden brauchte
die Welt 1972?**

Wieviel Erden brauchte die Welt 1972?



**Wieviel Erden brauchte
Deutschland 2019?**

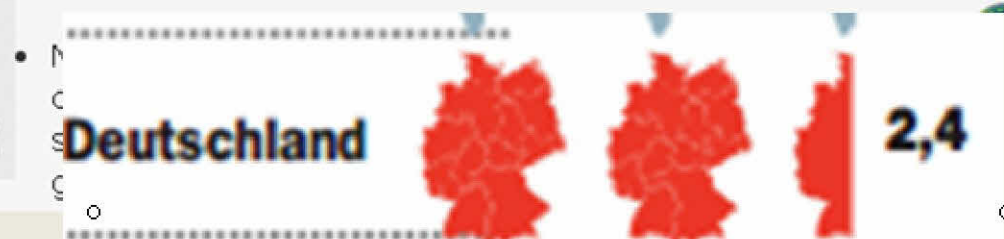
Wieviel Erden brauchte Deutschland 2019?

Wie viele Erden bräuchten wir, wenn alle Menschen so leben würden wie die BewohnerInnen von...



www.germanwatch.org/overshoot
Datenquelle: Global Footprint Network National Footprint Accounts 2019

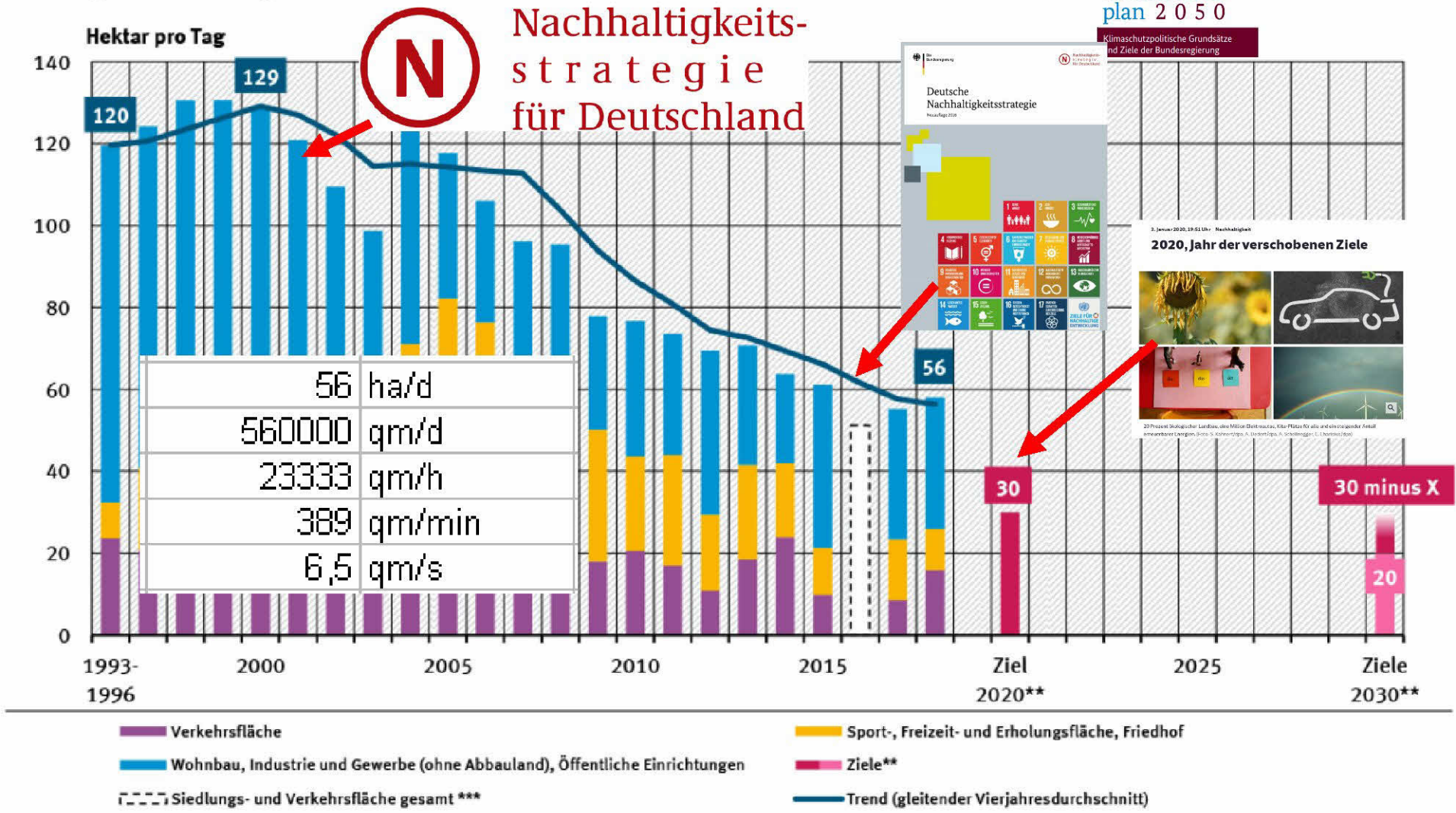
- Der **Deutsche Erdüberlastungstag 2019** war am 3. Mai: Wäre der Ressourcenverbrauch der Weltbevölkerung so groß wie in Deutschland, dann hätte sie schon bis zu diesem Zeitpunkt die regenerierbaren Ressourcen verbraucht, die ihr für das gesamte Jahr zur Verfügung stehen. Um einen solchen Verbrauch nachhaltig zu decken, bräuchten wir drei Erden. Die Menschen hierzulande leben ab dem 3. Mai daher auf Kosten kommender Generationen und der Menschen im globalen Süden, die deutlich weniger verbrauchen, aber stärker von den ökologischen Folgen betroffen sind. [Zur Pressemitteilung >>](#)



**Wieviel Quadratmeter
werden in Deutschland
pro Sekunde durch
Verkehrs/Siedlungsfläche
verbraucht?**

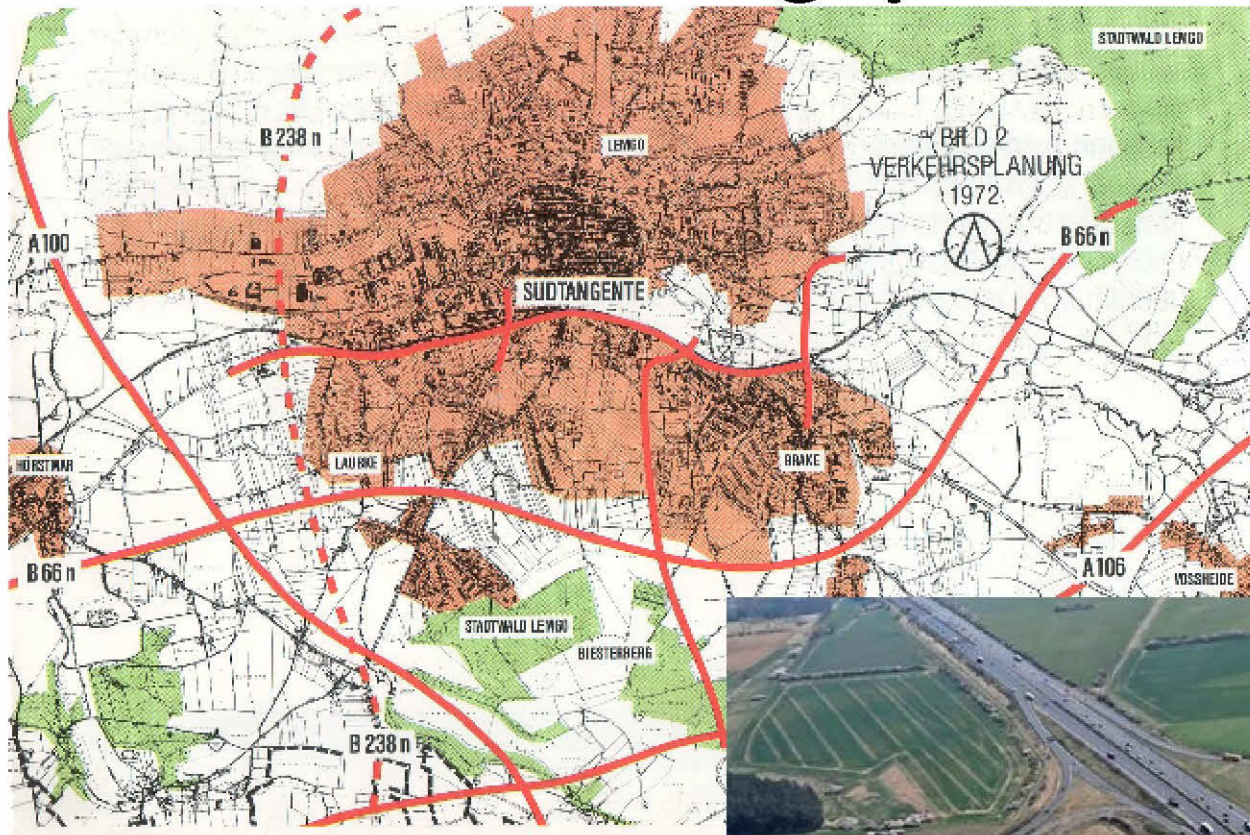
Wieviel Quadratmeter werden in Deutschland pro Sekunde in Verkehrs/Siedlungsfläche verbraucht?

Anstieg der Siedlungs- und Verkehrsfläche*



**Was wurde 1972 hinterm
Biesterberg geplant?**

Was wurde 1972 hinterm Biesterberg geplant?



Welche Zeit liegt zwischen diesen beiden Aufnahmen?



Durchatmen

**Wieviel Prozent der
Umgehungsstrassen bringen
nach Hinterher-
Untersuchungen eine
Entlastung?**

Wieviel Prozent der Umgehungsstrassen bringen nach Untersuchung des BUND kaum Entlastung?

-2/3 kaum Entlastung

-Durchgangsverkehr überschätzt

-Gesamtbelastung Region höher

-Verzicht, wenn Entlastung <50%



Bringen Umgehungsstraßen wirklich Entlastung?

Eine Nachher-Untersuchung von Ortsumfahrungen des BVWP 2003 zeigte, dass in 90% der Fälle die angestrebte Entlastung der Ortsdurchfahrten nicht eintrat. Ein Um- oder Rückbau der Ortsdurchfahrt Auch der neue Bundesverkehrswegeplan sehe ein Vielzahl fragwürdiger Ortsumfahrungen vor, kritisiert der BUND. Und das, obwohl das Bundesverkehrsministerium in Berlin im Rahmen der Überarbeitung des Planes allein für Baden-Württemberg festgestellt habe, dass zwei von drei Umgehungsstraßen kaum eine Entlastung bringen. Michael Spielmann.

Es werden zu wenig Barrieren eingebaut. Das liegt vor allem daran, dass die Orte es oft unterschätzen, wie viel Ziel-, Quell- und Binnenverkehr sie haben. Also der eigentliche Durchgangsverkehr, und nur der kann rausgeholt werden, durch eine Ortsumfahrung, der ist oft viel geringer, als vorher vermutet oder prognostiziert.

Das betrifft sowohl den Ort selbst als auch die Umgehungsstraße. Unter dem Strich wird also die Region mit deutlich mehr Verkehr als vorher belastet. Was vielleicht nicht so dramatisch wäre, wenn wenigstens die Ortskerne deutlich entlastet würden – das ist ja der eigentliche Sinn einer Ortsumfahrung. Doch wenn die neue Straße am Ort vorbeiführt, werden die

Dagegen helfe aus Sicht des Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland in vielen Fällen gerade auch der Verzicht auf den Bau von Umgehungsstraßen – vor allem, wenn die neue Straße deutlich weniger als 50 Prozent Entlastung bringt:

**Wie wird verkehrliche
„Entlastung“ offiziell
definiert?**

Wie wird verkehrliche Entlastung offiziell definiert?

-50% → > 3db(A) → > wahrnehmbar



Bundesministerium
für Verkehr, Bau
und Stadtentwicklung

2.3 Durch straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen soll der Beurteilungspegel unter den Richtwert abgesenkt, mindestens jedoch eine Pegelminderung um 3 dB(A) bewirkt werden. Bei der Berechnung der



Bundesministerium
der Justiz und
für Verbraucherschutz

Bundesamt
für Justiz

2. durch einen erheblichen baulichen Eingriff der Beurteilungspegel des von dem zu ändernden Verkehrsweg ausgehenden Verkehrslärms um mindestens 3 Dezibel (A) oder auf mindestens 70 Dezibel (A) am Tage oder mindestens 60 Dezibel (A) in der Nacht erhöht wird.

Oberverwaltungsgericht
für das Land
Nordrhein-Westfalen



Beklagten benutzt² und findet sich auch in Urteilen wieder: „...Denn nach allgemeinen Erkenntnissen der Akustik kann das menschliche Ohr Lärmveränderungen erst bei einer Pegeldifferenz von 3 dB(A) wahrnehmen...“³ Zur Begründung dieser Aussage wird auf Entschei-

- Beibehaltung der maximalen Geschwindigkeit von 70 km/h auch nach Brückenneubau
Stellungnahme der Verwaltung: Einer Geschwindigkeitsreduzierung zur Lärminderung wird seitens des Straßenbausträhers nur dann zugestimmt, wenn sich eine

Reduzierung um 3dB(A) erzielen lässt. Dies trifft bei einer Reduzierung von 100 km/h auf 70 km/h nicht zu, so dass die Forderung voraussichtlich nicht umsetzbar ist.

Zusammenfassung

Nach dem Umbau von Kreuzungen in Kreisverkehrsplätze sank der am Referenzpunkt gemessene Mittelungspegel um etwa 3 dB(A). Von einer deutlichen Verbesserung der Lärm-situation kann daher nicht gesprochen werden. Allerdings



Straßen.NRW.

Fraunhofer



* Verordnung 661/2009/EG - Pkw

Lemgo 2004 - das Versprechen



Noch ein kurzer Augenblick, dann ist das Band durchschnitten – die neue Lemgoer Südumgehung ist freigegeben für den Straßenverkehr. Im Bild (von Links) SPD-Landratskandidat Heinz Kriete, Staatssekretär Achim Großmann, Bundestagsabgeordneter Hermann Haack, Landrat Friedel Heuwinkel und Lemgos Bürgermeister Dr. Reiner Austermann. Foto: Vehrkamp

Südumgehung Lemgo freigegeben

Streckenführung der Ostwestfalenstraße um Stadt nun vollständig

Lemgo / Kreis Lippe (mv). Die neue Südumgehung Lemgo ist für den Verkehr frei. Zahlreiche Gäste, darunter NRW-Verkehrsminister Dr. Axel Horstmann und der parlamentarische Staatssekretär aus dem Bundesverkehrsministerium Achim Großmann, konnten am Samstagnachmittag durch Henning Klare, Direktor des Landesbetriebes Straßenbau Nordrhein-Westfalen, auf der Laubkerbachalbrücke zur feierlichen Verkehrsfreigabe der 5,3 Kilometer langen Strecke begrüßt werden. Und Lemgos Bürgermeister Dr. Reiner Austermann faßte trefflich zusammen, was sicher alle Beteiligten dachten: »Dies ist ein wichtiger Tag für die Alte Hansestadt. Ein Thema, das Lemgo sehr lange beschäftigt hat, findet hiermit ein gutes Ende –

Bürger!« Zusammen mit der erst vor 16 Monaten freigegebenen Westumgehung (B 238) vervollständigen diese beiden neuen Strecken nun die Führung der Ostwestfalenstraße um Lemgo herum und heben damit deutlich die Bedeutung und die Qualität dieser wichtigen Verkehrsader in Lippe. Die Straßenplaner erwarten jetzt eine deutliche Verlagerung des Verkehrs aus der Ortsdurchfahrt von Lemgo auf die Umgehungsstraße. »Mit der heutigen Verkehrsfreigabe der Südumgehung Lemgo wird der Stadtkern erheblich entlastet und die Wohnqualität der hier in einer der schönsten Städte Deutschlands lebenden Menschen deutlich verbessert. Diese mit Hochdruck fertiggestellte, leistungsfähige Ortsumgehung ist

Menschen und Gütern für die Zukunft der Region OWL von großer Bedeutung«, betonte Minister Dr. Horstmann. Die zügige Umsetzung der Planung konnte realisiert werden, weil der Bund das Projekt in sein »Zukunftsinvestitionsprogramm« aufgenommen hatte. Ein halbes Jahr vor dem Start der Bauarbeiten im November 2001 hat der Bund die Hälfte der Kosten übernommen. Die Bauarbeiten der Ostwestfalenstraße um Lemgo herum sind im November 2001 abgeschlossen. Die Bauarbeiten der Ostwestfalenstraße um Lemgo herum sind im November 2001 abgeschlossen. Die Bauarbeiten der Ostwestfalenstraße um Lemgo herum sind im November 2001 abgeschlossen.

Die Straßenplaner erwarten jetzt eine deutliche Verlagerung des Verkehrs aus der Ortsdurchfahrt von Lemgo auf die Umgehungsstraße. »Mit der heutigen Verkehrsfreigabe der Südumgehung Lemgo wird der Stadtkern erheblich entlastet und die Wohnqualität der hier in einer der schönsten Städte Deutschlands lebenden Menschen deutlich verbessert. Diese mit

**Wie ist die Erfahrung von
Lemgo mit
Umgehungsstrassen?**

Wie ist die Erfahrung von Lemgo mit Umgehungsstrassen?

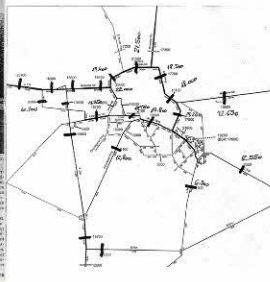
- Brake -34% Verkehr
- Summe Verkehr Innenstadt bleibt erhalten
- SU/WU 2005-2015 bis 49% mehr Verkehr

Entlastung für Brake
Verkehrsveränderung durch Umgehungsstraßen

Lemgo (aw). So richtig bang genau sind sich nicht alle über die Verkehrsveränderung durch die Umgehungsstraßen. Die Zahlen aus dem Jahr 2001 und die Zahlen aus dem Jahr 2004 sind ein deutliches Zeichen für die Entlastung der Innenstadt. Die Zahlen zeigen, dass der Verkehr in Brake sich um 34 Prozent reduziert hat. Das ist ein deutliches Zeichen für die Entlastung der Innenstadt.

Stichwort: Jazz auf der „Wüste“

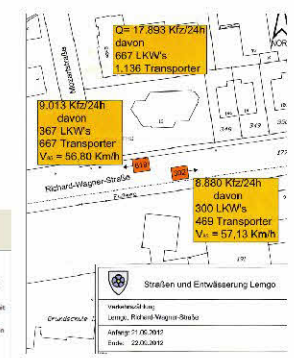
Die alte Brackestraße in Brake ist heute ein beliebter Treffpunkt für Jazzmusiker. Die Straße ist heute ein beliebter Treffpunkt für Jazzmusiker. Die Straße ist heute ein beliebter Treffpunkt für Jazzmusiker.



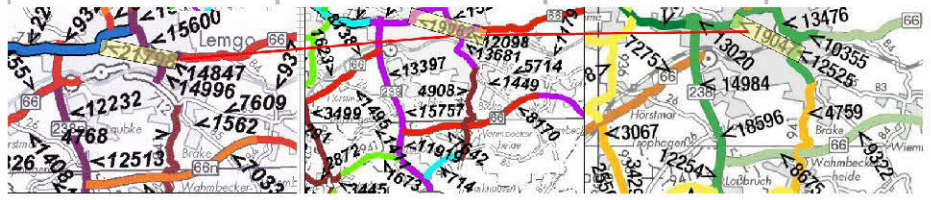
ALTE BRACKESTRAßE LEMGO

Fortentwicklung des Verkehrsmodells Analyse 2004

Gegenüber der Status-Quo-Prognose (Bild 1) reduziert sich die Verkehrsbelastung hier um ca. 30%. Das ist beachtlich, jedoch schließt die verbleibende Verkehrsmenge Maßnahmen zur Wohnumfeldverbesserung weitgehend aus. Ein Rückbau dieses Straßenzuges, d. h. eine Verschmälerung der Fahrbahn, verbunden mit anderen Verkehrsberuhigungsmaßnahmen, kann nicht erfolgen. Deswegen muß noch diskutiert



Zeit	Quelle	Brake	Lagesche	Residenz	Kämpfer	Summe
2001	LZ 2004	12550	11750	6300	11200	41800
01.12.2004	BSV	8300	15700	7000	10300	41300
2008	Z, Stadt Lemgo				11000	
2001-2004		-34%	34%	11%	-8%	-1%



	2005	2010	2015	2005-15
WU Herforder	9324	11423	13020	40%
WU Mitte	12232	13397	14984	22%
WU Detmold	12513	15757	18596	49%
SU Blomberg	7033	8170	9322	33%
SU Kreuz	6182	7642	8675	40%

-Brake <50%

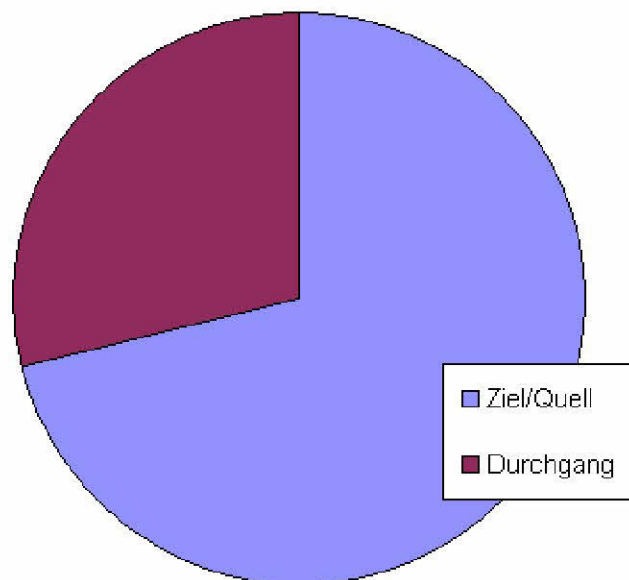
-50% Durchgangsverkehr Kämpfer (2008)

-Summe Innenstadt gleich

-Region stärker belastet

**Wieviel Verkehr würde
von der Gosebrede auf
die NU verschoben
werden?**

Wieviel Verkehr würde der Gosebrede erhalten bleiben?



Der VOR keine eindeutige verkehrliche Empfehlung für eine der untersuchten Varianten gegeben werden. Der verkehrlichen Entlastungen werktags liegen an der B 238 im Bereich Krankenhaus bei 42 %, auf der Gosebrede bei ca. 26 %, im Bereich der L 712 nahe dem Leeser Weg (K 33) bei ca. 20 % und auf der L 958 Entruper Weg südlich der B238n bei etwa 10 %.

Tabelle 6: Kfz-Belastungen Prognosefall 2030 mit B 238n im Vergleich zum Prognose-Nullfall 2030

	Zählstelle SVZ	Prognose-Nullfall 2030 [DTV _{Kfz}]	Prognosefall mit B 238n [DTV _{Kfz}]	Vergleich Prognosefall mit B 238n/ Prognose-Nullfall
L 712	39193446	23.400	23.700	+1%
B 238	39194434	18.400	13.000	- 29%

Tabelle 7: Lkw-Belastungen Prognosefall 2030 mit B 238n im Vergleich zum Prognose-Nullfall 2030

	Zählstelle SVZ	Prognose-Nullfall 2030 [DTV _{Lkw}]	Prognosefall mit B 238n [DTV _{Lkw}]	Vergleich Prognosefall mit B 238n/ Prognose-Nullfall
L 712	39193446	2.590	2.590	0%
B 238	39194434	1.640	1.210	-26%

**Was empfahl die Chefin
des Stadtplanungsamts
in 2000?**

Was empfahl die Chefin des Stadtplanungsamts 2000?

Das Ziel der Umgehungsstraße, eine deutliche wahrnehmbare Entlastung vom Verkehr auf dem Innenring zu erhalten, wird leider nicht erreicht (s. Verkehrsmessung). Die Entlastung beträgt auf der Rintelner Straße z. B. nur 21% und 25% (bezogen auf den Innenring). Hier sind Bewohner und Schulen auch betroffen. Die Verkehrsmaßnahmen zur Verbesserung der Wohnqualität sind durch die Verkehrsmaßnahmen kaum möglich sind.

Null-Variante

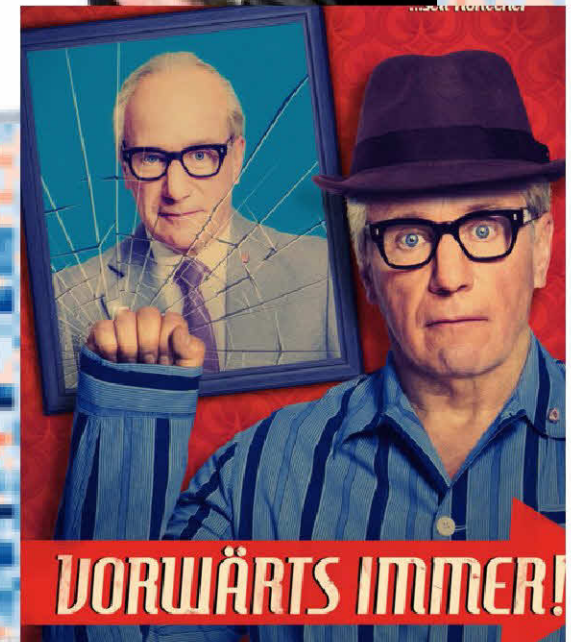
Aus o.g. Gründen wird aus stadtplanerischer Sicht die Null-Variante empfohlen,
also ein **Verzicht auf die nördl. B 238n.**

**schlechte
Erfahrungen**



**miese
Prognosen**

**...immer
weiter**

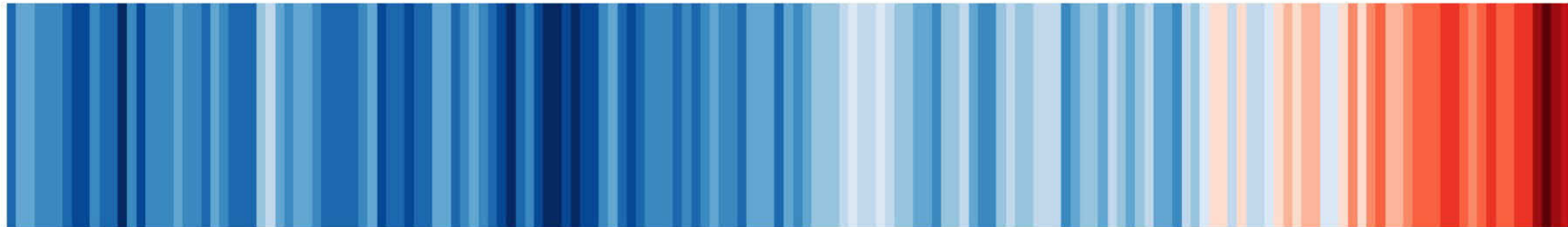


Diskussion

Haben alle Beteiligten die gleiche Wissensbasis?

Betroffene Anwohner hoffen seit Jahrzehnten

NU zeitgemäß oder schaffen wir „Entlastung“ anders?



Nachhaltigkeitsziele 2030 vs. weiter so mit Strassenbau?



FRAGEN PUBLIKUM

Letzter Satz

**Das Ilsetal würde xxx
wählen , weil...**