

Ergebnisvermerk

Politischer Begleitkreis 46sieben

2. Sitzung

30. Oktober 2019
Altes Casino, Hemer

Ergebnisvermerk der 2. Sitzung des Politischen Begleitkreises 30. Oktober 2019

Ort: Altes Casino Hemer, Platanenallee 16, am Sauerlandpark 58675 Hemer

Dauer: 16.00 Uhr – 17.30 Uhr

Leitung: Jacob Birkenhäger, IFOK

Protokoll: Joris Niggemeier, IFOK

Tagesordnung

TOP 1: Begrüßung

TOP 2: Aktuelles

TOP 3: Nächste Schritte

Anlagen zum Ergebnisvermerk

Anlage 1 Rahmenpräsentation von IFOK und Straßen.NRW

Anlage 2 Presseinformation zur 2. Sitzung

TOP 1: Begrüßung

Herr Thomas Rensing, Leiter der Region 1 von Straßen.NRW, eröffnet die zweite Sitzung des Politischen Begleitkreises mit einer Begrüßung der Teilnehmenden. Weiterhin begrüßt er Herrn Michael Heinze, den stellvertretenden Abteilungsleiter für Straßeninfrastruktur und Straßenverkehr im Verkehrsministerium NRW. Im Anschluss übergibt er die Einführung an den Moderator Jacob Birkenhäger von der IFOK GmbH.

Organisatorisches

Der Ergebnisvermerk und die Präsentation werden im Nachgang der Sitzung den Teilnehmenden per E-Mail und der Öffentlichkeit auf der Projektwebseite zur Verfügung gestellt.

TOP 2: Aktuelles

Herr Sven Koerner, Leiter der Regionalniederlassung Sauerland-Hochstift von Straßen.NRW, fasst für die Anwesenden die Fortschritte seit der ersten Sitzung des Politischen Begleitkreises im Planungsprozess 46sieben zusammen. Inhalte können auf den Folien 6-12 der Rahmenpräsentation eingesehen werden.

Zunächst berichtet Herr Koerner vom aktuellen Stand der Planung (siehe Folie 6 der Rahmenpräsentation). Er hebt hervor, dass seit der letzten Sitzung deutliche Fortschritte im Planungsprozess gemacht wurden. Auf der zweiten Sitzung des Dialogforums am 14.05.2019 wurden Empfehlungen zum vorläufigen Untersuchungsraum erarbeitet. Straßen.NRW hat die Hinweise des Dialogforums aufgenommen und für sich bewertet und einige Aspekte davon in ihren Vorschlag für den Untersuchungsraum integriert. Der Vorschlag für den vorläufigen Untersuchungsraum (siehe Folie 10 der Rahmenpräsentation) wurde in der 1. Arbeitskreissitzung (AK) zur Umweltverträglichkeitsstudie (UVS) am 7. Oktober von Expertinnen und Experten aus Behörden und Verbänden diskutiert. Die UVS ist als fachplanerischer Beitrag zur Ermittlung, Beschreibung und Bewertung der umweltfachlichen Kriterien im Untersuchungsraum zu verstehen, der für die Phase der Linienfindung erforderlich ist.

Der neu erarbeitete, vorläufige Untersuchungsraum fällt im Vergleich zu vorherigen Vorschlägen (siehe schwarz umrandeter Bereich auf Folie 11 der Rahmenpräsentation) weitläufiger aus. So wurde der Untersuchungsraum (siehe grün eingefärbter Bereich auf Folie 11 der Rahmenpräsentation) nicht nur im nördlichen Bereich, sondern auch im südlichen Bereich ausgeweitet. Dies liegt u.a. darin begründet, dass der aktuelle Planungsauftrag nur eine dreispurige Bundesstraße an Stelle einer Autobahn voraussetzt und somit Eingriffe in den Untersuchungsraum deutlich geringer ausfallen würden. Vom Untersuchungsraum ausgespart blieben große Siedlungsgebiete sowie große unbelastete Schutzgebiete als Bereiche mit einem sehr hohen Raumwiderstand. Im Arbeitskreis sprachen sich einige Teilnehmende für eine Erweiterung des Untersuchungsraums im südlichen Bereich aus. Andere Teilnehmende hingegen wiesen auf hohe Raumwiderstände aus umweltfachlicher Sicht in diesem südlichen Bereich hin. Intensiv diskutiert wurde zudem der Bereich Waldemei, der auf Wunsch von Teilnehmenden des Arbeitskreises nun vollumfänglich auch in der Darstellung im vorläufigen Untersuchungsraum enthalten ist (siehe Folie 11 der Rahmenpräsentation). An dieser Stelle fügt Herr Koerner jedoch hinzu, dass ein Trassenverlauf durch den Bereich Waldemei nicht in Betracht gezogen wird.

Bezüglich des Einwandes der Möglichkeit einer Netzvariante erläutert Herr Koerner, dass eine solche nicht in Betracht kommt, da sie nicht geeignet sei, weiträumige überregionale Verkehre aufzunehmen. Weiterhin stellt er heraus, dass Straßen.NRW zurzeit noch schriftliche Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange (TÖB) des AK abwartet und im Anschluss auf Basis einer Voruntersuchung vsl. zum Jahreswechsel 2019/2020 den Untersuchungsraum definieren könne.

Anschließend geht Herr Koerner auf die Schwerpunkte der dritten Sitzung des Dialogforums am 08.10.2019 ein. Neben einer Reflexion der ersten Arbeitskreissitzung wurde die Bewertungsmatrix zur Bewertung von Trassenvarianten vorgestellt und diskutiert. Die Bewertungsmatrix enthält straßenplanerische Kriterien, die berücksichtigt werden müssen, z. B. umweltfachliche Aspekte, Wirtschaftlichkeit oder die verkehrliche Leistungsfähigkeit. Die Mitglieder des Dialogforums können in der nächsten Sitzung die Bewertungsmatrix vertieft diskutieren und mit den eigenen Kriterien, Maßstäben und Wünschen abgleichen. Ferner stellt Herr Koerner den Korridor-Finder vor, ein 3D-Planungsinstrument, das den Mitgliedern des Dialogforums ermöglicht, zukünftig schnell vorgeschlagene Linien nicht nur theoretisch, sondern dreidimensional am Bildschirm zu diskutieren.

Diskussion zu TOP 2

(in kursiv die Fragen der Teilnehmenden)

Gibt es im Falle eines südlichen Trassenverlaufs Vorgaben bezüglich des Abstands zwischen vorhandenen und den neuen Anschlussstellen an die A445? Inwieweit werden städtebauliche Aspekte berücksichtigt?

Bezüglich des Abstands zwischen zwei Anschlussstellen gibt es Vorgaben seitens des Bundes, die sich nach der jeweiligen Autobahnkategorie richten. Es muss zunächst zu einem späteren Zeitpunkt geprüft werden, ob und inwiefern die Notwendigkeit besteht, neue Anschlussstellen anzulegen. Städtebauliche Aspekte werden in der Planung berücksichtigt.

Würde ein südlicher Trassenverlauf eine Neubewertung der verkehrlichen Wirkung sowie eine Neubewertung im Bundesverkehrswegeplan zur Folge haben?

Der Gesetzgeber hat den Bau einer neuen Straßenverbindung zwischen der Anschlussstelle Hemer und der A445 bei Arnsberg-Neheim beschlossen. Dieser Auftrag wäre sowohl mit einem südlichen als auch mit einem anderweitigen Trassenverlauf erfüllt. Aussagen zu Detailauswirkungen einzelner Trassenverläufe können erst auf Grundlage eines Verkehrsgutachtens getroffen werden. Herr Heinze und Herr Siebert, Leiter der Regionalniederlassung Südwestfalen von Straßen.NRW, stellen an dieser Stelle heraus, dass die Planung des Projekts 46sieben Bestand hat und nicht aus dem Bundesverkehrswegeplan entnommen wird.

Statement Hubert Wegener, Bürgermeister der Gemeinde Ense:

Herr Wegener bittet das schriftlich eingereichte Statement seiner Gemeinde zu berücksichtigen. Dieses sagt aus, dass der südliche Teil des Korridors Teil des Untersuchungsraums bleiben soll, da Arnsberg verkehrlich am stärksten von der Straßenverbindung 46sieben profitieren würde und es daher für ihn nicht zu rechtfertigen sei, dass von den negativen baulichen Auswirkungen Ensener Stadtteile, aber

nicht das Stadtgebiet von Arnberg betroffen wären, wie es bei einem nördlichen Trassenverlauf der Fall wäre.

Ist die Erweiterung des Untersuchungsraums aufgrund von Empfehlungen des Dialogforums gesetzlich vertretbar? Nach welchen Kriterien und in welcher Art und Weise setzt sich das Dialogforum zusammen? In welcher Art und Weise fließen die Ergebnisse in den Planungsprozess mit ein?

Das Ziel in der Planung ist, die beste mögliche Lösung zu finden und hohe Transparenz zu schaffen. Die Erfahrung zeigt, dass hierfür regionales Wissen und der Austausch entscheidend sind. Genau dafür dient das Dialogforum, auch unter Einbezug unabhängiger Bürgerinnen und Bürger. Die Bürgerinnen und Bürger wurden zufällig ausgewählt und spiegeln eine regionale Verteilung wieder [[Lesen Sie mehr auf unserer Website](#)]. Das Dialogforum setzt sich zusammen aus jeweils zwei kommunalen Vertreterinnen und Vertretern sowie zwei Bürgerinnen und Bürgern aus sechs Kommunen, Vertreterinnen und Vertretern aus der Wirtschaft sowie Vertreterinnen und Vertretern der Zivilgesellschaft. Die Arbeit im Dialogforum wird stets mit fachlichem Input unterfüttert und basiert auf intensiven, ernsthaften Diskussionen. Letztendlich werden die Empfehlungen fachplanerisch geprüft und weiterverarbeitet.

Würde es im Falle eines nördlichen Trassenverlaufs eine Autobahnbrücke über das FFH-Gebiet geben? Wie kann eine Anbindung der Bundesstraße an die A445 erfolgen?

Zunächst ist darauf hinzuweisen, dass der Planungsauftrag den Bau einer Kombilösung Autobahn-Bundesstraße zwischen der A46 und der A445 vorsieht. Während grundsätzlich von einem Bau einer Brücke im nördlichen Trassenverlauf auszugehen ist, ist es zu diesem Zeitpunkt der Planung noch nicht möglich, einen Linienverlauf zu benennen. Innerhalb der Linienfindung werden aber umweltfachliche Kriterien wie das FFH-Gebiet sowie auch Raumwiderstände durch Wohnbebauung Berücksichtigung finden und in den späteren Diskussions- und Abwägungsprozess mit einfließen. Die Anbindung der Bundesstraße an die A445 wird voraussichtlich in einer Form eines Autobahndreiecks erfolgen.

Statement Herr Köhler (Menden, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Ich möchte hervorheben, dass ich den Prozess im Moment als sehr transparent empfinde. Ich finde gut, wie umfassend Straßen.NRW uns Einblick in die Planungen gibt und informiert. Der Beteiligungsprozess gibt uns die Möglichkeit, uns zu informieren und Entscheidungen besser nachvollziehen zu können.

In welchem planungsrechtlichen Zeitraum fällt die Entscheidung, ob es eine Autobahnanbindung oder eine Bundesstraße gibt?

Die Entscheidung zur Kombilösung Autobahn-Bundesstraße ist bereits im Bedarfsplan festgelegt.

Würde im Falle eines Kostenanstiegs des Planungsprozesses eine Neubewertung der 46sieben im Bundesverkehrswegeplan erfolgen?

Das Infrastrukturprojekt hat im Bundesverkehrswegeplan weiterhin Bestand, wobei im Planungsprozess selbstverständlich der Faktor der Wirtschaftlichkeit des Vorhabens Berücksichtigung finden wird.

Wird der Bau einer Brücke im Rahmen der 46sieben in Betracht gezogen, auch wenn sich Gemeinden in einem Ratsbeschluss für eine Tunnellösung aussprechen?

Die Entscheidung zwischen Brücken- und Tunnellösung innerhalb des Planungsprozesses basiert auf der Berücksichtigung zahlreicher Faktoren wie umweltfachlichen Belangen, Wirtschaftlichkeit, verkehrlicher Leistung und Verkehrssicherheit. Beschlüsse von Gemeinden werden von den Planenden wahrgenommen, haben aber für den Planungsprozess angesichts des Planungsauftrags und der Maßgabe der Wirtschaftlichkeit keine verbindliche Wirkung. Eine Festlegung auf eine Brücken- oder Tunnellösung ist zum jetzigen Zeitpunkt jedoch noch nicht erfolgt, sodass beide Optionen noch möglich sind.

TOP 3: Nächste Schritte

Herr Kindel, Projektleiter von Straßen.NRW, skizziert die nächsten Schritte innerhalb des Planungsprozesses (siehe Folie 14 der Rahmenpräsentation). Nach Abschluss der Kartierungen und der technischen wie ökologischen Voruntersuchung wird ein Gutachterbüro für die Umweltverträglichkeitsprüfung beauftragt werden. Aufgrund des Auftragsvolumens wird dies auf Grundlage einer europaweiten Ausschreibung erfolgen. Weiterhin ist bereits eine Verkehrsuntersuchung beauftragt, auf deren Grundlage verschiedene Planfälle mitsamt ihrer verkehrlichen Wirkung ausgearbeitet und anschließend dem Dialogforum vorgestellt werden sollen. Zudem wird angekündigt, dass nach Festlegung des Untersuchungsraums den Mitgliedern des Dialogforums auch Ortstermine bzw. fachliche Exkursionen im Untersuchungsraum angeboten werden. Die Diskussion der Bewertungsmatrix in der nächsten Sitzung des Dialogforums wird wiederum in den Prozess der späteren Variantenentwicklung einfließen. Dabei ist zu berücksichtigen, dass die Bewertungsmatrix nicht völlig frei angepasst werden kann, sondern sich stets an gesetzlichen Rahmenbedingungen orientieren muss.

Straßen.NRW wird den Politischen Begleitkreis laufend über Ergebnisse der Planung und des Planungsdialogs informieren. Der Politische Begleitkreis wird weiterhin anlassbezogen tagen. Straßen.NRW wird zur nächsten Sitzung einladen, sobald Projektfortschritte ein weiteres Zusammenkommen sinnvoll machen.

Hinsichtlich der Kommunikation im Projekt 46sieben kündigt Herr Kindel an, dass weiterhin über die Website und den 46sieben-Infobrief informiert wird. Der WhatsApp-Kanal muss wegen Änderungen in den Nutzungsbedingungen eingestellt werden. Als neues Format wird Straßen.NRW einen Kurz-Newsletter per E-Mail ab Dezember starten, um die Region so kontinuierlich über den Planungsprozess zu informieren.

Diskussion zu TOP 3

(in kursiv die Fragen der Teilnehmenden)

Steht es fest, dass das Projekt 46sieben realisiert wird? Können Untersuchungen ergeben, dass das Bauvorhaben aus wirtschaftlichen oder umweltfachlichen Kriterien nicht umsetzbar ist?

Der Auftrag des Baus einer neuen Straßenverbindung zwischen der Anschlussstelle Hemer und der A445 bei Arnsberg-Neheim ist durch den Bundesverkehrswegeplan gegeben. Natürlich werden zu einem späteren Zeitpunkt ausgearbeitete Linienverläufe einer Prüfung hinsichtlich u.a. umweltfachlicher, verkehrlicher und wirtschaftlicher Faktoren unterzogen. Voruntersuchungen bestätigen jedoch, dass die Realisierung des Projektes innerhalb des Untersuchungsraums sehr wahrscheinlich ist. Insbesondere die Tatsache, dass an Stelle einer durchgängigen Autobahn nun eine Kombivariante Autobahn-Bundesstraße geplant wird, macht das Vorhaben bedeutend einfacher zu realisieren.

Kontakt

Landesbetrieb Straßenbau NRW

Christoph Kindel & Klaus Gillmann

(Projektleiter 46sieben)

Michael Schmitz (Medienreferent 46sieben)

Tel: 0291/298-129, 46sieben@strassen.nrw.de

IFOK

Arne Spieker

(Projektleiter 46sieben / Moderation)

Joris Niggemeier (Betreuung Politischer Begleitkreis)

Tel: 06251/8416-38, 46sieben@ifok.de