



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

Dokumentation

Dokumentation Digitale Fragerunde „57-verbinden“

13.03.2025, 17.00-18.30

Inhaltsverzeichnis

1. Begrüßung.....	2
2. Offene Fragerunde.....	3
Abschluss und Ausblick	8

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

Programm der digitalen Fragerunde

Zeit	Thema
17:00	Begrüßung
17:10	Fragerunde
18:25	Abschluss und Ausblick

1. Begrüßung

Die Moderation begrüßt die 42 digitalen Teilnehmenden zur ersten digitalen Fragerunde 2025. Damit alle mit dem gleichen Wissensstand in die Fragerunde starten, berichtet Projektleiter Herr Lass über den Streckenzug B508/B62. Er stellt den Streckenzug, die Einzelprojekte und deren aktuellen Arbeitsstand vor (Details hierzu finden Sie in der Präsentation der Veranstaltung). Der Fokus der Informationen liegt auf dem Planfeststellungsverfahren in Altenteich.

B508n Teilortsumgehung (TOU) Kreuztal: Der Planfeststellungsbeschluss wurde beklagt und ist als rechtswidrig erklärt worden. Im Jahr 2023 wurde ein Planergänzungsverfahren bei der Bezirksregierung Arnsberg eingeleitet. Dazu wurden Alternativen zu den beklagten Ausgleichsmaßnahmen entwickelt und die Unterlagen entsprechend des Gerichtsurteils ergänzt oder überarbeitet. Der Ausgang des Verfahrens ist abzuwarten. Die Maßnahme ist aber im Bundeshaushalt vorgesehen und dadurch ist die Finanzierung gesichert.

B508n OU Kreuztal-Ferndorf: Aktuell wird der Prognosebezugsfall des Verkehrsgutachtens auf das Jahr 2035 fortgeschrieben. Die Dokumentation zur Vorstellung der Raumwiderstandskarte ist [hier](#) zu finden.

B508n OU Hilchenbach: Der Artenschutzbeitrag muss noch beauftragt werden. Die Ergebnisse der faunistischen Kartierung liegen in abgestimmter Version vor. Die Variantenfindung wird im Zusammenhang mit der Ortsumgehung Kreuztal-Ferndorf einhergehen.

B62 Kronprinzeneiche bis Hilchenbach-Lützel: Das Projekt ist bereits abgeschlossen. Die Umsetzung einer Ortsumgehung Lützel war aus naturschutzfachlichen Gründen nicht möglich. Der Ausbau erfolgte in Bestandslage.

B62 Hilchenbach-Lützel bis Erndtebrück-Grünwald: Die Genehmigung des Vorentwurfs, der sogenannte Gesehenvermerk, wurde durch das Bundesministerium erteilt. Dies war notwendig, da die berechneten Kosten des Projektes über 20 Millionen Euro liegen. Die Planunterlagen werden für das als nächstes anstehende Planfeststellungsverfahren aktualisiert. Die Einleitung des Planfeststellungsverfahrens ist für das Jahr 2026 vorgesehen. Parallel dazu hat die Bezirksregierung Arnsberg nach Erhaltung des Gesehenvermerks das Flurbereinigungsverfahren angestoßen.

B62 OU Erndtebrück Die Geländearbeiten der faunistischen Kartierungen sind vorerst abgeschlossen, Auswertung und Bericht sind in Arbeit. Der Untersuchungsraum ist mit 2.500 ha sehr groß, daher dauert eine Zusammenfassung entsprechend lange.

Erklärung der zwei anstehenden Verfahren im Projekt B62 Hilchenbach-Lützel bis Erndtebrück-Grünewald:

Flurbereinigungsverfahren:

Bei der Flurbereinigung handelt es sich um ein behördlich geleitetes Verfahren. In Nordrhein-Westfalen erfolgt dies durch die Flurbereinigungsbehörde der Bezirksregierung. Als gesetzliche Grundlage ist vor allem das Flurbereinigungsgesetz (FlurbG) zu nennen, welches auch die verschiedenen Verfahrensarten beinhaltet. Eine mögliche Verfahrensart ist die vereinfachte Flurbereinigung, die auch bei dem Teilprojekt B62 zwischen Hilchenbach-Lützel und Erndtebrück-Grünewald vorgesehen ist. Hierbei soll der Landverlust, der durch die Straßenplanung verursacht wird, auf eine größere Zahl von Eigentümern verteilt und somit die Belastung für den Einzelnen minimiert werden. Es handelt sich um eine Neugestaltung des ländlichen Raumes, genauer gesagt um die Neuordnung des land- und forstwirtschaftlichen Grundbesitzes. In diesem Zuge wird beispielsweise auch das Wegenetz der Neuordnung angepasst. Im Flurbereinigungsverfahren werden meist kleinere Flächen zu größeren und damit effektiver nutzbareren Flächen zusammengelegt. Es erfolgt eine Wertermittlung der Flächen, sodass die Eigentümer zum Beispiel andere wertgleiche Flächen im Gebiet erhalten.

Planfeststellungsverfahren:

Für den Ausbau der Strecke zwischen Hilchenbach-Lützel und Erndtebrück-Grünewald ist ein Planfeststellungsverfahren notwendig. Dabei handelt es sich um ein Genehmigungsverfahren zur Erlangung des Baurechts von größeren Infrastrukturprojekten. Das Planfeststellungsverfahren ist notwendig, da es sich bei diesem Projekt um eine wesentliche Änderung handelt, da eine Dreistreifigkeit vorgesehen wird. Der Planfeststellungsbeschluss könnte die Voraussetzung sein für eine potenzielle Enteignung. Gegen den Beschluss kann Klage erhoben werden.

Der Ablauf des Verfahrens ist im Folgenden grob erklärt:

Straßen.NRW stellt einen Antrag bei der Bezirksregierung zur Einleitung des Planfeststellungsverfahrens. Die Planunterlagen werden nach ortsüblicher Bekanntgabe öffentlich ausgelegt. Alle Bürger:innen und Träger öffentlicher Belange können Einwendungen und Stellungnahmen zu der Maßnahme bei der Bezirksregierung einreichen. Zu diesen Eingaben wird Straßen.NRW Stellung beziehen. Die Stellungnahme dient der Bezirksregierung für die Abwägung eines möglichen Planfeststellungsbeschlusses. Es folgt ein Erörterungstermin, auf den die Bezirksregierung jedoch auch verzichten kann, je nachdem, wie viele Einwände eingehen. Nach dem Erörterungstermin wägt die Planfeststellungsbehörde der Bezirksregierung ab, und fasst einen Planfeststellungsbeschluss. Dieser Beschluss kann beklagt werden. Falls innerhalb einer festgelegten Frist nach Auslage des Beschlusses keine Klage eingeht, erhält der Beschluss seine Bestandskraft. Somit liegt dann Baurecht vor und Straßen.NRW kann mit der Ausführungsplanung beginnen. Das Verfahren dauert ohne Klage ca. ein Jahr, mit Klage ist dies zeitlich nicht abschätzbar.

2. Offene Fragerunde

Die Besucherinnen und Besucher der digitalen Veranstaltung konnten sich direkt zu Wort melden oder Fragen über den Chat stellen. Die folgenden Fragen, Kommentare und Anmerkungen wurden von den Teilnehmenden beigetragen.

Fragen und Antworten

Frage 1: Ich habe eine Frage zur Südumgehung Kreuztal: Als Anwohner der B508 sind die Belastungen schwer zu ertragen. Worum geht es in der Klage, die aktuell vorliegt? Die Situation stärkt weder das Vertrauen in die Politik noch in die Behörden.

Antwort: Im Planergänzungsverfahren nach dem gerichtlichen Urteil ging es um die alternative Planung einer artenschutzrechtlichen Ausgleichsmaßnahme im Zusammenhang mit einem existenzbedrohenden eigentumsrechtlichen Konflikt. Es waren Artenschutzmaßnahmen auf den Flächen des Reit- und Fahrvereins geplant. In Abstimmung mit den Behörden wurde zugesichert, dass alternative Maßnahmen im gesamten Kreisgebiet umgesetzt werden können. Daraufhin wurden geeignete Flächen gesucht, wobei für viele aus unterschiedlichen Gründen kein konkretes Konzept erarbeitet wurde. Schließlich wurde eine geeignete Fläche in der Trupbacher Heide gefunden und in Abstimmung mit den Naturschutzbehörden ein Konzept entwickelt, das in das Planergänzungsverfahren eingebracht wurde. Nun gibt es eine erneute Klage, die sowohl das Maßnahmenkonzept als auch die Bewertung und Eignung der Fläche hinterfragt. Es wird Straßen.NRW vorgeworfen, dass durch die geplante Ausgleichsmaßnahme auf dem neu gefundenen Areal ein gesetzlich geschütztes Biotop zerstört würde. Allerdings war dieses Gebiet zum Zeitpunkt der Planungen von Straßen.NRW noch kein geschütztes Biotop. Erst gegen Ende des Planergänzungsverfahrens wurde es kartiert und als Lebensraumtyp festgelegt.

Straßen.NRW beauftragte daraufhin einen zweiten Gutachter zur erneuten Bewertung der Fläche und der geplanten Maßnahme als Auslöser für die Zerstörung eines geschützten Biotops. Dieser kommt zu dem Ergebnis, dass die Artenschutzmaßnahme durch Sträucherpflanzungen zur Förderung des Neuntöters (Singvogelart aus der Familie der Würger) die Grünlandfläche in ihrer Entwicklung nicht beeinträchtigen würde, sondern das Gesamtkonzept mit entsprechender Pflege ebenfalls zu einer Aufwertung beitragen kann. Nun bleibt abzuwarten, ob das Oberverwaltungsgericht diese Einschätzung teilt.

Frage 2: Dem Reit- und Fahrverein geht es um finanzielle Interessen, nicht um den Naturschutz. Gibt es die Möglichkeiten, dem Verein mehr Geld zu bieten, damit es schneller geht? Hinweis: Auch die Personalien im Reitverein ändern sich, vielleicht lohnt es sich, nochmal ein Gespräch anzustoßen.

Antwort: Es wurde versucht, eine außergerichtliche Einigung mit dem Verein zu erzielen. Grundsätzlich ist aber auch Straßen.NRW zur Wirtschaftlichkeit angehalten und kann da keine Ausnahme machen. Es gibt Spielräume, die konnten aber nicht zu einer Einigung führen. Erneute Gespräche sind nicht mehr möglich, da der Kläger nicht mehr der Reit- und Fahrverein, sondern jemand anderes ist. Aktuell wird die neu gewählte Fläche beklagt.

Rückfrage: Wer ist der aktuelle Kläger?

Antwort: Aktuell klagt die AG Rothaargebirge.

Frage 3: Mit wie viel Kosten rechnen Sie für den Abschnitt Altenteich? Ist die Finanzierung der T-OU Kreuztal sichergestellt?

Antwort: Vorbehaltlich des Bundeshaushalts ist die Finanzierung durch die Genehmigung des Vorentwurfs sichergestellt. Die Kostenberechnung der T-OU Kreuztal lag damals bei 46 Millionen Euro. Das Geld für die Maßnahme ist sichergestellt. Jedoch müssen die Kosten nach der Planfeststellung nochmals fortgeschrieben und genehmigt werden. Im Straßenbauhaushalt wird dies berücksichtigt.

Rückfrage: Mit welchen Kosten wird bei dem Abschnitt Altenteich gerechnet?

Antwort: Die letzte Kostenberechnung lag bei 22 Millionen Euro inklusive des Bahnübergangs.

Frage 4: Zu den Plänen zur Engstelle Altenteich: Wo soll da der Fahrradweg durchgeführt werden. Wie ist die Planung?

Antwort: [Herr Lass erklärt anhand des Lageplans die Planung des Radweges und hebt einige Stellen hervor.] An einer Stelle des geplanten Radweges und der Straße befindet sich ein Einfamilienhaus. Das Gebäude wurde während der Planung zwangsversteigert. Straßen.NRW konnte es aus Budgetgründen nicht erwerben. Das Haus wird voraussichtlich Thema in der Planfeststellung sein. Weiterhin erklärt er, dass der Radweg 3,0 Meter breit sein wird, da so auch wirtschaftliche Fahrzeuge diesen nutzen können. In den Bereichen, die keine Mischnutzung mit land- und forstwirtschaftlichen Fahrzeugen vorsieht, liegt die Breite des Radweges bei 2,50 m. Im Bereich des Weilers Altenteich wird der Radweg mit einer Breite von 2,50 m und einem Sicherheitstrennstreifen von 75 cm neben der Fahrbahn geführt. In diesem Bereich bleibt die Zweistreifigkeit der Fahrbahn erhalten.

Frage 5: Wie ist der Umgang mit dem Einfamilienhaus?

Antwort: Eine außergerichtliche Einigung wäre denkbar. Ob der Eigentümer sich damit zufriedengibt, ist unklar. Das Planfeststellungsverfahren stellt das Wohl der Allgemeinheit dem Wohl des Einzelnen gegenüber.

Frage 6: Wie ist das Wildtier-Management geplant? In dem Gebiet kommt es häufig zu Wildunfällen. Jetzt ist hier 70-80 km/h geplant. Wie geht das mit dem Ziel der Verkürzung der Reisezeit einher?

Antwort: Es gab Abstimmungen mit den Behörden (siehe Frage 11), dass die Geschwindigkeit zu reduzieren ist. Es soll mit einer Wildwarnanlage gearbeitet werden, dadurch wird der Verkehrsteilnehmer bei Überschreiten einer festgelegten Geschwindigkeit (bspw. 70 km/h) per Aufleuchten des Wildwechselverkehrszeichens hierauf hingewiesen. Zusätzlich gab es Einigungen über die Aufweitungen der lichten Höhe von Überführungsbauwerken und Durchlässen in Verbindung mit Leitstrukturen.

Frage 7: Wir sind also in Bezug auf die OU Ferndorf weiterhin noch in der sogenannten Vorplanung. Wann könnten die Unterlagen der Voruntersuchung fertig erstellt sein? Gibt es eine Schätzung wann der Abschlusstermin mit Bund und Land stattfinden könnte?

Antwort: Im Rahmen des Dialogs und der Bürgerinformationen werden die Pläne im Vorfeld gezeigt, das wird aber noch dauern. Daher ist aktuell nicht abzusehen, wann ein Projektabstimmungstermin mit den Ministerien stattfindet.

Frage 8: Die Baumaßnahmen in Grünewald stocken gerade. Welche Probleme gibt es denn?

Antwort: Straßen.NRW ist hier per Vereinbarung mit der DB InfraGO als sogenannter „Dritter“ bei der Maßnahme beteiligt. Die Durchführung der Baumaßnahme wird durch die DB InfraGO koordiniert. Straßen.NRW prüft die, für die Straßenbauverwaltung relevante Umsetzung nach den technischen Vorschriften.

Frage 9: Wie ist die Verkehrsführung in Lützel-Altenteich während des Baus geplant?

Antwort: Die Verkehrsführung ist anhand der Arbeitsstättenrichtlinien ASR 5.2 überprüft worden. Eine Aufrechterhaltung des Verkehrs ist möglich, Einschränkung durch einstreifige Verkehrsführungen werden aber vorliegen. Vollsperrungen wird es zeitweise (an Wochenenden) für den Einbau der Deckschicht geben.

Frage 10: Die Fahrer kommen von Hilchenbach hoch und wollen dann fahren. Warum ist die 2 bzw. 3-Spurigkeit so geplant und nicht genau andersrum?

Antwort: Die Überholfahrstreifen sollen möglichst in der Steigungsrichtung angeordnet werden, damit aufgrund der Steigung langsamer fahrende Fahrzeuge sicher überholt werden können. Daher ist die Fahrtrichtung Lützel von Altenteich aus mit dem Überholfahrstreifen versehen. Gleichzeitig sollen die Überholfahrstreifen in dem zu betrachtenden Abschnitt gleichmäßig verteilt sein. Daher wird der Überholfahrstreifen in Fahrtrichtung Erndtebrück zwischen Altenteich und Grünewald vorgesehen.

Frage 11: Gab es Planungen für Wildwechselbrücken, um den Wildwechsel zu erleichtern?

Antwort: Dies wurde schon zu Beginn der Planungen thematisiert. Bereits im 2. Arbeitskreis zur Abstimmung der UVS (2015) wurde die Realisierbarkeit in Bezug auf die Inanspruchnahme von Flächen in der Ederaue kritisch gesehen.

Weitere intensive Gespräche mit der Forschungsstelle für Jagdkunde und Wildschadenverhütung NRW, dem LANUV (Landesamt für Natur, Umwelt und Verbraucherschutz NRW), dem Landesbetrieb Wald und Holz NRW und den Naturschutzbehörden führten zu der Erkenntnis, dass der Bau einer Grünbrücke inklusive der notwendigen Leiteinrichtungen aufgrund der gegebenen Topographie (keine Einschnittslage), der parallel verlaufenden Bahnstrecke (die im gleichen Zug überspannt werden müsste, um maximale Wirksamkeit zu erreichen), dem im Vergleich relativ geringen Verkehrsaufkommen und dem erheblichen Eingriff ins Naturschutzgebiet „Edergrund“ und ins FFH-Gebiet „Rothaarkamm und Wiesentäler“ nicht durchführbar ist. Alternativ wurden Möglichkeiten zur Reduktion von Wildunfällen entwickelt. Zum einen wurden Brücken umgeplant und Durchlässe aufgeweitet, um die Querung von Bahnstrecke und Straße für Wildtiere zu erleichtern und zum anderen die vorgestellte Wildwechselwarnanlage zur Beeinflussung des Fahrverhaltens der Verkehrsteilnehmer abgestimmt. Die Aufstellung eines Wildschutzzauns wurde dabei abgelehnt, da dieser auch eine Barriere darstellen würde.

Frage 12: Ist es sinnvoll den Streckenverlauf aufzuteilen? Ein Einfamilienhaus steht im Weg, dass kürzlich aufgewertet wurde. Könnte die Strecke in zwei Abschnitte geteilt werden? Einen Teil von Lützel bis zum Bahnübergang und einen zweiten von dort bis Erndtebrück bzw. bis zur Übergangsstelle von der Bestands- zur Neubaustrecke. Dann könnte der Bahnübergang wegkommen, da dieser ein Unfallschwerpunkt ist und die Bahn dadurch schneller werden könnte. So wie in Kreuztal, wo ein Tunnel eine schnellere Lösung gewesen wäre.

Antwort: Der Vergleich mit einem Tunnel ist schwierig. Aktuell bleibt man bei den bestehenden genehmigten Plänen. Wenn das Einfamilienhaus als Zwangspunkt bestehen bleibt, könnte die Dreistreifigkeit nicht umgesetzt werden, da die Trassierungselemente angepasst werden müssten. Das würde keinen Fortschritt bringen, es sei denn, die Dreistreifigkeit wäre irrelevant. Zum damaligen Zeitpunkt wurde angenommen, dass das Haus ersteigert wird, und deshalb hält man weiterhin an den ursprünglichen Planungen fest.

Anmerkung: Könnten nicht zwei Planungen parallel laufen und davon eine, die sehr wahrscheinlich ohne Klage vollzogen wird?

Antwort: Theoretisch wäre eine Trennung möglich, aber nicht sinnvoll. Der Straßenbau erfordert Anpassungen, und zwei separate Verfahren würden genauso lange dauern wie ein gemeinsames. Würde man nur die Bahnübergangsbeseitigung vorziehen, ohne eine Genehmigung für den späteren Streckenausbau, könnte es passieren, dass die Brücke im Nachhinein nicht passend ist. In diesem Fall müsste sie zurückgebaut und neu angepasst werden. Daher ist es schwierig, die Maßnahmen voneinander zu trennen. Die Gesamtwirkung ist zu betrachten.

Frage 13: Hat das Ziel der Politik, die Verteidigungsfähigkeit auszubauen, Auswirkungen auf die Route 57?

Antwort: Der Bundeshaushalt wird ein Budget für den Straßenbau festlegen, aufgeteilt in Neubau, Erhaltung und Ausbau. Straßen.NRW wird abwarten, wie viel Geld vom Bund für Neubauten zur Verfügung stehen wird. Der Bund wird Straßen.NRW zum Sachstand des Projektes befragen.

Frage 14: Gibt es eine Schätzung, wann der Termin mit Bund und Land bzgl. der OU Kreuztal-Ferndorf stattfinden kann?

Antwort: Der Termin ist noch nicht absehbar.

Frage 15: Bisher habe ich noch keinen Vorschlag für eine Auffahrt Ferndorf Richtung Hilchenbach gesehen. Ist trotz der Hanglage ein Anschluss möglich? Wenn nein, dann macht doch die ganze Umgehungsstrecke für das Ferndorftal keinen Sinn!

Antwort: Die Voraussetzung ist, dass die Teil-Ortsumgehung Kreuztal gegeben ist. Falls nicht, könnte ein Anschluss an die B508 erfolgen. Der entscheidende Punkt ist der Anschluss an die Ortsumgehung, insbesondere der planerische Schnittpunkt der L728.

Frage 16: Inwiefern ist die Planung bis Erndtebrück vom Bundesverkehrswegeplan (vordringlicher Bedarf) abgedeckt? Wie weit geht der vordringliche Bedarf? Bis wohin ist das abgedeckt?

Antwort: Vordringlicher Bedarf bedeutet es gibt einen Planungsauftrag. Dieser wird durch den Bundesverkehrswegeplan geregelt. Erndtebrück ist im vordringlichen Bedarf. Ab Anschluss der Ortsumgehung Erndtebrück in Richtung Osten gibt es eine weitere Maßnahme, die im weiteren Bedarf des Bedarfsplans gelistet ist. Diese befindet sich im Bereich des Landes Hessen.

Frage 17: Welche planerischen Überlegungen gibt es für die Ortsdurchfahrt Lützel, wenn keine Umgehung geplant wird?

Antwort: Es gibt wenig Spielraum für Änderungen, da Ortsdurchfahrten aufgrund der Nähe zur Bebauung viele Zwangspunkte aufweisen. Ein fahrbarer Querschnitt muss gewährleistet werden, während auch andere Verkehrsteilnehmer wie Fußgänger, Busse und Radfahrer berücksichtigt werden müssen. Möglichkeiten zur Verbesserung sind daher begrenzt.

Frage 18: Welche Kosten sind für einen möglichen Wildschutzzaun veranschlagt worden und wer genau hat darüber entschieden, dass auf den Zaun verzichtet werden soll?

Antwort: Die Entscheidung ist in Frage 11 dargelegt. Die Kosten haben bei der Entscheidung keine Rolle gespielt.

Frage 19: Eine Teilnehmerin hofft auf eine Überarbeitung bzw. Prüfung des Bundesverkehrswegeplanes im Hinblick auf die Klimaziele. Falls dies nicht erfolgt, würde dann 2030 ein neuer Bundesverkehrswegeplan erstellt?

Antwort: Das Ministerium beginnt mit Vorbereitungen. Klimaschutz wird dabei eine wichtige Rolle spielen. Es ist jedoch nicht absehbar, inwieweit der Einfluss des Klimaschutzes auf die einzelnen Maßnahmen sein wird. Der Bundesverkehrswegeplan wird voraussichtlich für 2045 fortgeschrieben.

Abschluss und Ausblick

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

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