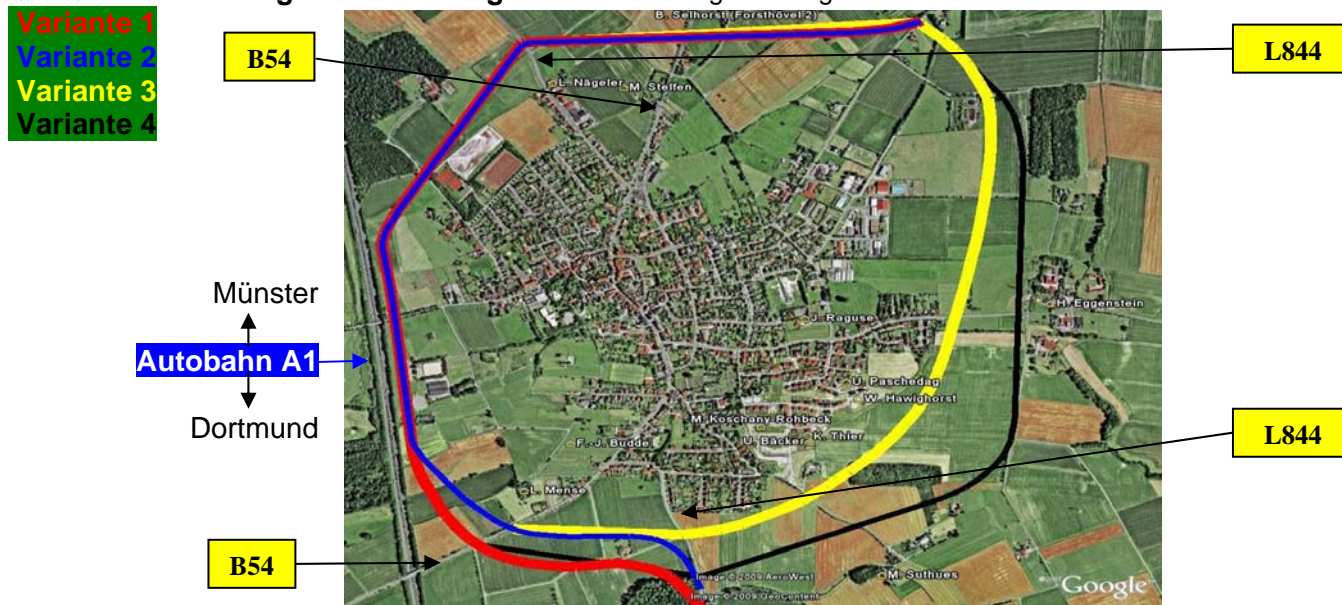


BürgerInitiative Kontra Umgehungsstraße in Herbern – www.biku-herbern.de Alle von uns gesammelten Informationen zur Umgehungsstraße:

Das wichtigste Argument gegen die OU zuerst: Herbern hat nur 10% Durchgangsverkehr!

In der genauesten Verkehrszählung, die jemals in Herbern stattfand, wurde innerhalb von 11 Stunden an 6 Messstellen gleichzeitig der Verkehr gezählt. Dabei wurden auch die Nummernschilder erfasst. Nur 10% der Fahrzeuge fuhrn als Durchgangsverkehr durch das Dorf. An einer Messstelle als Eingangsverkehr und an einer anderen Messstelle als Ausgangsverkehr. Also 20% der Fahrzeugbewegungen an den Messstellen wurden von 10% der Fahrzeuge erzeugt. Eine so geringe Entlastung für den Ort rechtfertigt keine Ortsumgehung. Auch das dazu am 31.03.2011 in einer öffentlichen Ratssitzung vorgestellte Verkehrsgutachten kommt zu dem Schluss, dass eine Ortsumgehung für Herbern aus verkehrstechnischer Sicht nicht erforderlich ist. Eine so klare Aussage in dem Gutachten hätten selbst wir nicht erwartet.

Derzeit läuft das s. g. Linienfindungsverfahren. Es gibt 4 mögliche Varianten:



Im Rahmen der Integrierten Gesamtverkehrsplanung (IGVP) des Landes NRW aus dem Jahr 2005¹⁾ ist für die L844 im Ortsteil Herbern eine Ortsumgehung befürwortet worden. Diese Ortsumgehung wurde in der Prioritätenliste des Regierungsbezirks Münster²⁾ auf Rang 3 gesetzt. Demnach gibt es im gesamten Regierungsbezirk nur zwei Orte, die eine Ortsumgehung dringender benötigen, als Herbern. Wir haben erhebliche Zweifel, dass diese hohe Prioritäteneinstufung korrekt ist und möchten das im Folgenden begründen.

Die Ortsdurchfahrt in Herbern wurde in der IGVP 2005¹⁾ (auf S. 2) und der Sitzungsvorlage 1/2006 des Regionalrates der Bezirksregierung Münster²⁾ (auf S. 3) unzweifelhaft falsch beschrieben:

Beschreibung
Der Verkehr in der OD Herbern (8600 Kfz/24h) wird aufgrund der engen Ortslage im Einbahnstraßensystem geführt. Radwege nicht vorhanden. Gehwege äußerst schmal. Zur verkehrlichen Entlastung und städtebaulichen Entwicklung ist OU dringend erforderlich.

Quelle: IGVP 2005

Tatsächlich handelt es sich hier um die Beschreibung der **Südstraße** = Bundesstraße 54 (Bild rechts), die durch den Ortskern geht. Die Ortsdurchfahrt wurde jedoch schon vor ca. 30 Jahren so umgebaut, dass die eigentliche Ortsdurchfahrt über die **Bernhardstraße** = innerörtliche Entlastungsstraße (Bild rechts) geführt wird. Diese ist zweispurig, hat beidseitig einen Radweg und beidseitig einen baulich getrennten Gehweg.

Laut Aussage von Herrn Staufenbiel (Referatsleiter Verkehrsprognosen und –Planung im Ministerium) hat diese falsche textliche Darstellung im Vorhabendossier der IGVP 2005 und auch in der Sitzungsvorlage 1/2006 für den Regionalrat der Bez. Reg. Münster, die als Entscheidungsgrundlage für die Zustimmung der Verkehrskommission und dem Regionalrat diente, keine Auswirkung auf die hohe Priorisierung der OU Herbern im aktuellen Verkehrsbedarfplan. **Diese Aussage stellen wir in Frage.** Eine von dieser Beschreibung unabhängige Bewertung durch die Entscheidungsgremien konnte im Jahr 2005 unserer Meinung nach nicht fallen. Alle Personen in den Entscheidungsgremien, die den Ort nicht kannten und diese Beschreibung gelesen haben, werden verständlicherweise für die OU gestimmt haben.



Quelle: Google-Earth

Einen weiteren Fehler hat es offensichtlich bei der Auswahl der Indikatoren für die Nutzen-Kosten-Analyse und die Nutzwert-Analyse in dem Vorhabendossier¹⁾ gegeben. Durch diese Analysen sollen u.a. in den Bereichen Wirtschaft, Umwelt/Natur und Mensch verschiedene Indikatoren miteinander verglichen werden. Um eine gleiche Gewichtung der einzelnen Indikatoren zu erhalten, werden für jeden Bereich Faktoren gebildet. Für Herbern wurden 6 Indikatoren im Bereich Wirtschaft ausgewählt, die auch allesamt bewertbar sind und somit einen Faktor von 1,61 erhalten haben. Im

¹⁾ IGVP 2005: www.lvp.nrw.de/igvp/download/dossier/25097_Dossier.pdf

²⁾ Sitzungsvorlage der Bezirksregierung Münster 1/2006:

Bürgerinitiative Kontra Umgehungsstraße in Herbern – www.biku-herbern.de

Bereich Umwelt wurden 11 Indikatoren ausgewählt, wovon 4 mit „Null“ bewertet wurden. Dadurch sind die übrigen 7 bewertbaren Indikatoren aus dem Bereich Umwelt nur mit einem Faktor von 0,88 in die Bewertung eingegangen. Auch im Bereich Mensch wurden 3 der 12 Indikatoren mit „Null“ bewertet. Würden nur die effektiv vorhandenen Indikatoren berücksichtigt, würde es nur folgende Indikatoren geben: 9 Mensch / 6 Wirtschaft / 7 Umwelt (statt 12/6/11). Dadurch würden sich die Gewichtungsfaktoren für die Bereiche verändern auf 0,81 Mensch / 1,22 Wirtschaft / 1,05 Umwelt (statt 0,81/1,61/0,88). Die Hereinnahme von zusätzlichen Indikatoren mit dem Messwert = 0 in den Bereichen Umwelt und Mensch führt zu einer Verzerrung der Gewichtungsfaktoren insgesamt und zugunsten des Bereichs Wirtschaft. Durch diese Verzerrung werden die vorhandenen Indikatoren der Bereiche Umwelt bzw. Mensch nicht mit Ihrer eigentlichen Wertigkeit berücksichtigt. Die Nutzen-Kosten-Analyse und die Nutzwert-Analyse 2005 berücksichtigen durch diese „Null-Wert-Indikatoren“ den Bereich Wirtschaft mehr als die anderen Bereiche Mensch und Umwelt. Der hohe Nutzen-Kosten-Quotient (NKQ) von 8,46, mit dem die hohe Priorisierung in der Sitzungsvorlage 1/2006 des Regionalrates begründet wird, scheint daher fragwürdig.

Die IGVP 2005 geht von einem Nutzungsgrad der Ortsumgehung von 83,3% aus. Das hieße, dass im Jahr 2005 von den tatsächlich gezählten 7.282 Kfz/Tag ca. 6.066 Kfz/Tag reiner Durchgangsverkehr gewesen wären. Bei geschätzten 5.000 Kfz davon tagsüber (6-22 Uhr) hieße das, durchschnittlich alle 13 Sekunden ein Fahrzeug als reiner Durchgangsverkehr (keine Stoßzeiten, sondern Tagesdurchschnitt). Wir halten das für sehr unrealistisch. Selbst Anwohner des Ortskerns gehen nicht von einem so hohen Nutzungsgrad aus. Der Bund für Umwelt und Naturschutz e.V. (BUND)³⁾ hat für verschieden große Städte/Gemeinden einen durchschnittlichen Nutzungsgrad von 4 bis 34% ermittelt.

Im Jahr 2000 gab es eine reguläre Verkehrszählung. Diese Daten dienen zur Eichung der IGVP 2004⁴⁾ und der IGVP 2005. Obwohl der IGVP 2005 also die gleichen Daten zu Grunde lagen, wurde die Verkehrsbelastung darin z.T. mehr als doppelt so hoch angegeben, wie die der IGVP 2004. **Das ist nicht erklärbar!** Bei einer tatsächlich durchgeführten Verkehrszählung Ende 2005⁵⁾ (nach der IGVP) wurden die Zahlen der IGVP 2004 zum Teil bestätigt oder sogar unterschritten. Auffällig ist aber, dass die hochgerechneten Zahlen der IGVP 2005 zum Teil **mehr als doppelt so hoch** sind, als die Ergebnisse der tatsächlichen Zählung.

	Hochrechnung IGVP 2004 Kfz pro Tag	Tatsächliche Zählung 2005 Pkw / Lkw pro Tag	Hochrechnung der IGVP 2005 Pkw / Lkw pro Tag	Steigerung Zählung zur Hochrech- nung der IGVP
Ascheberger Str.	3.000	3.613 / 134	6.000 / <1.000	+66% / < 646%
Münsterstr.	2.000	2.316 / 103	5.000 / <1.000	+116% / < 871%
Merschstr.	4.000	1.525 / 150	3.000 / < 1.000	+97% / < 567%
Werner Str. außerhalb	6.000	4.831 / 172	6.000 / < 1.000	+24% / < 481%
Werner Str. innerhalb	Keine Daten	7.282 / 220	8.000 / 1.000	+10% / 355%
Bernhardstr.	Keine Daten	Keine Daten	9.000 / 1.000	? / ?
Bockumer Str.	Keine Daten	2.487 / 95	4.000 / <1.000	+61% / < 953%

Bei der Hochrechnung der IGVP 2005 handelt es sich um die Prognose der Verkehrsbelastung für das Jahr 2015 ohne Umgehungsstraße (Bezugsfall). Eine Steigerung um bis zu **116%** halten wir für unrealistisch. Eine Studie der InnoZ GmbH⁶⁾ geht für den Kreis Coesfeld von stagnierenden Verkehrszuwächsen bis 2030 aus. In den anliegenden Nachbarkreisen sogar um einen Rückgang von 5 bis 15%. Berücksichtigt wurden in der Studie sowohl die wirtschaftliche, als auch die demografische Entwicklung.

Wenn den Entscheidungsträgern im Jahr 2005 ausschließlich das Vorhabendossier der IGVP 2005 vorgelegt wurde, ist es nachzuvollziehen, dass sie sich für eine OU entschieden haben. Wer die IGVP 2004 und die Zählung 2005 damit vergleicht, muss sich fragen, wieso es ausgerechnet in der entscheidenden IGVP 2005 zum Teil mehr als doppelt so hohe Zahlen gab.

Aufgrund dieser Fehler (Falschbeschreibung, falsche Indikatorenauswahl, falsche Bewertung, zu hohe Verkehrszahlen und falsch prognostizierten Entlastung des Ortskerns) befindet sich die OU im derzeitigen Planungsstadium. Ohne diese Fehler wären die Planungen wahrscheinlich noch gar nicht begonnen worden.

Daher sind wir der Meinung, dass die Planungen eingestellt werden müssen. Hier kommt es sonst zu einer mind. 5,4 Mio. € teuren Straße, die kaum einen Vorteil bringt, weil sie nur wenig genutzt wird. Für einen Bruchteil dieser Summe könnte die Ortsdurchfahrt beruhigt und sicherer gestaltet werden, was effektiver wäre als eine OU (siehe „Weitere Argumente“).

³⁾ BUND: www.bund.net/fileadmin/bundnet/pdfs/verkehr/infrastruktur/20040000_verkehr_fakten_ortsumfahrung.pdf

⁴⁾ IGVP 2004: www.lvp.nrw.de/igvp/download/nachfrage/muenster_iv_2000_060804.pdf

⁵⁾ Verkehrszählung 2005: www.biku-herbern.de/files/Verkehrszaehlung%202005.pdf

⁶⁾ InnoZ GmbH: www.innoz.de/fileadmin/INNOZ/pdf/Bausteine/innoz-baustein-06.pdf

Bürgerinitiative Kontra Umgehungsstraße in Herbern – www.biku-herbern.de

Weitere Argumente

Im Folgenden möchten wir der Vollständigkeit halber weitere Argumente gegen eine Ortsumgehung anführen und damit belegen, dass eine Ortsumgehung überflüssig ist.

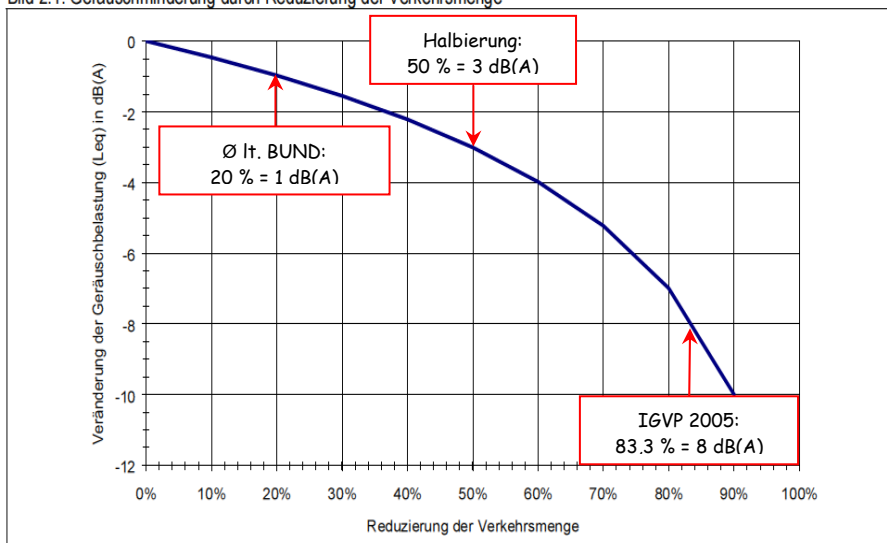
Unfälle mit Personenschäden ist einer von 38 Indikatoren der Nutzwert- und Nutzen-Kosten-Analyse der IGVP2005¹⁾, die aus ~60 möglichen Indikatoren für Herbern ausgewählt wurden. Laut IGVP sollen die Unfälle mit Personenschäden durch die OU um 0,19% sinken. Zugleich wird aber mit einer 10 mal so hohen Kostensteigerung (1,8%) für Unfälle mit Personenschäden gerechnet (jährlich 71.800€). Das bedeutet, dass schwerere Verletzungen und höhere Bergungskosten auf Grund der höheren Geschwindigkeiten erwartet werden. In der IGVP wird die Reduzierung der Unfälle um 0,19% mit der zweithöchsten Positiv-Stufe bewertet, während die Schwere der Unfälle keine weitere Beachtung findet. Durch die OU wird sich also die Gesamt-Gefährdungssituation für Herbern eher verschlechtern als verbessern (siehe dazu auch³⁾, Seite 5 und 6).

Mehrbelastung des Ortes durch die OU. Wie im Vorhabendossier der IGVP 2005¹⁾ in der Differenzdarstellung (Seite 5) aufgeführt, soll die geplante OU Herbern eine Belastung von 10.000 Pkw und 1.000 Lkw pro Tag erfahren, die u.a. durch eine prognostizierte Entlastung der Autobahn A1 um zirka 2.000 Pkw und <1.000 Lkw/Tag dargestellt wird. Die Bewohner des Ortsrandes werden also nicht nur mit den Fahrzeugen belastet, die den Ortskern entlasten, sondern zusätzlich mit ca. 3.000 Fahrzeugen am Tag. Eine Ortsumgehung bringt also der Gesamtgemeinde erheblich mehr Verkehr.

Eine zum Teil deutliche Mehrbelastung erfahren lt. der Prognose im Vorhabendossier die außerörtlichen Straßen, die zur Ortsumgehung führen. Die Unfallgefahren steigen dadurch enorm. An der Bockumer Str. L844 (schmale Straße ohne einen Mittelstreifen, kein Fuß-/Radweg vorhanden) und der Merschstraße L671 (kein Fuß-/Radweg vorhanden) werden weitere Ausbaumaßnahmen und Investitionen quasi zwingend erforderlich. Mit Blick auf den geplanten sechsspurigen Ausbau der A1 und der jetzigen Finanzsituation, wäre eine solche Vorgehensweise nicht nachvollziehbar.

Der Lärm lässt sich durch die OU nur kaum spürbar reduzieren. Selbst viele Anwohner des Ortskerns rechnen nicht mit einer 83%-igen Entlastung durch die OU. Bei einer 20%-igen Entlastung (Ø lt. BUND³⁾) würde sich der Geräuschpegel nur um 1 dB(A) senken lassen. Selbst eine Halbierung der Verkehrsmenge führt nur zu einer Reduzierung des Schalldruckpegels um 3 dB(A). Diese Reduzierung liegt gerade im Bereich der Wahrnehmungsschwelle des menschlichen Gehörs. Eine Reduzierung der Verkehrsmenge um 83,3% würde zu einem Rückgang des Schalldruckpegels um 8 dB(A) führen, damit aber noch nicht mal zu einer Halbierung der „Lautheit“. Dabei muss jedoch berücksichtigt werden, dass jede Lärm-Entlastung im Ortskern zu einer neuen Lärmquelle am Ortsrand führt. Durch die höheren Geschwindigkeiten fällt die Lärmbilanz für den gesamten Ort deutlich negativ aus.

Bild 2.1: Geräuschminderung durch Reduzierung der Verkehrsmenge



Quelle: [Umweltbundesamt](http://www.umweltbundesamt.de/publikationen/fpdf-1/1933.pdf) (www.umweltbundesamt.de/publikationen/fpdf-1/1933.pdf, Seite 9)

bei normalem Asphalt.

Das Zählverfahren, morgens und nachmittags jeweils ein paar Stunden den Verkehr zu erfassen und den Rest hochzurechnen, ist zwar regelkonform. Das halten wir aber nicht in jedem Ort für gleichermaßen praktikabel. Eine möglichst genaue Verkehrszählung mit Unterscheidung des Durchgangsverkehrs einerseits und des Quell-/Ziel-/Binnenverkehrs andererseits ist eine der zentralen Forderungen unserer Bürgerinitiative. Denn nur der reine Durchgangsverkehr wird eine OU evtl. nutzen und zu einer Entlastung des Ortskerns beitragen. Eine genaue Zählung von einem unabhängigen Gutachter würde ca. 16.000€ kosten, eine verhältnismäßig geringe Summe bei einem Gesamtkostenvolumen von über 5,4 Mio. €.

Der Flächenverbrauch durch die Verkehrsinfrastruktur ist im Europa-Vergleich in Deutschland am höchsten⁸⁾ (S. 25). Soll Herbern dazu beitragen, dass diese Quote durch eine verfehlte OU weiter steigt? Durch die geplante OU werden ~6,1 ha landwirtschaftliche Nutzfläche und Natur direkt zerstört. Zusammen mit den Ausgleichsflächen und nicht

⁷⁾ [Quelle: www.baumaschine.de/Portal/download.php?w=Tbg&p1=2009&p2=heft5&n=a287_289.pdf](http://www.baumaschine.de/Portal/download.php?w=Tbg&p1=2009&p2=heft5&n=a287_289.pdf) und [Quelle: http://www.pm.ruhr-uni-bochum.de/pm2009/msg00225.htm](http://www.pm.ruhr-uni-bochum.de/pm2009/msg00225.htm)

Bürgerinitiative Kontra Umgehungsstraße in Herbern – www.biku-herbern.de

mehr nutzbaren Restflächen werden der landwirtschaftlichen Nutzung ~25 ha entzogen.

Im Westen (entlang der Autobahn) wurden bereits Fledermausbestände gutachterlich festgestellt. Auch entlang der Ostvarianten sind im Sommer allabendlich Fledermäuse zu beobachten. Diese wurden von den Anwohnern per Kamera erfasst und per DVD an das Ascheberger Bauamt (Herrn van Roje) geschickt. Dieser hat die DVD an Strassen.NRW weitergeleitet. Eine Prüfung hat bisher nach unserer Kenntnis noch nicht stattgefunden. Einem Presseartikel war lediglich zu entnehmen, dass sie berücksichtigt wurden.

Die Lkw-Belastung mit 220 Lkw/Tag bei der Zählung 2005⁵⁾ halten wir im Vergleich mit anderen Ortschaften für relativ gering. Außerdem ist ein Teil dieser 220 Lkw/Tag Liefer- und Gewerbeverkehr für Herberner Firmen, der dem Durchgangsverkehr nicht zugeordnet werden darf.

Mautflucht von Lkw gibt es laut einem Bericht des Deutschen Bundestages nicht mehr⁹⁾. Die Bewohner des Ortskerns haben bedenken, dass durch eine mögliche Pkw-Maut der Verkehr in Herbern stark zunehmen könnte. Eine Pkw-Maut ist zwar immer wieder im Gerede, aber derzeit nicht konkret in Planung. Die Pkw-Maut wird damit begründet, dass dadurch die Straßen-Nutzer an den Kosten des Straßenbaus und der Straßenerhaltung beteiligt werden sollen. Dabei zahlen die Straßen-Nutzer schon heute jährlich 53 Mrd. € Steuern und Abgaben, während für den Straßenbau/-erhaltung jährlich nur 18 Mrd. € ausgegeben werden (Quelle: ADAC¹⁰⁾). Sollte eine Pkw-Maut kommen, muss sie so gestaltet sein, dass nicht alle deutschen Ortschaften im Verkehr ersticken.

Die Ortsrand-Bewohner wären die Leidtragenden einer Ortsumgehung. Sicherlich wäre jedes Fahrzeug, das die OU nutzt, eine Entlastung für die Anwohner der jetzigen innerörtlichen Hauptverkehrsstraßen. Aber während sich selbst eine 50%ige Verkehrsreduzierung in Sachen Lärm kaum spürbar auswirkt, bedeutet jedes einzelne Fahrzeug im bisher ruhigen Osten eine neue Lärmquelle, die deutlich wahrgenommen würde. Viele Anwohner (z.B. Bockumer Str./L844 im Süden, Ascheberger Str./L844 im Nord-Westen etc.) haben dann nicht mehr vor der Haustür den Straßenlärm, sondern auf der Terrasse, die ja eigentlich der Erholung dient. Außer an der Werner Str. geht die IGVP 2005 quasi von einer Verdoppelung des gesamten Verkehrs aus.

Die meisten Kinder Herberns wohnen in den Neubaugebieten am Ortsrand (Mühlenberg im Norden, Werner Str. im Westen, Hombrede im Osten) und müssten auch mit einer OU weiterhin über die kaum sicherer gewordenen Hauptverkehrsstraßen z.B. zur Schule gehen. Auch wenn es bisher glücklicherweise noch keine schweren Unfälle mit Fußgängerinnen und Radfahrern gab, sehen wir Potential zur Verbesserung der Verkehrssicherheit im Ort. Eine OU würde hingegen die Mehrheit des Verkehrs, den wir Herberner selbst darstellen, nicht aus dem Ort fernhalten und die Gefahrensituation nicht verbessern.

Die Anwohner der Hauptverkehrsstraßen sind zweifellos von allen Einwohnern der stärksten Belastung durch den Verkehr ausgesetzt. Wie dargestellt, werden sich aber weder der Verkehr oder die Lärmsituation noch die Gefahren im Ort durch eine OU spürbar verbessern lassen. Die Unfall-, Schadstoff- und Lärmbilanz für die Gesamtgemeinde wird sogar negativ ausfallen (siehe BUND³⁾). Wir sprechen uns daher für die Verbesserung der Situation im Ort aus, was den Steuerzahler auch wesentlich günstiger käme:

- Einbringen des neuen Asphalts (entwickelt von der [Ruhr-Uni-Bochum](http://www.pm.ruhr-uni-bochum.de/pm2009/msg00225.htm): <http://www.pm.ruhr-uni-bochum.de/pm2009/msg00225.htm>). Dadurch würde jedes einzelne Fahrzeug um bis zu 8 dB(A) leiser, was einer Verkehrsreduzierung von 83% entspräche. Und das, ohne den Lärm einfach nur auf den Ortsrand zu verlagern.
- In dem Zuge: bauliche Trennung von Radweg und Fahrbahn, um das Unfallrisiko zu minimieren
- Senkung der Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h
- Blitzanlage am Ortseingang Ascheberger Str.

Wir bezweifeln, dass eine OU die richtige Lösung für Herbern ist. Wenn auch Sie glauben, dass eine OU nicht die Entlastung bringen wird, geben Sie diese Informationen an Freunde und Bekannte weiter.



⁸⁾ [Umweltbundesamt](http://www.umweltdaten.de/publikationen/fpdf-l/2017.pdf): www.umweltdaten.de/publikationen/fpdf-l/2017.pdf

⁹⁾ [Bundestag](http://www.bundestag.de/presse/hib/2009_07/2009_224/09.html): www.bundestag.de/presse/hib/2009_07/2009_224/09.html

¹⁰⁾ [ADAC](http://www1.adac.de/adac-im-einsatz/motorwelt/m_archiv/Pressemeldungen/Diskussion_um_Pkw-Maut.asp): www1.adac.de/adac-im-einsatz/motorwelt/m_archiv/Pressemeldungen/Diskussion_um_Pkw-Maut.asp