

Irmgard Middelberg-Handler, Dammer Straße 16, 49163 Hunteburg

Schreiben vom 13.01.2011 für die VA Sitzung an:
Goedejohann, Kroboth, Rehme, Stucke, Sundmaker

Sehr geehrte Damen und Herren,

als Anhang erhalten Sie die "Begutachtung und Plausibilitätsprüfung des Verkehrsgutachtens der Ingenieurgesellschaft Dr.-Ing. Schubert zum geplanten Kieswerk mit Torfverwertung an der L 80 südlich der Stadt Damme vom Juni 2008". Autor der Begutachtung ist Prof. Dipl.-Ing. D. Fornaschon Westerjork 63c, 21635 Jork (Öffentlich bestellter und vereidigter Sachverständiger für Verkehrsplanung bei der IHK Stade).

Die nachfolgend aufgeführten Argumente sollen die kommunalen Vertreter der SG Bohmte und der Stadt Damme in die Lage versetzen ihre berechtigten Interessen im laufenden Planfeststellungsverfahren für den geplanten Nassabbau südlich von Damme durchzusetzen.

Hintergrund der Beauftragung des Prof. Fornaschon zur Begutachtung des durch den Antragsteller Fa. HKS vorgelegten Verkehrsgutachtens ist die stetig im Untersuchungsraum ansteigende hohe verkehrliche Belastung auch durch Schwerlasttransporte insbesondere in Hunteburg und Umgebung.

Bei einer geplanten jährlichen Förderung von der Fa. HKS von 500.000 t an 222 Arbeitstagen werden zusätzlich rechnerisch 180 LKW-Fahren (+ Zulieferer- und Angestelltenverkehr) das örtliche Straßennetz in starkem Umfang zusätzlich belasten. Dies führt zu einer Reduzierung der allgemeinen Verkehrssicherheit und mehr Unfallopfer. Deutlich erhöhtem Verschleiß der benutzten Straßen. Neubaukosten von ca. 900.000 € (um das Straßensystem in einen für den Abtransporttauglichen Zustand zu versetzen). Erhöhte jährliche Unterhaltungskosten der Straßen als Folge der kiesabbaubedingten Abnutzung durch den LKW-Transport.

Nachfolgend wird die Zusammenfassung der Begutachtung von Prof. Fornaschon aufgeführt. Das zu untersuchende Verkehrsgutachten (Anlage 26 der Planfeststellungsunterlagen der Fa. HKS) zum geplanten Kieswerk an der L80 südlich Damme weist Defizite auf, die zusammenfassend wiedergegeben werden:

1. Marktstudie des Ingenieurbüros Dr.-Ing. Patzold. Die Verteilung des LKW-Ziel- und Quellverkehrs des Kies-/Torfwerkes basiert auf dieser Studie. Die Studie liegt nicht vor, die Annahmen sind nicht prüfbar. Bei üblicherweise schwankender Nachfrage nach Kies bzw. Torf hätten Bandbreiten (Szenarien) für die Transporte angegeben werden müssen. Diese müssten dann in einer fachgerechten Verkehrsuntersuchung alternativ untersucht und im Planfeststellungsverfahren berücksichtigt werden.

2. Das von der Fa. HKS angegebene Transportaufkommen von 70 Lkw/Tag setzt einen störungsfreien Betrieb an 286 Tagen im Jahr voraus. Dies wird praktisch kaum erreichbar sein. Dies bedeutet einen geringeren Jahresabbau oder höhere Lkw-Frequenzen am Tag. Letzteres wäre beiden Verkehrsuntersuchungen zu berücksichtigen.

3. Beide Kreisstraßen, K 278 und K 418 können aufgrund der geringen Fahrbahnbreiten und des bereits vorgeschädigten Straßenzustandes ohne Ausbau nicht für die Kiesschwertransporteherangezogen werden. Bei den Überlegungen für einen Ausbau sind insbesondere die hohen Achslasten der Kies-Lkw zu berücksichtigen (s. Abschnitt 5). Entsprechend der Neufassung der RAL sollte für einen möglichen Ausbau ein RQ9 mit einer Fahrbahnbreite von 6,00 m zugrunde gelegt werden.

4. Für die hochbelasteten Straßenknotenpunkte:
- östlicher Knotenpunkt des Südringes (L 80/L 846) in Damme und
- Knoten Dammer Straße / Hauptstraße (L 79/L 80) in Hunteburg fehlen prüfbare Leistungsnachweise. Der lapidare Hinweis, dass die Knotenpunkte "den zusätzlichen Verkehr jedoch ohne wesentliche Probleme aufnehmen" können, reicht nicht. Ferner fehlen die sonst in Verkehrsgutachten üblichen Aussagen zu den

Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit und Anwohner (Schulen, Altenheimen etc.). Das vorliegende Gutachten der Ingenieurgemeinschaft Dr.-Ing. Schubert zum geplanten Kieswerk ist unzureichend und umfassend ergänzt werden. Die Ergebnisse sind der Öffentlichkeit zur Verfügung zu stellen.

Am Mittwoch den 15.09.2010 hat die BI Erhaltung Hunteburg eine ganztägige Verkehrszählung im Kreuzungsbereich Dammer Str./Hauptstr. durchgeführt. Dabei konnten insgesamt nur 42 LKW, beladen mit Sand oder Kies, die sowohl in Nord-Süd als auch Ost-West-Richtung fahren, festgestellt werden. Diese nicht weiter identifizierten 42 LKW können aus lokalen Sandgruben oder theoretisch von den Kieswerken an der Mittelweser kommen.

Als Konsequenz der nun vorliegenden Begutachtung ergeben sich folgende Aspekte:

1. Der "Substitutionseffekt" ist wesentlich geringer als behauptet!
Auf den Bürgeranhörungen behauptet der Investor aus NRW, die Fa. HKS, dass es zu einem "Substitutionseffekt" kommen wird. D. h. LKW-Transporte der Fa. HKS ersetzen LKW-Transporte von Kieswerken an der Mittelweser, die jetzt den lokalen Markt bedienen. HKS behauptet, dass zurzeit angeblich 100 LKW-Bewegungen über die L 80 von Hunteburg nach Damme erfolgen.

Die Berechnung von HKS, die auf den öffentlichen Terminen gezeigt wurde, ginge nur auf, wenn alle zukünftigen HKS-Kunden auch jetzt durch Kiestransporte von der Mittelweser nur über die L 80 durch Hunteburg/Damme beliefert würden. Dies ist aber nicht der Fall. Im Gegenteil, die meisten Kunden,

die HKS als ihren Zielmarkt definiert hat, werden jetzt über Routen nördlich und südlich Hunteburg beliefert. Wenn HKS diese Mengen zukünftig übernehmen will, muss HKS diese Mengen zusätzlich durch Hunteburg und Damme fahren, da keine Substitution in Damme und Hunteburg stattfindet, sondern neue Verkehre innerhalb der Orte entstehen.

Dies belegen die Zählungen der BI Hunteburg am 15.09.2010:

Bei ca. 40 Sand- oder Kies-LKW/Tag = 1.000 t.

Die erwartete HKS-Produktion liegt bei 500.000 t/a = bei realistischen 222

Arbeitstagen im Jahr ergeben sich 2.250 t/Tag = 90 LKW-Fahren (= 180 LKW-Hin+Zurück Bewegungen ohne + 20 Lkw/d Torf) also 50 zusätzliche LKW-Transporte gegenüber dem

Ist-Zustand. Alles einfach gerechnet und unter

der Annahme, dass der Absatz total gleichmäßig über das Jahr anfällt (s.u.). Realistisch produziert ein Kieswerk wegen Ausfallzeiten (Reparaturen, widriger Witterung etc.) nur

an 200 - 222 Tagen im Jahr. Die von HKS rechnerisch angesetzten 286

Arbeitstage sind völlig unrealistisch und führen letztendlich zu einer für den Transport zu niedrigen LKW-Anzahl. Die angesetzten 286 Arbeitstage sind völlig unrealistisch. Jedes

Kieswerk muss aus produktionstechnischen Gründen ab ca. -2°C die Gewinnung und Aufbereitung einstellen. Stillstand aufgrund Reparatur, Maschinenbruch und

Umbau reduzieren die jährliche Arbeitszeit weiter. Realistisch ist eine

Produktion an ca. 220 d/a. Eine 100 %ige Substitution ist unrealistisch!

HKS beabsichtigt Betonwerke in der Region zu beliefern. Da die ca. 40 % Sandanteil, die durchschnittlich in jeder Betonrezeptur enthalten sind, derzeit aus in der Nähe befindlichen Sandgruben geliefert wird. Hier gibt es für die HKS keinen Frachtvorteil sondern erhebliche Kostennachteile durch hohe Anfangsinvestitionen.

- Eine 100 %ige Substitution ist unrealistisch, da nicht davon ausgegangen werden kann, dass HKS alle Lieferanten aus dem Weserbereich ablöst (geringere Produktionskosten an der Weser gegen geringere Frachtkosten vor Ort).

Annahme 1:

HKS schafft es, 60% des lokalen Sand- und Kiesbedarfs zu übernehmen.

$60\% \text{ von } 500.000 \text{ t} = 300.000 \text{ t/a} / 25 \text{ t/LKW} = 12.000 \text{ LKW/a} / 220 \text{ d} = 55 \text{ LKW/d}$
 $\times 2 \text{ (Hin- und Rücktour)} = 110 \text{ LKW/d}$

Die restlichen 40 % (200.000 t) werden per LKW an weiter entfernte Abnehmer geliefert.

$200.000 \text{ t/a} / 25 \text{ t/LKW} = 8.000 \text{ LKW/a} / 220 \text{ d} = 36 \text{ LKW/d} \times 2 \text{ (Hin- und Rücktour)} = 72 \text{ LKW/d}$

200.000 t Sand und Kies werden wie bisher von den jetzigen Lieferanten geliefert.

$200.000 \text{ t/a} / 25 \text{ t/LKW} = 8.000 \text{ LKW/a} / 220 \text{ d} = 36 \text{ LKW/d} \times 2 \text{ (Hin- und Rücktour)} = 72 \text{ LKW/d}$

HKS benötigt 20 LKW-Fahrten/d für den Abtransport des Torfes.

In Summe ergibt dies ein LKW-Aufkommen von 272 LKW-Fahrten pro Tag. Dies sind 172 Fahrten mehr als jetzt.

Annahme 2:

Obwohl Witterungseinflüsse und Stillstandszeiten des Werkes in die Berechnung eingeflossen sind und die Betriebszeiten des Werkes auf 220 Tage reduziert hat muss mit einer weiteren Konzentration des LKW-Verkehrs gerechnet werden. Zu bestimmten Tageszeiten (erste Tour des Tages, letzte Tour des Tages) steigt der LKW sprunghaft aber auch zu Beginn der Bausaison (März/April) und nach den Sommerferien nimmt der Bedarf an Baurohstoffen Kies und Sand merklich zu. Die Abarbeitung von Großbaustellen sorgt für eine weitere Konzentrierung auf einzelne Tage, Wochen und Monate.

Es muss für die "worst-case" Betrachtung also von einem weit höheren LKW-Aufkommen als den ermittelten 274 Fahrten am Tag ausgegangen werden.

2. Nicht Substitution sondern Addition der Verkehre ist möglich

Wenn nicht alle potenziellen Kunden, die jetzt mit Weserkies über Hunteburg beliefert werden, Kunden des neuen HKS-Kieswerks werden, kommt es nicht zu Substitution sondern zu einer Addition der Verkehre. Die Fa. HKS müsste ihre produzierten Mengen zusätzlich zu den weiterdurch die Orte laufenden Weserkiesmengen zu anderen Absatzmärkten fahren.

Dies ist nicht unwahrscheinlich, da HKS zunächst teuer auf neuen Anlagen produziert, während der Wettbewerb zwar weiter entfernt liegt, aber auf alten, abgeschriebenen Anlagen billiger produzieren kann und letztendlich entscheidet nicht der Lieferant wohin er liefert, sondern der Kunde, wo er kauft. Es wird also von dem NRW-Inestor HKS ein (unrealistisches) "best-case-szenario" unterstellt.

Im "worst-case-szenario" (er bekommt keinen der Kunden) können sich die Verkehre durch Hunteburg und Damme, je nach zukünftigem Absatzgebiet sogar mehr als verdreifachen.

Im obigen Beispiel ist also das "best-case-szenario" abgebildet. Im

"worst-case" würden sich die Verkehre von HKS und der Weser addieren. 40 LKW "Weserkies" + 90 LKW "HKS" = 130 LKW.

Alles einfach gerechnet und unter der Annahme, dass der Absatz total gleichmäßig über das Jahr anfällt (s. Pkt. 3.).

3. Starke tageszeitliche und saisonale Schwankungen

Im Frühling und Herbst werden die Mengen deutlich über dem statistischen Mittelwert liegen und im Winter (wie 2010) darunter. Früh morgens und kurz nach Mittag und abends zum Feierabend werden die Belastungen steigen (erste, zweite und dritte Tour) und dazwischen sinken. Die statistischen Mittelwerte sagen nichts über die tatsächlichen punktuellen Belastungen bestimmter neuralgischer Punkte in den Ortsdurchfahrten aus. Im Verkehrsgutachten von HKS (Anlage 26 der Antragsunterlagen) wurde nicht die Leistungsfähigkeit aller, insbesondere in Damme und Hunteburg betroffenen Knotenpunkte nachgewiesen. Teilweise konnten keine aktuellen Verkehrsdaten zugrunde gelegt werden. Dies ist ein erheblicher Mangel, der auf dem Rücken der betroffenen Bevölkerung zu falschen Entscheidungen bei den betroffenen Kommunen und auch bei der zuständigen Genehmigungsbehörde führen wird.

Um Großbaustellen zu bedienen, kann es sehr schnell, insbesondere im Frühjahr und Herbst, zu einer Verdoppelung der notwendigen LKW-Transporte kommen. Auch ein 3-Schichtbetrieb während der Nachtstunden kann für den neuen Standort nicht ausgeschlossen werden. An anderen Kieswerkstandorten ist eine Ausdehnung des Förderbetriebs über die Abendstunden bis in die Nacht nicht unüblich.

Als öffentlicher Belang, der gegen den Kiesabbau spricht, ist der § 35 Abs. 3 Nr. 4 des BauGB zu beachten. Der § 35 Abs. 3 Nr. 4 des BauGB nennt "unwirtschaftliche Aufwendungen für Straßen und Verkehrseinrichtungen sowie für die Sicherheit und Gesundheit". Die vorliegende Begutachtung des Prof. Dipl.-Ing. D. Fornaschon (Öffentlich bestellter und vereidigter Sachverständiger für Verkehrsplanung bei der IHK Stade) zeigt hier den hohen Verschleiß der Straßen durch den zukünftigen Kies-LKW-Verkehr auf. "Unwirtschaftliche Aufwendungen für auszubauende Straßen und Verkehrseinrichtungen" zugunsten des Investors HKS für einen neuen Kiesabbau sind unbestritten in Höhe von ca. 900.000 € nötig. Ferner kommt es durch den Schwerlastverkehr (40 t) zu einer deutlichen Verschlechterung der Verkehrssicherheit im betroffenen Straßensystem.

Die BI "Erhaltet Hunteburg", die Gemeinde Bohmte und die Stadt Damme haben die Verpflichtung die Interessen der Bürger wahrzunehmen und gemäß § 35 Abs. 3 Nr. 4 BauGB "unwirtschaftliche Aufwendungen für Straßen und Verkehrseinrichtungen" zu vermeiden sowie die "Sicherheit und Gesundheit der Bürger zu schützen". Die bisherigen Stellungnahmen der beiden betroffenen Kommunen Hunteburg und Damme erhalten vor den Hintergrund der nun vorliegenden Begutachtung von Prof. Fornaschon neues Gewicht und können vom Landkreis Osnabrück nicht übergangen werden. Wir fordern daher mit Nachdruck, die Interessen und Lebensgrundlagen der Menschen zu schützen und den Bodenabbau nicht zu genehmigen.

Mit freundlichen Grüßen
BI Erhaltet Hunteburg
irmgard middelberg-Handler