



# Digitale Fragerunde – im Gespräch mit den Planer\*innen von 57-verbinden

Dokumentation

# Dokumentation Digitale Fragerunde „57-verbinden“

26.10.2023, 17.00-18.30

## Inhaltsverzeichnis

|  |          |
|--|----------|
| <b>Inhaltsverzeichnis</b> .....                            | <b>1</b> |
| <b>1. Begrüßung und Einführung durch Straßen.NRW</b> ..... | <b>2</b> |
| <i>Programm der digitalen Fragerunde</i> .....             | 2        |
| <b>2. Offene Fragerunde</b> .....                          | <b>2</b> |
| <i>Fragen und Antworten</i> .....                          | 3        |
| <b>Abschluss und Ausblick</b> .....                        | <b>8</b> |

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

## 1. Begrüßung und Einführung durch Straßen.NRW

Der Projektleiter Kevin Lass begrüßt die rund 40 Teilnehmenden. Er erläutert den Hintergrund der Veranstaltung. In letzter Zeit gingen bei Straßen.NRW viele telefonische Anfragen zum Streckenzug ein, daher wurde zur Digitalen Fragerunde eingeladen, um einen gemeinsamen Austausch zu ermöglichen. Vor der offenen Fragerunde gab Kevin Lass einen kurzen Überblick zum aktuellen Stand der einzelnen Abschnitte des Streckenzugs (s. Präsentation):

- **B508n TOU Kreuztal:** Das Planergänzungsverfahren wurde eingeleitet. Zuständig ist hier die Bezirksregierung Arnsberg. Die Unterlagen liegen bis zum Ende der KW 44 in Siegen und Kreuztal aus. Anschließend muss Straßen.NRW die Einwendungen berücksichtigen oder Stellung dazu beziehen. Derzeit liegen noch keine Einwendungen vor.
- **B508n OU Kreuztal-Ferndorf:** Die vorgestellten Linien wurden ausgearbeitet. Die Raumwiderstandskarte Hilchenbach wird abgewartet, um den gemeinsamen Anschluss besser bewerten und ausarbeiten zu können. Anschließend werden technische Straßenentwürfe erarbeitet.
- **B508n OU Hilchenbach:** Die Fauna in Hilchenbach wurde 2022 kartiert. Derzeit wird der Bericht inkl. der Pläne erarbeitet.
- **B62 Hilchenbach-Lützel bis Erndtebrück-Grünwald:** Bedingt durch den Rückbau des Bahnübergangs und den damit einhergehenden Kosten musste der Entwurf nachträglich dem Bund vorgestellt werden. Die Unterlagen liegen den einzelnen Behörden vor. Deren Stellungnahmen werden in der nächsten Planungsphase eingearbeitet. Die Stellungnahmen kommen voraussichtlich noch in diesem Jahr. Es folgt der Gesehenvermerk, damit wird Geld im Bundeshaushalt mittelfristig festgelegt. Die Gutachten müssen auf Gültigkeit geprüft werden.
- **B62 Kronprinzeneiche bis Hilchenbach-Lützel:** Abgeschlossen und gebaut.
- **B62 OU Erndtebrück:** Die Faunakartierung befindet sich in der Endphase (Herbst 2023). Es wird zurzeit geprüft, ob die Ergebnisse ausreichend repräsentativ sind oder für einige Arten noch nachkartiert werden muss. Erste Ergebnisse liegen vor, der Bericht wird im nächsten Jahr erwartet.

### Programm der digitalen Fragerunde

| Zeit  | Thema   |
|-------|---|
| 17:00 | Begrüßung und Einführung durch Straßen.NRW und Zebralog |
| 17:10 | Fragerunde  |
| 18:25 | Abschluss und Ausblick                                  |

## 2. Offene Fragerunde

Die Besucherinnen und Besucher der Veranstaltung konnten 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 durch die Mitarbeitenden von Straßen.NRW:

## Fragen und Antworten

**Frage 1:** Gehört 57-verbinden zu der 140-Projekte Liste von BM Wissing? Erläuterung: Es gibt mehrere Kategorien von Fernstraßenprojekten, wie Projekte übernationaler Bedeutung oder vordringlicher Bedarf. Zu welcher Kategorie gehört 57-verbinden?

**Antwort:** Die Begriffe vordringlicher Bedarf leitet sich aus dem Bundesverkehrswegeplan ab. Damit geht ein Planungsauftrag einher. Zu der 140-Projekte Liste gehören überwiegend Autobahnprojekte. Die Ortsumgehungen von 57-verbinden sind nicht Bestandteil dieser Liste.

**Frage 2:** Warum eine Südumgehung Kreuztal? Warum werden auf der bestehenden Straße die Engpassstellen nicht beseitigt? Beispiele sind die zwei Ampeln in Ferndorf oder die enge Brücke über die Bahngleise in Kreuztal.

**Antwort:** Es gibt den Hauptknotenpunkt kurz nach der HTS mit hohem Verkehr ohne eindeutige Richtung. Der Verkehr soll dort weggebracht werden, das steht im Planfeststellungsbeschluss. Die Ampeln haben relativ wenig Einfluss auf den Rückstau.

**Frage 3:** Es sieht nach einem Risiko aus, dass es eine Südumgehung gibt und der Rest nicht gebaut wird. Zudem gibt es Veränderungen im Arbeiten und viele weitere Veränderungen. Wie schätzen Sie das ein?

**Antwort:** Es gibt mehr mobiles Arbeiten und verkehrliche Entwicklungen. Diese Entwicklung wird durch die Verkehrsuntersuchung über die nächsten 15 Jahre betrachtet. Zukünftige Entwicklung sind jedoch schwer absehbar. Der Verkehr ist vorhanden, aber bevor es in die Umsetzung der Abschnitte geht, wird die Situation nochmal geprüft.

**Frage 4:** Einige Fragen wurden bereits per Mail beantwortet, dennoch besteht der Wunsch, die Informationen zum Planungsstand hier im Kreis zu teilen, da es für die Stadt Netphen und die Unglinghäuser Bürger interessant sein kann. Wo genau steht die Vorplanung? Sind bereits Punkte abgeschlossen, z.B. Voruntersuchung, Verkehrsuntersuchung?

**Antwort:** Die Vorplanung ist die Phase, die mit dem Linienbestimmungsverfahren endet. Die Prozesse laufen alle parallel, da sie gegenseitige Auswirkungen haben. Es wurde noch nichts abgeschlossen. Es gibt einen halbjährlichen Termin auf Landesebene, in dem alle vorzeigbare Ergebnisse präsentiert werden. Wichtig ist der Abschluss der Umweltverträglichkeitsstudie (UVS). Dort wird untersucht, was vor Ort an Schutzgütern vorhanden ist, um im Anschluss konfliktfreie Korridore zu identifizieren. Abschließend wird die Straßenplanungsvariante dort integriert und deren Auswirkungen betrachtet. Die Vorzugsvariante der UVS wird mit den weiteren Faktoren abgeglichen.

**Frage 5:** Welche Informationen gibt es zur Anschlussstelle L729?

**Antwort:** Diese Stelle wird mit dem straßenplanerischen Entwurf betrachtet.

**Frage 6:** Gibt es eine grobe terminliche Einschätzung wann das Flurbereinigungsverfahren Lützel/Altenteich/Erndtebrück startet?

**Antwort:** Die Flurbereinigungsbehörde wartet auf den Gesehenvermerk. Die Stellungnahme und der Vermerk des Bundes kommen hoffentlich noch in diesem Jahr.

**Frage 7:** Welche unabhängige Instanz "zertifiziert" innerhalb einen Planfeststellungsverfahren den Nutzen/Kosten Faktor und welchen Einfluss hat der auf den Planfeststellungsbeschluss?

**Antwort:** Dieser wird vom Bund ermittelt anhand verschiedener Kriterien. Es findet pro Planungsschritt eine Überarbeitung statt und ist Bestandteil von 5 Terminen. Der Bund achtet auf die Wirtschaftlichkeit.

**Rückfrage:** Gibt es eine Orientierung was bisher pro Fahrzeitminute/ Budget durchgewunken worden ist?

**Antwort:** Einzelpunkte mit Werten sind im Bundesverkehrswegeplan festgelegt. Dort gibt es eine umfassende Erläuterung. Weitere Informationen gibt es auf [www.prins.de](http://www.prins.de).

**Frage 8:** Wird auch eine mögliche Streckenführung am Rande des Ferndorfals statt auf dem Höhenzug und des Weiteren alternative Maßnahmen zur Verkehrsoptimierung im Tal geprüft? (Ampelschaltung, weitere Spuren, Einbeziehung Bahn, etc.)

**Antwort:** Untersucht werden alle Varianten im Untersuchungsraum, damit werden auch Bereiche bis ins Tal und auf der anderen Hangseite betrachtet. Auch für die Optimierung der bestehenden Strecke ist Straßen.NRW zuständig. Im Ausbaubereich gibt es bereits bei minimaler Gehwegverbreiterung oder Radstrecken Probleme Grunderwerb durchzuführen. Es wird versucht alles, was möglich ist, auf den bestehenden Straßen durchzuführen.

**Frage 9:** Abschnitt Lützel bis Erndtebrück: Die Ortsumfahrung ist aus naturschutzrechtlichen Gründen nicht machbar, wird daher die Strecke verbreitert? Und wird die Bahnüberführung durch eine Brücke realisiert?

**Antwort:** Die Ortsdurchfahrt Lützel wird nicht verändert. Die Maßnahme fängt am Ortsausgang an. Von dort aus wird die Fahrbahn dreistreifig ausgeführt. Damit Überholvorgänge gesichert möglich sind. Die Bahnstrecke wird zukünftig durch ein Brückenbauwerk gequert und der alte Übergang in Abstimmung mit der DB Netz AG beseitigt.

**Frage 10:** Frage zur UVS: Drei verschiedene Strecken, die geprüft werden und Entscheidung auf die am wenigsten schädliche Variante für die Umwelt. Wird auch geprüft, ob der Gesamtplan überhaupt eine Umweltverträglichkeit hat? Verkehrsbeschleunigung führt zu mehr CO<sub>2</sub>. Wird auch ein Ausbau von ÖPNV geprüft?

**Antwort:** Theoretisch stehen sehr viele Varianten im Raum. Die drei Varianten haben sich als möglich erwiesen. Für den straßenplanerischen Variantenentwurf müssen Vorgaben der Richtlinien für Landstraßen (RAL) entsprechend eingehalten werden. Ein Neubau erzeugt immer einen Eingriff, der nicht gut gemacht werden kann. Es gibt verschiedene Varianten mit verschiedenen Schwerpunkten.

Im weiteren Planungsprozess wird der neue Klimaschutzbeitrag berücksichtigt. Dieser kam im Zuge des Klimawandels hinzu und muss auch in die Planbegründung.

**Nachtrag zum Klimaschutzgesetz:**

Gemäß § 2 Abs. 1 Nr. 3 des UVPG sind die unmittelbaren und mittelbaren Auswirkungen eines Vorhabens auf die Schutzgüter Luft und Klima zu beschreiben und zu bewerten. Es müssen hier auch das globale Klima betrachtet und Aussagen zu Emissionen von Treibhausgasen und der Inanspruchnahme von Treibhausgasen gemacht werden.

Bereits in der UVS (also in der Linienfindung und Vorplanung) werden u.a. Luftqualität, Kalt- und Frischluftbahnen, klimarelevante Böden und Biotoptypen und Treibhausgasemissionen erfasst und bewertet. Auch eine Beurteilung der Auswirkungen auf das globale Klima erfolgt. Im weiteren Verlauf der Planung (Entwurfs- und Genehmigungsplanung) ist die Erarbeitung eines „Fachbeitrags zum Klimaschutz“ vorzusehen.

**Frage 11:** Sollte der weitere Genehmigungsprozess optimal laufen, wann wäre mit dem Baubeginn der Südumgehung Kreuztal zu rechnen und wie lange würde der Bau dauern?

**Antwort:** Bis Mitte November ist die Einwendungsfrist, danach folgt die Bearbeitung. Die Bezirksregierung fasst vrs. im Januar/ Februar einen Beschluss. Ohne Klage folgt das Baurecht frühestens Ende Sommer 2024. Da es sich um sieben Bauwerke handelt, ist mit 5-6 Jahren Bauzeit zu rechnen.

**Frage 12:** Welche Fahrzeiterparnis für die Strecke Kreuztal-Wittgenstein ist in der Vergangenheit zugrunde gelegt worden bei der Ermittlung der früheren Nutzen-Kosten-Faktoren? Mit Blick auch auf den Klimaschutz, darf das noch verwirklicht werden?

**Antwort:** Die Fahrzeiterparnis steht im Bundesverkehrswegeplan. Straßen.NRW muss dies prüfen. Der Klimaschutzbeitrag ist definitiv Teil der Planfeststellung. Ob und inwieweit das Klimaschutzgesetz bei der Fortschreibung des Bundesverkehrswegeplans (BVWP) eine Rolle spielt, ist unklar.

**Rückfrage:** Sind das 20 Minuten, wofür wir so ein Opfer bringen? Ich hoffe, dass wir eine Zahl bekommen.

**Antwort:** Bei den Varianten kann das konkret berechnet und mitgeteilt werden.

**Frage 13:** Die Frage war ja auch welche Prognose der Planung zugrunde liegt. Und ob das überhaupt noch aktuell ist.

**Antwort:** Die Analyse ist von 2018. Diese bildet die Grundlage für die Prognose, die aktuell auf das Jahr 2030 festgelegt ist.

**Frage 14:** Gibt es einen neuen Stand zum einzelnen Haus zwischen Lützel und Bahnübergang Altenteich? Führt die Straße weiterhin durch das dann abzureißende Haus?

**Antwort:** Ja, wir sind bei der Variante geblieben. Einen neuen Stand gibt es daher nicht.

**Frage 15:** Welche Rolle spielen aktuelle Entwicklungen wie Dürre und Borkenkäfer?

**Antwort:** Die Fläche wird vorher betrachtet und die Entwicklungen werden im Blick gehalten. Ein zuvor als Fichtenforst kartierter Kahlschlag bleibt per Definition Wald. Die Auswirkung der Trockenheit kann definitiv nicht für den Straßenausbau genutzt werden.

**Rückfrage:** Ist es auf Grund des massiven Waldverlustes in unserem Kreis noch zu rechtfertigen noch mehr Waldfläche, unter anderem einen gut gepflegten Eichenhauberg, für den Straßenbau zu roden?

**Antwort:** Das liegt nicht in der Hand von Straßen.NRW und wird auf Landes- und Bundesebene betrachtet.

**Frage 16:** Die Südumgehung Kreuztal wurde im Planfeststellungsverfahren mit einem Nutzen-Kosten-Verhältnis größer 10 ausgewiesen, damit sind alle 420 Einwendungen abgeschmettert worden. Im späteren BVWP 2030 betrug das NKV aber nur noch 2,8! Damit hätten die Planungen sofort beendet werden müssen, warum ist das nicht geschehen? Ein vordringlicher Bedarf ist nicht mehr begründbar.

**Antwort:** Das Projekt hatte einen großen Nutzen-Kosten-Faktor und ist immer noch mit 2,8 positiv. Daher rechtfertigt es eine Planung. Erläuterung: Um eine Maßnahme zu bewerten, werden viele Faktoren betrachtet, die an einem Geldwert festgemacht werden, z.B. Reisezeitersparnis – Volkswirtschaftlicher Nutzen, Einsparung von CO<sup>2</sup>. Das wird ins Verhältnis gesetzt. Der Wert muss für Wirtschaftlichkeit immer über 1 bleiben. Weitere Informationen im BVWP und auf [www.prins.de](http://www.prins.de).

**Rückfrage:** Gab es nicht früher die Voraussetzung, dass der Kosten-Nutzen-Faktor wesentlich höher sein muss, z.B. über 5?

**Antwort:** Es könnte sein, dass es diese Grenze gab.

**Frage 17:** Die realen Verkehrszahlen Richtung Wittgenstein (B508+B62 z.B. Lützel) nehmen seit 2000 ab. Wieso planen Sie die s.g. Route 57 immer noch weiter, obwohl die prognostizierte und hochgerechnete Verkehrszunahme als Planungsgrundlage hinfällig geworden ist? Haben sie mal dargestellt, welcher Schaden durch die Route 57 angerichtet wird?

**Antwort:** Mit Schaden ist vrsl. naturräumlicher Schaden gemeint. Die Prognose 2030 über die Verkehrsflüsse (s. zugängliche Verkehrsprognose) wird noch betrachtet.

**Frage 18:** Falls die OU Ferndorf in der Nachbarkommune, also in der südlichen Variante über das Gebiet der Stadt Netphen verläuft, wie lang muss das Brückenbauwerk werden, welches über die L729 und die östlichen Felder führen würde?

**Antwort:** Die genaue Bezifferung erfolgt mit dem Straßenplanerischen Entwurf. Es gibt vrs. auch eine Aufbereitung in 3D. Die Kosten für die Brücke werden dann vorgestellt. Die Linie kann auch noch verschoben werden, das hat Auswirkung auf Länge und Kosten.

**Frage 19:** Werden wirtschaftliche Schäden z.B. Auswirkungen auf Wert von Grundstücken/Häusern mitberücksichtigt?

**Antwort:** Dies wird zu einem späteren Zeitpunkt betrachtet. Dabei werden Entschädigungsrecht und Existenzgefährdung betrachtet. Im ersten Schritt findet eine grobe und im zweiten Schritt eine detailliertere Betrachtung der Fläche statt.

**Frage 20:** Der Rat der 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:** Straßen.NRW hat dazu bereits Stellung bezogen. Es gab keine Anweisung zur Unterlassung. Der Untersuchungsraum ist noch so, wie er ist. Änderungen müssten von der höheren Ebene angewiesen werden. Die starke Gegenwehr in Unglinghausen und Netphen wird wahrgenommen.

**Frage 21:** Die Variante der Umgehung Ferndorf über eine Höhenrasse über die Bergrücken würde zwar den Fern- aber nicht den Ortsverkehr vermindern. Wie wird die Inanspruchnahme einer Variante durch die Verkehrsteilnehmer versus dem Raumwiderstand abgewogen?

**Antwort:** Je weiter eine Straße wegrückt, desto unattraktiver wird sie. Weitere Aussagen trifft der Verkehrsgutachter (Verkehrsprognose inkl. Prognose zu den einzelnen Varianten).

**Kommentar:** Ich wünschte, der Landesbetrieb Straßen NRW würde sein Man-Power für Radwege und die 800 sanierungsbedürftigen Brücken verwenden dürfen, statt für diese neu zu bauenden zusätzlichen Straßenverbindungen.

**Reaktion:** Verständlich. Es besteht eine stetige Abstimmung mit den Ministerien. Wir müssen allen gerecht werden, das ist nicht einfach.

**Frage 22:** Inwieweit sind in Prognosen 2030 /2045 Veränderungen im Verkehr berücksichtigt. Verlagerung von Verkehr auf die Schiene. Oder beruhen Prognosen auf der Präferenz für Verkehr auf der Straße Auto /LKW?

**Antwort:** Grundsätzlich wird eine Bestandsanalyse erstellt. Das wird in einem Modell auf 2030 hochgerechnet. Es fließen weitere Prognosen z.B. ADAC, Shell ein, die all das berücksichtigt. Es werden auch die Kommunen gefragt, ob Wohngebiete oder Gewerbegebiete geplant werden. Alle bekannten Maßnahmen z.B. von der DB werden ebenfalls berücksichtigt.

**Rückfrage:** Shell und ADAC, ehrlich?

**Antwort:** Dies sind keine Gefälligkeitsgutachten und werden von einem unabhängigen Gutachter durchgeführt.

**Rückmeldung zum Format:** Unbedingt wiederholen in 6 Monatsabstand.

## Abschluss und Ausblick

Weitere Informationen und Hinweise zu aktuellen Veranstaltungen auf [www.57-verbinden.de](http://www.57-verbinden.de).

**Bei Anfragen an Straßen.NRW:** Nutzen Sie gerne das Kontaktformular über die Seite <https://www.57-verbinden.de/contact>.