



Digitale Informationsveranstaltung
„57-verbinden“
Dokumentation

Dokumentation Digitale Informationsveranstaltung „57-verbinden“

15.03.2023, 17.00-19.00

Inhaltsverzeichnis

Inhaltsverzeichnis	1
1. Begrüßung durch Straßen.NRW	2
<i>Programm der digitalen Informationsveranstaltung</i>	2
2. Aktuelles zu den Planungen und Rückfragerunde	2
<i>Fragen und Antworten</i>	2
3. Thema Verkehrsuntersuchungen und Rückfragerunde	4
<i>Fragen und Antworten</i>	4
Abschluss und Ausblick	11

*Diese Dokumentation wurde von Zebralog in Zusammenarbeit mit Straßen.NRW erstellt.
Ansprechpartnerinnen bei Zebralog sind Jacqueline Fuchs und Josephine Brücher
(57-verbinden@zebralog.de).*

1. Begrüßung durch Straßen.NRW

Der Abteilungsleiter Ingo Menzel begrüßt die rund 85 Teilnehmenden. Er weist auf die verschiedenen Veranstaltungen hin, die in den letzten Jahren - an die jeweilige Situation angepasst – stattgefunden haben. In dieser digitalen Informationsveranstaltung gibt Straßen.NRW einen aktuellen Stand der Planungen und beantwortet die Fragen der anwesenden Teilnehmenden.

Programm der digitalen Informationsveranstaltung

Zeit	Thema
17:00	Begrüßung durch Straßen.NRW und Zebralog
17:15	Aktuelles zu den Planungen und Rückfragerunde
18:00	Thema Verkehrsuntersuchungen und Rückfragerunde
18:30	Offene Fragen
18:45	Abschluss und Ausblick

2. Aktuelles zu den Planungen und Rückfragerunde

Der Projektleiter Kevin Lass stellt den Ablauf der einzelnen Planungsschritte und den aktuellen Stand der Teilabschnitte vor (s. Präsentation ab S.4). Die Besucherinnen und Besucher der Veranstaltung konnten ihre Fragen über den Chat stellen oder sich zu Wort melden und ihre Fragen mündlich an das Planungsteam richten. Die folgenden Fragen, Kommentare und Anmerkungen wurden von den Teilnehmenden beigetragen. Die dokumentierten Antworten erfolgten von den Mitarbeitenden von Straßen.NRW:

Fragen und Antworten

Anmerkung eines Teilnehmers: „Die Bezeichnung OU Ferndorf ist falsch. Sie wollen Kredenbach umfahren nicht Ferndorf!“

Frage 1: „Wo im Planungsablauf findet eine Präzisierung der Verkehrszählung statt?“

Antwort: Im weiteren Planungsprozess, werden die Prognosen entsprechend auf die nächsten Prognosezeiträume angepasst.

Frage 2: „Kann man schon etwas dazu sagen, was der (fertiggestellte) Teil von der Kronprinzeneiche bis Hilchenbach-Lützel gekostet hat? Mit welchen Kosten hat man in der Planungsphase gerechnet?“

Antwort: Knapp unter 15 Millionen, damit liegen die Kosten knapp unter den berechneten Zahlen.

Anmerkung eines Teilnehmers: „Der Wittgensteiner Raum muss verkehrlich besser an das überregionale Verkehrsnetz angeschlossen werden. Das ist unbestritten.“

Frage 3: „Herr Lass sagte gerade, das vor Gericht ausschließlich bzw. einzig eigentumsrechtliche Mängel festgestellt wurden. Das Gericht hatte aber doch aber ebenso bei der TOU Kreuztal den fehlenden Fachbeitrag zum Wasserrahmenrecht moniert, wenn ich nicht irre. Hier müsse die öffentliche Auslegung noch erfolgen, so das Gericht. Wie ist hier der Stand der Dinge?“

Antwort: Der Fachbeitrag musste verpflichtend erbracht werden, daher wurde er nachgearbeitet. Die Wasserrahmenrichtlinie wird mit im Planergänzungsverfahren ausgelegt.

Nachfrage zum Fachbeitrag Wasserrahmenrecht: „Können Sie einen Zeithorizont nennen, wann dieser öffentlich ausgelegt werden soll?“

Antwort: Die Unterlagen für das Planergänzungsverfahren werden vorbereitet. Mit Blick auf die Fristen wird er voraussichtlich in der 2. Jahreshälfte ausgelegt.

Frage 4: „Vor einigen Jahren hatte der Landesbetrieb Straßen NRW eine Straßenplanung zur besseren Verkehrsanbindung des Wittgensteiner Raums vorgelegt. Diese Planung fand allgemeine Zustimmung, durfte aber aus politischen Gründen nicht an die Öffentlichkeit gelangen. Können Sie sagen, was aus dieser Planung geworden ist?“

Antwort: Die Pläne aus vorangegangenen Planungen werden betrachtet und mit dem aktuellen technischen Stand abgeglichen. Eine begleitende Öffentlichkeitsarbeit war damals nicht so ein großes Thema. Nun wird über die Planungen öffentlich informiert.

Frage 5: „Welche Ausgleichsmaßnahmen sind für das Mattenbachtal geplant, großer Bestand an 160jährigen Traubeneichen?“

Antwort: Konkrete Ausgleichsmaßnahmen werden erst in der Entwurfsplanung festgelegt und sind Bestandteil der Unterlagen des Planfeststellungsverfahrens gewesen

Nachfrage zu den Ausgleichsmaßnahmen Mattenbachtal: „Gerade darüber sind Sie doch gestolpert, da diese nur auf dem Gelände des Reitvereins geplant waren.“

Antwort: Das wurde neu abgewogen und ist Bestandteil des Planungsergänzungsverfahrens. Das kann bei der Auslage der Unterlagen eingesehen werden.

Frage 6: „Wie wird mit den hohen Raumwiderständen umgegangen? Wird eine Tunnellösung für die OU Ferndorf u. Hilchenbach in Betracht gezogen?“

Antwort: Alle Optionen werden untersucht. Aufgrund der einzuhaltenden Richtlinien sind in manchen Bereichen Tunnelbauwerke notwendig. Auch ein Tunnel erzeugt mögliche Eingriffe, daher ist es nicht immer die verträglichste Lösung.

Frage 7: „Wie ist der Stand bezüglich des Bestands Reitvereins in Buschhütten?“

Antwort: Dazu kann aktuell nichts gesagt werden.

Frage 8: „Nächste Schritte in Bezug auf OU Ferndorf: Wann ungefähr findet die ProjektAbstimmung mit Bund und Land statt?“

Antwort: Das ist abhängig von Landes- und Bundesministerium. Straßen.NRW arbeitet derzeit an den Unterlagen.

Frage 9: „Wie ist die Planung zum einzelnen Haus zwischen Lützel und dem Bahnübergang Altenteich?“

Antwort: Straßen.NRW konnte nur mit einem begrenzten Budget an der Versteigerung teilnehmen, jedoch war das Planungsverfahren zu diesem Zeitpunkt bekannt. Die neue Straße geht über das Grundstück. Es wird an den Planungen festgehalten.

Frage 10: „Wird dann eine Linie bereits vorgeschlagen bei dem Abstimmungstermin?“

Antwort: Es gehen mehrere Linien in unterschiedlichen Varianten (z.B. umweltfreundlicher, kostengünstiger) in den Termin mit ein. Die Linien werden auch öffentlich vorgestellt, dadurch kann ggf. noch eine Variante durch Vorschläge von Bürgerinnen und Bürgern entstehen. Die Entscheidung wird im Bund-Land-Gespräch getroffen. Das entscheidet Straßen.NRW nicht selbst.

3. Thema Verkehrsuntersuchungen und Rückfragerunde

Der Verkehrsplaner Gabriel Korstian stellt das Thema Verkehrsuntersuchungen als Bestandteil der Vorplanungsphase vor (s. Präsentation ab S. 15).

Fragen und Antworten

Frage 1: „Wie werden die Radwege mit geplant?“

Antwort: Die Radwege werden mitbetrachtet und es wird ein entsprechendes Angebot für den Radverkehr geliefert.

Frage 2: „Liegen die Daten der Dauerzählstellen als open data bzw. deren aktuelle Daten öffentlich einsehbar vor?“

Antwort: Die Daten können auf der open.nrw-Seite des Landes Nordrhein-Westfalen oder auf der Seite www.bast.de der Bundesanstalt für Straßenwesen abgerufen werden.

Frage 3: „Wie fließen bei der Verkehrsprognose aktuelle Faktoren aus zunehmender Mobilarbeit statt Pendeln und CO2 Reduzierungsziele des Verkehrssektors ein? 2018 stelle ich als Bezugsgröße in Frage.“

Antwort: Für die Analyse ist 2018 die Bezugsgröße. Bei der Planfeststellung wird das Gutachten hinsichtlich des Prognosehorizonts aktualisiert. Zu diesem Zeitpunkt fließen dann auch entsprechend aktualisierte Studien zu der Verkehrsentwicklung allgemein mit ein.

Beim Verkehrsgutachter wurde die Mobilarbeit bereits angefragt. Seine Einschätzung ist, dass sich dies in den Fahrten nicht stark niederschlägt, da z.B. Einkäufe weiter erledigt werden, die früher an den Arbeitsweg gekoppelt wurden. Durch Studien ermittelte Zahlen fließen ebenfalls mit ein.

Nachfrage: „Bitte noch eine Antwort zum Aspekt "CO2 Reduzierungsziele des Verkehrssektors".“

Antwort: Das geht in die Verkehrsuntersuchung aktuell nicht mit ein und ist eine politische Entscheidung. Die Fragestellung wird durch das Klimaschutzgesetz berücksichtigt, das im weiteren Planungsverlauf beachtet werden muss.

Frage 4: „Könnte man die Dauerzählstellen mal in die Karten einzeichnen?“

Antwort: Wird als Anregung aufgenommen.

Frage 5: „Wie hoch wird in der Prognose 2030 der Verkehr in Herzhausen und Unglinghausen zunehmen?“

Antwort: Der Verkehr liegt bei 6.200 (Herzhausen; Ist-Zustand: 7.300) und 4.100 (Unglinghausen; Ist-Zustand: 5.800). Die T-OU Kreuztal ist in dem Prognose-Bezugsfall 2030 dabei mit berücksichtigt.

Frage 6: „Bei den sehr langen Umsetzungs-/Bauzeiten gibt es über viele Jahre teils extreme Verschlechterung für Anwohner. Sollte man diesen Fakt nicht offen und deutlich veröffentlichen?“

Antwort: Die genauen Bauzeiten sind zum jetzigen Zeitpunkt nicht abzuschätzen.

Frage 7: „Die durchgeführten Verkehrszählungen zeigen fallende Verkehrszahlen von Lützel nach Erndtebrück.“

Antwort: Es ist richtig, dass bei der Straßenverkehrszählung 2021 (SVZ) nur 5.000 KFZ gezählt wurden. Die Schätzung von 6.300 liegt jedoch nach Aussage des Gutachters im Toleranzbereich.

Frage 8: „Wie ist denn der Toleranzbereich bei den Verkehrszahlen definiert? Wenn die Differenz zwischen 5.000 Fahrzeugen (2021) und 6.300 Fahrzeugen (wie aktuell angenommen) im Toleranzbereich liegt, scheint dieser recht breit gefächert zu sein.“

Antwort: Eine konkrete Antwort ist aktuell nicht möglich. Die Frage wurde an den Gutachter weitergeleitet. Die Zahlen aus der Zählung 2021 sind durch die Corona-Pandemie nur bedingt aussagekräftig.

Frage 9: „OU Ferndorf: Heißt also, der Lärm verlagert sich auf die Höhe, neue Straßen ziehen den Verkehr an, es wird also noch lauter für die Anwohner?!“

Antwort: Der Lärm wird im Planungsprozess untersucht. Bei einer Überschreitung der Grenzwerte muss ein entsprechender Lärmschutz geplant werden.

Frage 10: „Die Bevölkerung altert (fährt weniger) und nimmt zahlenmäßig ab. Woher sollen denn die vielen Verkehrsmengen kommen?“

Antwort: Der Gutachter schätzt ein, dass der Individualverkehr leicht und der Güterverkehr deutlich steigt.

Frage 11: „Wo finden diese laut den letzten Zählungen fallenden Verkehrszahlen zwischen Lützel und Erndtebrück Niederschlag in Ihren Prognosen?“

Antwort: Diese gehen in die Aktualisierung der Gutachten ein.

Frage 12: „Es gibt ja verbindliche Abkommen und Gesetze zum Klimaschutz. Anzunehmen, in einer Region mit prognostiziertem Bevölkerungsschwund würde 2030 eine gleichbleibende Verkehrsbelastung bestehen, bedeutet doch eher den Rechtsbruch der Klimaschutzgesetze einzukalkulieren als den Rechtsstaat?“

Antwort: Die Klimaschutzgesetze werden berücksichtigt. Es liegen Handbücher zum Umgang vor. Zudem findet eine Abstimmung mit allen Beteiligten statt.

Anmerkung: „Gerade heute hat das Bundesumweltamt die Zahlen der CO² Emissionen im Verkehr bekannt gegeben. Leider werden die zulässigen Emissionen um 9 Millionen Tonnen überschritten. Werden die Klimaziele der Zukunft mit einberechnet. Wir sehen nur die Anzahl der Fahrzeuge, aber nicht die CO² Einsparung.“

Frage 13: „Im Raum Kreuztal sind bei Verwirklichung der OU Ferndorf und OU Hilchenbach mit T-OU Kreuztal rund 10.000 mehr Fahrzeuge prognostiziert unterwegs. Das ist schon eine sehr zunehmende Belastung dort.“

Antwort: Es ist keine Mehrbelastung von 10.000 Fahrzeugen im Bereich Kreuztal, ohne die anderen OU sind es 13.600.

Zur Erläuterung der Frage: „Auf der OU Ferndorf sind 19.800 Fahrzeuge prognostiziert unterwegs dazu kommen die Fahrzeuge auf der B508 in Ferndorf.“

Antwort: In Summe 10.000 mehr ist möglich durch die Verkehrsentwicklung und -verlagerung aufgrund der neuen, verbesserten Verkehrsverbindung.

Ergänzung: „Was ich mit den zunehmenden Belastungen meinte: Es wurden Zahlen genannt für fertiggestellte Teilbereiche. Diese zeigten deutliche Erhöhungen in z.B. Ruckersfeld/ Oechelhausen und ganz sicher Lützel. Die Teilabschnitte werden nicht gleichzeitig gebaut, sondern nacheinander. Und bei nacheinander reden wir erfahrungsgemäß von jeweils vielen Jahren. Ich fürchte, dies ist vielen Betroffenen gar nicht bewusst.“

Antwort: Straßen.NRW sieht den Zusammenhang. Auch im straßenplanerischen Gesamtentwurf wird der gemeinsame Verbindungspunkt zwischen der OU Kreuztal-Ferndorf und der OU Hilchenbach betrachtet. Ggf. wird ein gemeinsames Linienbestimmungsverfahren durchgeführt, sodass die beiden Teilprojekte aufeinander abgestimmt sind und dann im weiteren Planungsprozess immer in Zusammenhang gesehen werden können. Des Weiteren ist dann auch eine gemeinsame Umsetzung möglich.

Frage 14: „Sieht man bei den Dauerzählstellen jetzt wieder steigende Zahlen aus bei der Coronazeit?“

Antwort: Laut Gutachter haben sich die Zahlen im Vergleich zu Vor-Corona wieder angeglichen.

Frage 15: „Wann gibt es neue, belastbare Verkehrszahlen, welche dann in Ihre Planungen einfließen?“

Antwort: Zeitlich ist es schwer einzuschätzen. Sie werden im Planungsschritt vorgelegt, wenn das Planfeststellungsverfahren gestartet wird. Es gibt eine Gültigkeit von fünf bis zu zehn Jahren. Die Untersuchungen müssen dadurch auf jeden Fall aktualisiert werden.

Frage 16: „Gibt es bei Ihnen auch ein Aspekt " Güter auf die Schiene" oder findet eine Ertüchtigung des Schienenverkehrs (Koalitionsvertrag) keine Berücksichtigung?“

Antwort: Studien werden in das Modell eingepflegt. Aktuell kann keine Aussage zum Einfluss gemacht werden.

Frage 17: „Wann ist ungefähr mit einem ersten Baubeginn zu rechnen?“

Antwort: Dazu kann derzeit kein genauer Zeitpunkt genannt werden. In der Theorie braucht jeder Planungsschritt ca. zwei Jahre, d.h. es kann bei idealem Verlauf von rund zehn Jahren für die gesamte Planung ausgegangen werden.

Anmerkung: „Das ist nicht politisch, das ist rechtsverbindlich. Es ist international, national und auf Landesebene beschlossen, CO2 zu sparen und eine Studie, die das nicht einplant, macht sich halt unglaublich.“

Frage 18: „Wäre es aus Transparenzgründen nicht sinnvoll, an den bekannten bzw. vorgesehenen Knotenpunkten Zählstellen einzurichten und regelmäßig zu veröffentlichen oder als open data bereitzustellen, bei denen z.B. zwischen LKW und PKW differenziert wird?“

Antwort: Straßen.NRW hat keinen Einfluss auf die Aufstellung von Dauerzählstellen. In der Prognoseaussage werden PKW- und Schwerlastanteile differenziert.

Frage 19: „Wird die jetzige B 508 im Stadtgebiet Kreuztal zurückgestuft in eine beruhigte städtische Straße?“

Antwort: Der Bund wird keine zwei parallelen Bundesstraßen halten. Daher ist eine Änderung z.B. in eine Landesstraße oder städtische Straße wahrscheinlich.

Anmerkung: „Bezüglich Rückstufung der Marburger Straße zur kommunalen Straße: Dem kann aus Sicht der Stadt Kreuztal nur widersprochen werden, da die Marburger Straße weiterhin eine wichtige Verbindungsfunktion beibehält (Verkehr aus dem Heestal, Verkehr aus Eichen --> fehlende Anbindung des Ortsteils an die HTS, Verkehr aus dem Kerngebiet).“

Frage 20: „Werden auch Alternativen, z. B. Ausbau im Bestand mit teilweise dreistreifigen Ausbau, zu den OU untersucht? Gibt es eine Abwägung zum Nutzen- Kostenverhältnis von solchen Alternativen?“

Antwort: Es ist derzeit kein Planungsauftrag. Der Nutzen-Kosten-Faktor wird aufgestellt, dieser muss am Ende positiv sein, damit die Maßnahme weiter geplant wird.

Frage 21: „Verkehrsmengen sind ein ständiges Argument. Danach werden Schäden an der Natur "abgewogen". Sollte man nicht dem Naturschutz endlich einen höheren Wert beimessen?“

Antwort: Die Varianten werden anhand von verschiedenen Kriterien bewertet. Darunter fällt auch die umweltfachliche Betrachtung. Varianten können aus Naturschutzgründen auch ausgeschlossen werden.

Frage 22: „Sind die Umgehungsstraßen dann für den Transport von Windrädern tauglich Richtung Wittgenstein?“

Antwort: Die B508 ist kurvenreich und dadurch schwer zu befahren. Das wäre bei einer OU nicht der Fall. Diese wäre begradigt. Von der Breite und den Sichtbeziehungen dürfte dem Transport nichts entgegenstehen. Die Richtlinien sind großzügig, aber nicht konkret auf Sondertransporte ausgelegt.

Ergänzung: „Ist auf den jetzigen Straßen kein Transport der Windradkomponenten nach Wittgenstein möglich?“

Antwort: Es ist schwierig. Die Hersteller können die Teile möglichst klein halten, würden sich aber eine bessere Anbindung wünschen. Es ist eine Frage der Genehmigung durch den Kreis.

Anmerkung: „Natürlich sind Transporte von Windkraftbauelementen über die jetzigen Straßen möglich. Sie sind sogar über Waldwege möglich.“

Ergänzung: „Das Argument mit Windrädern und neuen Straßen gehört nicht zusammen. Die jetzt beantragten Windräder werden in den nächsten Jahren gebaut. Für jedes Jahr wurde der Transport genau berechnet. Daher gibt es keinen Zusammenhang.“

Antwort: Richtig, es wird keine Straße für die Windräder geplant.

Frage 23: „Ist es nicht paradox, Klimaschutzaspekte erst zu einem späteren Zeitpunkt zu berücksichtigen, nachdem schon erhebliche Kosten entstanden sind, statt zuerst die grundsätzlichen Fragen dazu zu klären?“

Antwort: Dies findet sich in der Darstellung des Nutzen-Kosten-Faktors wieder, die der Bund entwickelt. Die Eingriffe und Ausgleichsmaßnahmen werden gegenübergestellt.

Frage 24: „Sind die 3 Routen für die OU Ferndorf fix oder wird auch eine durchgehende Tunnellösung von Ferndorf bis Allenbach in Betracht gezogen? Gibt es da noch weitere Informationen zu?“

Antwort: Bisher ist noch keine Variante festgelegt. Ein durchgehender Tunnel ist voraussichtlich schwierig umzusetzen und teuer. In den Varianten, die auf den Infomärkten vorgestellt wurden, sind Tunnellösungen vorhanden. Es spielen sehr viele

Faktoren eine Rolle (z.B. Bodenbeschaffenheit). Wo ein Tunnel Sinn macht, wird das in dem Entwurf mit berücksichtigt.

Frage 25: „Grundlage aller Planungen und evtl. neuer Ent- oder Belastungen ist doch einzig und allein der Verkehr zwischen Lützel und Erndtebrück. Hier gilt es insbesondere die Verkehrsentwicklung zu beachten. Was ist, wen hier die Verkehrszahlen fallen?“

Antwort: Die Betrachtung hat sich in den Straßenverkehrszählungen niedergeschlagen. Die Prognosen berücksichtigen eine Entwicklung. Straßen.NRW bezieht sich auf den Gutachter.

Frage 26: „Wenn alle OU gebaut werden bzw. sind, ist Lützel der große Verlierer. Nahezu eine Verdoppelung der Fahrzeuge die durch das Dorf fahren. Eine OU Lützel sollte dann noch mal besprochen werden, z.B. eine Tunnellösung.“

Antwort: Ja, es ist Mehrverkehr da. Eine Neubetrachtung ist aufgrund der naturräumlichen Gegebenheiten nicht wahrscheinlich.

Frage 27: „Die Antwort auf die "Transparenz-Zählstellen" stellt mich überhaupt nicht zufrieden. Bei der Vielzahl der Möglichkeiten von technischen Verkehrszählungen muss doch eine Umsetzung für eine Landesbehörde möglich sein?“

Antwort: Nur bei Bedarf werden Dauerzählstellen eingerichtet. (s.o.).

Frage 28: „In den Prognosen wird nicht berücksichtigt, dass die Gesamtmaßnahme bis Frankenberg geht. Das steht auch im BVWP. Das müsste sich doch auch in den Zahlen widerspiegeln.“

Antwort: Das Projekt Schameder bis Frankenberg fällt in den Zuständigkeitsbereich von Hessen und ist nicht im vordringlichen sondern im weiteren Bedarf gelistet. Durch diese fehlende Bedingung wird dieser Abschnitt in den Prognosen nicht berücksichtigt.

Frage 29: „Eine Frage zu dem Prüfen der Erstellung einer Auf- und Abfahrt in Unglinghausen oder Kredenbach. Wann ist das fertig geprüft und eine Entscheidung vorhanden?“

Antwort: Wenn es eine Variante gibt, wird diese vorgestellt.

Frage 30: „Die Südumgehung Kreuztal wurde im Planfeststellungsverfahren mit einem Nutzen-Kosten-Faktor von größer 10 bewertet. Im späteren BVWP 2030 jedoch nur noch mit 2,8. Damit hätten doch die Planungen sofort eingestellt werden müssen, warum geschieht das nicht?“

Antwort: So lange der Faktor in der Planungsphase größer 1 bleibt, kann weiter geplant werden.

Frage 31: „Stimmt es, dass die Streckenführung nicht über landwirtschaftliche Fläche verlaufen kann, wenn der Landwirtschaftliche Betreib Einbußen von mehr als 5 % hat?“

Antwort: Es gibt Vorgaben, ab wann ein Betrieb in seiner Existenz gefährdet ist. Es ist schwierig in der Abwägung eine Begründung zu finden, warum die Fläche gebraucht wird.

Frage 32: „Wann wird der Bundesverkehrswegeplan aktualisiert? Kann es sein, dass die OU wieder herausfallen? Was wäre die Folge?“

Antwort: Es kann sein. Das ist eine politische Entscheidung mit der Folge, dass der Planungsauftrag nicht mehr gegeben ist.

Frage 33: „Warum ist beim schon erfolgten jetzt großzügigen Neubau bei Lützel nicht ("wechselseitig") dreispurig gebaut worden, um wenigstens auf einem Teilbereich eine leichtere Überholbarkeit von LKW zu ermöglichen?“

Antwort: Es musste schnell gehandelt werden. Ziel war es, die Böschungsbereiche zu entlasten. Für eine Dreistreifigkeit muss die Sichtbedingung gegeben sein. Der Bereich befindet sich zudem in der Nähe zu einem FFH-Gebiet.

Frage 34: „Die Stadt Netphen hat einstimmig eine Entlastungsstraße für das Ferndorftal (Kreuztal-Hilchenbach) durch Netphener Stadtgebiet abgelehnt. Warum planen sie immer noch Linien durch die Ortsteile Unglinghausen-Herzhausen? Das ist doch tabu!“

Antwort: Es ist ein politischer Beschluss, der in Düsseldorf vorgelegt wurde. Der Auftrag ist noch da.

Frage 35: „Besteht die Möglichkeit, dass bei dem Termin zur Projektabstimmung Bund und Land das Projekt stoppen?“

Antwort: Bei diesem Termin nicht, da dieser intern und nicht öffentlich ist. Bei dem folgenden Linienbestimmungsverfahren können Einwände eingebracht werden. Straßen.NRW kann in der Öffentlichkeitsarbeit anbieten, die Bedenken aufzunehmen.

Anmerkung: „Den Hinweis von Herrn Becker zum Thema Belastung in Lützel finde ich sehr bedenkenswert. Nicht nur die Lützeler sind die Verlierer, sondern wir alle, weil der Verkehr ja durch den Straßenbau weiter zunehmen wird (siehe gerade genannte Prognosen). Wünschenswert wäre also keine weitere Umgehungsstraße, sondern die Planung alternativer Verkehre (Verlagerung auf Bahn, ÖPNV, Rad etc.) im Sinne des Klima- und Menschenschutzes. Das ist zwar bloß eine Meinungsäußerung, aber da hier ja einige Politiker anwesend sind, dürfen diese sich gerne angesprochen fühlen :)“

Frage 36: „Gibt es im Bereich Altenteich Überlegungen die Streckenführung aus dem Bereich der bestehenden Gebäude herauszuverlagern (nicht zwischen den Gebäuden hindurch)?“

Antwort: Der Abschnitt zwischen Hilchenbach-Lützel und Erndtebrück-Grünwald wird als Ausbaumaßnahme im Bestand geplant. Ein herausverlagern der Streckenführung ist mit der damaligen OU Lützel zu vergleichen, die aufgrund von naturschutzfachlichen Aspekten nicht umzusetzen war. In den angrenzenden Flächen befindet sich das FFH-Gebiet Rothaarkamm und Wiesentäler mit entsprechenden FFH-Lebensraumtypen.

Frage 37: „Der Kanzler spricht von einer Zeitenwende, der Bundespräsident sagt zu Beginn der Corona-Pandemie „Es kann nicht so weiter gehen mit immer schneller, immer weiter, immer höher“. Ist das bei den Entscheidungsträgern in der Politik noch nicht angekommen? Ein vordringlicher Bedarf für einen zusätzlichen Streckenzug durch unsere Wälder Richtung

Wittgenstein ist nicht mehr begründbar. Ist Straßen-NRW bereit, die Entscheidungsträger zum Umdenken zu bewegen?“

Antwort: Aktiv kann der Landesbetrieb keinen Einfluss nehmen.

Anmerkung: „Weniger Verkehr weniger Wohlstand.“

Kommentar zur Anmerkung: „Verkehr muss nicht zwangsläufig auf Straßen stattfinden. Eine Klimaerhitzung von mehr als 1,5°C wird den Wohlstand noch viel mehr gefährden.“

Frage 38: „Welche naturschutzfachlichen Raumwiderstände konkret führen zu einem Abbruch der Planung? Die UVP in Ferndorf zeigt bspw. hauptsächlich hohe bis sehr hohe Raumwiderstände.“

Antwort: Pauschal führt nichts zum Abbruch. Es gilt, diese gering zu halten. Wenn es konkreter wird, was in Anspruch genommen wird, ist dies auf einer genaueren Planungsebene. Dann kann es dazu führen, dass eine Planung nicht umsetzbar ist.

Frage 39: „Ist man sich bewusst, dass es sich um eines der größten zusammenhängende Waldgebiete handelt mit über 12 Quellgebiete usw.?“

Antwort: Ja, als Siegerländer ist der Naturraum bekannt.

Anmerkung: „Ökologie und Topografie sprechen eigentlich gegen die zusätzlichen Straßen. Dies hat vielleicht zunächst zur Herausnahme der Straßenprojekte aus dem vordringlichen Bedarf des Bundesverkehrswegeplans geführt. Das im Nachhinein ein Straßenprojekt wieder aufgenommen wird, ist kein Zeichen von Transparenz und klaren Bewertungsmaßstäben beim Bundesverkehrswegeplan.“

Antwort: Diese sind die Entscheidungsträger. Die Aufnahme in den BVWP sind dort erläutert. Es handelt sich um eine politische Entscheidung.

Abschluss und Ausblick

Weitere Informationen und Hinweise zu aktuellen Veranstaltungen auf www.57-verbinden.de.