

B239n-Gegner sind auf dem Baum

Die Naturschutzverbände sprechen von einem „verkehrspolitischen Dinosaurier-Plan“. Sie kritisieren, dass die Kreispolitik eine Resolution gegen die Straßenbau-Pläne ablehnt.



Es ist nicht zu fassen, diese Automassen. Kritiker bezweifeln allerdings, dass eine Umgehung in Gestalt der B239n den zähen Verkehr, wie hier in Lage, viel flüssiger machen würde.

FOTO: BERNHARD PREUSS

Martin Hostert

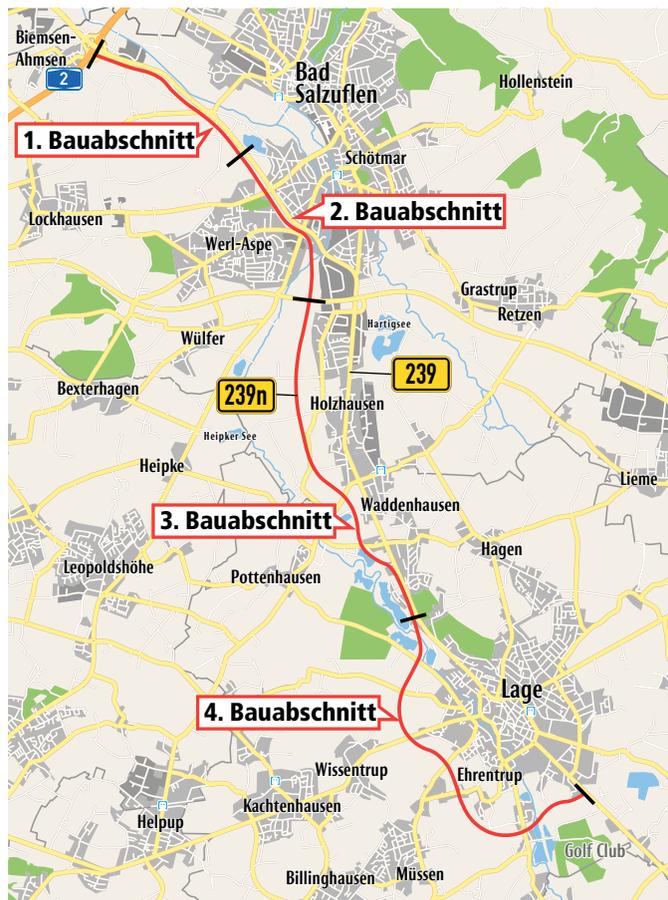
Kreis Lippe. Die Gegner eines Ausbaus der B239 zwischen Herford und Lage kritisieren scharf, dass der Kreis-Verkehrsausschuss eine Resolution gegen den Ausbau der Bundesstraße abgelehnt hat. Eine solche Resolution hatten die Grünen beantragt.

„Mit der Kommunalwahl haben die Bürger die Chance, ein Zeichen zu setzen“, schreiben BUND, Nabu, das Umweltzentrum Heerser Mühle, „pro Ilse-tal“ und andere. Der Ausschuss habe die Gelegenheit vertan, sich unvoreingenommen zu informieren. „Nur die Position von Straßen.NRW zu hören, ist nicht geeignet, um sich ein ausgewogenes Bild machen zu können.“ Die Politiker hätten weder die Expertise von Umweltverbänden eingeholt noch den Rat der Landwirtschaft, die immer wieder den ungebremsten Flächenfraß kritisiere.

Die von Dr. Lucas Heumann (CDU) im Ausschuss genannte Zeitersparnis von zehn Minuten finde sich im Bundesverkehrswegeplan nicht und sei in keiner Form belegt. „In diesem Zusammenhang ist die Frage erlaubt, wann die Zerstörung

unserer Heimat in einer solchen Dimension gerechtfertigt sein kann – bei einer Minute, fünf Minuten oder zehn Minuten Reisezeitgewinn?“, schreibt Hubert Weismantel von „Lippe im Wandel“ im Namen der Verbände und Initiativen. Die Planungen seien mehr als 50 Jahre alt und hätten sich nicht grundlegend geändert. Sie seien zwar immer wieder überarbeitet worden. „Im Kern ist diese Planung jedoch ein verkehrspolitischer Dinosaurier und ein –widerbesseren Wissens – asphaltiertes und betoniertes, Weiter-so‘, was wir uns angesichts von Klimawandel und Artensterben nicht leisten können.“

Der vom Menschen verursachte Klimawandel erfordere ein sofortiges Umlenken in der Verkehrspolitik, die von der Bundesregierung beschlossene 40 bis 42-prozentige Einsparung von Treibhausgasen im Verkehrsbereich bis 2030 als Beitrag zum Klimaschutz sei mit solchen Planungen keinesfalls zu erreichen. 146 Hektar würden verbraucht – 51,9 für die Trasse und 94,5 für die „Inanspruchnahme von Vorrangflächen des Landschaftsschutzes“. Das bedeute eine direkte Versiegelung und eine weitere Ver-



schlechterung für Ackerland, Wald, Auen und Wohnraum. Und während Einzelreise-Zeitgewinne von mehr als 60 Sekunden und zusätzlicher Kfz-Verkehr als „Millionengewinne für

die Volkswirtschaft“ unterstellt würden, gelte der Verbrauch der 146 Hektar laut Bundesverkehrswegeplan als nicht „monetarisierbar“ – koste mithin nichts. „Ein unglaublicher Vor-

Der Stand der Planung

Wer Straßen bauen will, hat lange Wege vor sich. Pläne für den Ausbau der B239 gibt es seit 50 Jahren. Der Entwurf sieht eine 17,4 Kilometer lange kreuzungsfreie Trasse mit 2+1-Spuren vor. Hinter Lage trafe die Straße bei Holz Speckmann auf die bestehende B239. Die Trasse ist in vier Bauabschnitte unterteilt, die sich laut Projektleiter Thomas Lange (Straßen.NRW) in unterschiedlichem Planungsstand befinden. Für den Abschnitt 1 erwartet er

gang, der zu Recht auf immer breiteren Widerstand stößt.“

Eine „überlebenswichtige Notwendigkeit für die Wirtschaft“ sei durch keine Studie belegbar. „Fakt ist: Die Wirtschaft in OWL boomt seit Jahren, auch ohne einen Neubau der B239n und weiterer Bundesstraßen.“ Sicher sei auch: „Der Neubau – und das nicht allein nur während der Bauphase – wird das Ende des Umweltzentrums in seiner jetzigen Form bedeuten. Etwa ein Drittel der Fläche würde ver-

einen Planfeststellungsbeschluss der Bezirksregierung bis zum Sommer. Für Abschnitt 2 werden Entwurfsunterlagen erstellt, die das Bundesverkehrsministerium voraussichtlich bis Ende 2020 prüfen wird, ehe ein Planfeststellungsverfahren eingeleitet werden kann. Für Abschnitt 3 liegt das Okay aus Bonn vor, 2022 soll das Planfeststellungsverfahren beginnen. Für Abschnitt 3 gibt es lediglich eine Linienführung. (mah)

GRAFIK: OLIVER WENDTLAND

loren gehen“. Damit wäre eine nachhaltige Umweltbildungs- und Naturschutzarbeit nicht mehr möglich.

Weismantel: „Um es überspitzt auszudrücken: Der Verkehrsausschuss hat sich von Straßenbauern über den Vorteil von Straßenbau informieren lassen und für Straßenbau plädiert.“ Die sei ein fataler Beschluss, dessen Folgen sich nachteilig für Lippe auswirken werden und gegen den Willen einer anwachsenden Zahl von Bürgern getroffen worden sei.