



1. Digitale Infomesse „57-verbinden“ Dokumentation

Dokumentation der ersten digitalen Infomesse „57-verbinden“

06. – 12. September 2021

Inhaltsverzeichnis

Inhaltsverzeichnis	1
1. Einleitung	2
2. Die digitale Infomesse	2
3. Der digitale Messetag	4
<i>Ablaufplan des digitalen Messtags</i>	4
<i>Fragen und Antworten</i>	4
4. Fazit und Ausblick	11

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

1. Einleitung

In der Woche vom 06. bis zum 12. September 2021 fand die erste öffentliche Infomesse des Projektes 57-verbinden zum Streckenzug B508/B62 statt. Anlass und Ziel der Veranstaltung waren die Information über die frühe Einbeziehung der Öffentlichkeit, die Erläuterung der fachlichen Hintergründe und Planungsprozesse sowie die Beschreibung der Planungsstände der Teilprojekte. Die Infomesse ist eines der Angebote, die im Rahmen des Projektes regelmäßig stattfinden werden, um interessierte Bürgerinnen und Bürger über den aktuellen Stand der Planungen zu informieren.

Aufgrund der unsicheren Pandemielage fand das Informationsangebot als Online-Variante statt. Damit interessierte Bürgerinnen und Bürger dennoch auf die Informationen zugreifen können und für Rückfragen mit Straßen.NRW in den Austausch treten konnten, hatten die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter von Straßen.NRW für die jeweiligen Themenstände kurze Erklärvideos vorbereitet. Darin stellten sie die Fachlichkeiten vor und erläuterten die wichtigsten Punkte. Ergänzt wurden diese Informationen durch Texte, Infoplakate und Übersichtspläne. Neben den fachlichen Informationen wurde das Bewerbungsverfahren für Bürgerinnen und Bürger zur Teilnahme am Dialogforum beworben.

Damit Fragen nicht unbeantwortet bleiben, stand das Projektteam an einem Messetag für fachliche Rückfragen zu den drei Themenfeldern sowie weitere offene Fragen zur Verfügung. Die Agentur Zebralog informierte zur Teilnahme am Dialogforum. Der Messetag fand am Donnerstag, den 09.09.2021 von 17 bis 19:30 Uhr per Zoom-Videokonferenz statt. Die teilnehmenden Besucherinnen und Besucher konnten ihre Fragen mündlich oder über den Chat stellen.

2. Die digitale Infomesse

Die digitale Infomesse konnte vom 06. bis zum 12. September über die Plattform www.57-verbinden.de besucht werden. Die Videos und Informationsmaterialien werden langfristig auch in der Mediathek abrufbar sein. In Anlehnung an den Besuch einer Infomesse vor Ort wurden die Besucherinnen und Besucher vom digitalen Eingang, der Startseite, zur Messeseite mit den virtuellen Informationsständen geführt. Im einleitenden Text gab es Hinweise zum Aufbau und den Inhalten der Seite. Anschließend konnten die Besucherinnen und Besucher das Begrüßungsvideo von Herrn Ludger Siebert, dem Leiter der Straßen.NRW-Regionalniederlassung Südwestfalen, ansehen. Eine Orientierung rund um das Projekt „57-verbinden“ gab der Projektleiter Winfried Behle in einem knapp 11-minütigen Video. An den vier digitalen Infoständen gab es Videos zu den Themen Planungsauftrag, Planungsprozess, Planfeststellung, Umwelt und Verkehrsuntersuchung.

Insgesamt besuchten etwas mehr als 1.000 Personen in der Messewoche die Webseite www.57-verbinden.de. Die Besucherinnen und Besucher hielten sich dabei unterschiedlich lange auf der Seite auf. Im Vergleich zu Veranstaltungen vor Ort ist das digitale Informationsangebot meist schneller und einfacher zu erreichen, viele Besucherinnen und Besucher sehen sich daher tendenziell kurz um oder informieren sich gezielt zu den Themen,

die sie besonders interessieren. Besonders oft aufgerufen wurden das Video zur Übersicht und Gesamtorientierung über den Streckenzug sowie die zugehörigen Übersichtskarten.



Abbildung 1: Digitale Infomesse auf www.57-verbinden.de

Auf der digitalen Infomesse konnten die Besucherinnen und Besucher an einer Umfrage teilnehmen, aus welcher Stadt oder Gemeinde sie kommen. Insgesamt nahmen 18 Personen an der Umfrage teil, sie ist daher wenig repräsentativ, gibt jedoch einen ersten Eindruck, woher die Besucherinnen und Besucher kommen.

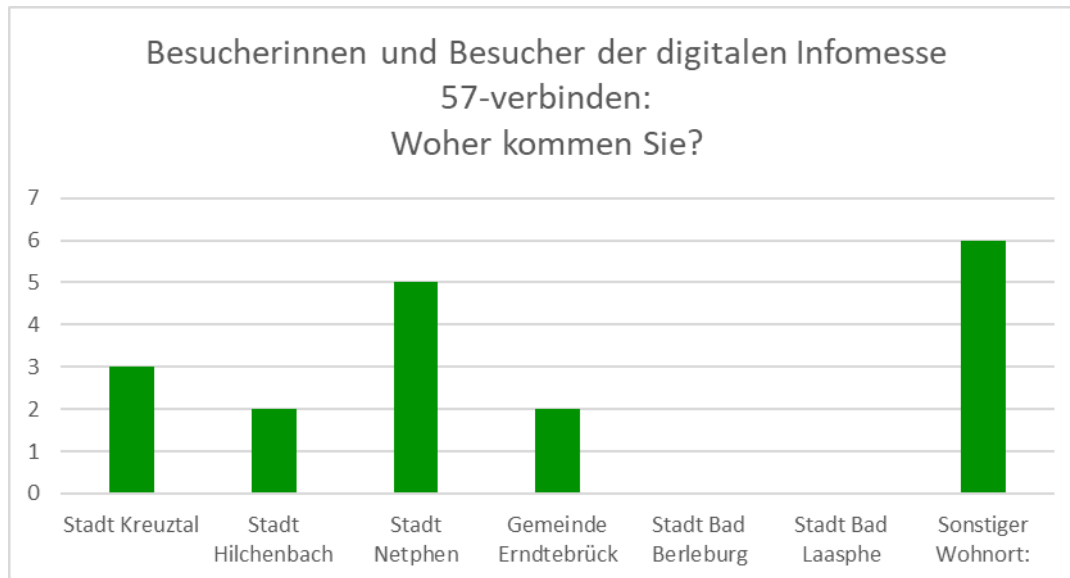


Abbildung 2: Ergebnisse der Umfrage im Rahmen der Infomesse

3. Der digitale Messetag

Am digitalen Messetag stand Straßen.NRW, vertreten durch den Leiter der Regionalniederlassung, den Projektleiter sowie jeweils zwei Planerinnen und Planer pro Themenfeld, für Rückfragen zur Verfügung. Die Agentur Zebralog moderierte die Veranstaltung und gab Auskunft zum geplanten Gremium Dialogforum, das in der Zukunft den Planungsprozess mit begleiten soll, und dem dazugehörigen Bewerbungsverfahren für Bürgerinnen und Bürger. Die Veranstaltung fand über das Videokonferenzsystem Zoom statt. Eine Teilnahme war ohne Anmeldung über einen offen zugänglichen Link möglich, der auf der Seite der Infomesse zu finden war. Insgesamt nahmen etwa 20 Bürgerinnen und Bürger das Angebot wahr.

Ablaufplan des digitalen Messetags

Zeit	Thema
17:00 Uhr	Begrüßung und Information zur digitalen Infomesse
17:15 Uhr	Infostand 1: Planungsprozess, Planungsauftrag und Planfeststellungsverfahren
17:45 Uhr	Infostand 2: Umwelt
18:15 Uhr	Infostand 3: Verkehrsuntersuchung
18:45 Uhr	Infostand 4: Teilnahme am Dialogforum
19:10 Uhr	Offene Fragerunde
19:25 Uhr	Verabschiedung

Fragen und Antworten

Die Besucherinnen und Besucher des Messetags konnten ihre Fragen über den Chat stellen oder sich zu Wort melden und ihre Fragen mündlich an das Planungsteam richten. Die folgenden Fragen wurden von den Besucherinnen und Besuchern sowie der Moderation gestellt und, wie im Weiteren dokumentiert, von den Mitarbeitenden von Straßen.NRW oder Zebralog beantwortet:

Infostand 1: Planungsprozess, Planungsauftrag und Planfeststellungsverfahren

Frage: Wie kommt ein Vorhaben in das Fernstraßenausbaugesetz?

Antwort: Der Bundesverkehrswegeplan bildet die Grundlage des Bedarfsplans für die Bundesfernstraßen. Projekte können für den BVWP von Kreisen, Kommunen oder Ländern angemeldet werden. Die Bewertungskriterien sind Nutzen-Kosten Verhältnis, Raumordnung, Naturschutz und Städtebau. Der Bedarfsplan mit den jeweiligen Projekten ist Anhang des Fernstraßenausbaugesetzes.

Frage: Gibt es alle fünf Jahre eine Überprüfung der Verkehrsentwicklung zum Bedarfsplan? Wie wird auf Veränderungen reagiert? Werden die Zahlen regelmäßig veröffentlicht?

Antwort: Der aktuelle Bedarfsplan bezieht sich auf die Zahlen von Ende 2016. Alle fünf Jahre kann eine Überprüfung durch das Ministerium stattfinden, ob die Projekte noch wie geplant weiterverfolgt werden sollen. Die Prüfung für dieses Projekt steht 2022 an. Diese muss jedoch nicht verpflichtend durchgeführt werden, sondern wird auf eine politische Anfrage hin umgesetzt.

Frage: Kann man als Bürger eine Prüfung beantragen, wenn die Politik keinen Bedarf sieht?

Antwort: Als Bürger kann nicht direkt eine Prüfung beantragt werden. Darüber entscheidet das gewählte Parlament.

Frage: Mitten in der Planung liegt ein Objekt (Kronprinzenstraße), welches neu renoviert wurde. Was passiert mit diesem Objekt? In der Zeitung stand, dass das Objekt an jemanden für 10.000 Euro versteigert wurde.

Antwort: Das Objekt betrifft den Ausbau des Projektabschnittes Lützel-Erndtebrück Grünwald. Richtig, es wurde für 10.000 Euro versteigert. Der Landesbetrieb hat im Rahmen seiner Möglichkeiten mitgeboten, den Zuschlag für das Objekt jedoch nicht erhalten. Eine weitere Klärung zum Umgang mit dem Objekt findet im Planfeststellungsverfahren statt.

Frage: Wird neu geplant, falls das Objekt nicht wieder erworben werden kann? Zieht sich die Planung dadurch in die Länge?

Antwort: Das Projekt ist in der Vorentwurfsphase. Da die Trasse durch das Gebäude führt, kann bei einer möglichen Klage das Planfeststellungsverfahren verzögert werden. Ein Einzelinteresse verhindert nicht die bestehende Planung.

Frage: Wer legt die Trasse für die Umgehung Kredenbach fest?

Antwort: Die Ortsumgehung Kreuztal-Ferndorf ist in der Vorplanungsphase. Die ermittelten Ergebnisse werden mit dem Ministerium abgestimmt. Eine Vorzugsvariante wird dann anhand verschiedener Kriterien abgewogen und von der Straßenbauverwaltung festgelegt. Das Ministerium muss die Vorzugsvariante im Linienbestimmungsverfahren bestätigen.

Frage: Weshalb sind die im Frühjahr sichtbaren Linien und Längen, Kosten etc. nicht mehr zu finden?

Antwort: Für die Bedarfsplanung wurden für die Anmeldung Detailbetrachtungen angeführt. Dieser Stand ist für den Planungsprozess nicht mehr relevant. Die Kosten sind weiterhin auf der Seite www.57-verbinden.de unter den jeweiligen Teilprojekten zu finden. Die Übersichtskarte wurde im Juli 2021 nochmals überarbeitet, da es aufgrund der Darstellung zu Missverständnissen gekommen ist. Für die drei Teilprojekte B508n OU Kreuztal-Ferndorf, B508n OU Hilchenbach und B62n OU Erndtebrück, die sich in der Vorplanungsphase befinden, sind jeweils mehrere Linien abgebildet, die eine mögliche Auswahl ohne jegliche Wertung darstellen.

Frage: Weshalb kann ein Projekt, wie der Abschnitt Lützel in Richtung Erndtebrück, bei dem Konsens besteht, nicht vorgezogen werden?

Antwort: Auch in der Bestandsplanung mit vorhandener Trasse gibt es Veränderungen durch die Planungen, die in persönliche Eigentumsrechte und die Umwelt eingreifen. Für diese müssen ebenfalls entsprechende Begründungen erarbeitet werden.

Statement: Genaue Linienführung ist für die Bürger wichtig, um Betroffenheiten des Eigentums festzustellen. Es ist von Interesse, ob die Trasse direkt am eigenen Haus vorbeigeht oder auf dem Höhenzug liegt.

Antwort: Wir befinden uns in einer frühen Planungsphase. Die Herausforderungen sind wieder völlig neu und auch die Politik hat Einfluss genommen. Die Festlegung ist noch nicht getroffen. Erst bei Entwurfsbearbeitung wird die Trasse konkret. Regelmäßige und transparente Information wird in diesem öffentlichen Planungs- und Informationsprozess kundgetan, sobald es neue Stände gibt. Es ist Verständnis dafür vorhanden, dass die Bürger nicht erfreut sind, wenn hinter ihrem Grundstück eine dreispurige Straße verläuft.

Frage: Warum wird die Nordvariante in der Ortsumgehung 62n Erndtebrück als Route mit aufgeführt? Diese Variante war in den letzten Jahrzehnten nie eine Möglichkeit.

Antwort: In dieser Planungsphase werden noch alle bestehenden Varianten untersucht und betrachtet. Die Nordvariante wird als Alternative zu einer Südvariante geprüft.

Frage: Inwiefern werden die Belange der Bürger berücksichtigt? Es gibt einen großen Unterschied bei den Trassenverläufen. Wie ist die Gewichtung?

Antwort: Die Belange sind Thema in der Umweltverträglichkeitsprüfung. Dort tauchen sie im Rahmen der Betrachtung des Schutzgutes Mensch in den Raumwiderstandskarten auf. Darauf aufbauend werden Korridore entwickelt, die am wenigsten Konflikte hervorrufen. Die umweltfreundlichste Variante muss jedoch nicht zur Vorzugsvariante werden, denn auch andere Faktoren fließen mit in die Abwägung ein.

Das Gerichtsverfahren bei der Strecke Kreuztal hatte ein zurückgesetztes Planfeststellungsverfahren zur Folge. Das zeigt, dass das Eigentumsrecht sehr stark ist. Die Vorzugsvariante wird rein fachlich nach vorgegebenen Kriterien festgelegt.

Frage: Wie sieht zurzeit das Nutzen-Kosten-Verhältnis für den gesamten Straßenzug aus?

Antwort: Es liegt bei 2,8 für den gesamten Streckenzug.

Frage: Wie kam die Strecke in den vordringlichen Bedarf, obwohl die Bevölkerungszahl im Wittgensteiner Land nicht so hoch ist?

Antwort: Die Bedarfe werden durch Entwicklungsräume und die Verbindung bzw. Vernetzung von Mittel- und Großzentren sowie deren Erreichbarkeit ermittelt. Zudem wurden Arbeitsplätze und Unternehmen betrachtet. Die Raumentwicklungsbetrachtung bezieht sich daher nicht allein auf die Bevölkerungszahl.

Statement: Es ist ein Gegeneinander von Natur und Wirtschaft. Eine gleich gute Anbindung in jeder Region in Deutschland ist nicht machbar.

Antwort: Es wird versucht, die Lebensverhältnisse graduell anzunähern.

Infostand 2: Umwelt

Frage: Wie können Ausgleichsmaßnahmen für 160 Jahre alte Eichen aussehen?

Antwort: Bei Eingriffen werden die betroffenen Biotoptypen bewertet, wobei alte Bäume einen höheren ökologischen Wert haben als junge Bäume. Weiterhin können spezielle Biotope auch gesetzlich geschützt sein. Ein direkter Ausgleich ist jedoch nicht möglich. Handelt es sich bei den Beständen zusätzlich um Lebensräume von planungsrelevanten Arten findet sich auch diese Situation in der Bewertung wieder. Dementsprechend wird die Raumwiderstandskarte solche Bereiche ausweisen. Das Instrument der Umweltverträglichkeitsstudie ist das fachliche Mittel, um den konfliktärmsten Korridor zu finden.

Frage: Wie viele Ausgleichsmaßnahmen müssen Sie z.B. im Mattenbachtal mit den Eichen machen? Welche Auswirkungen hat die Raumwiderstandskarte?

Antwort: Anhand der Raumwiderstandskarte können relativ konfliktarme Korridore abgeleitet werden, also die Korridore, in denen der Raumwiderstand möglichst gering ist. Nach der Entwicklung von unterschiedlichen Varianten, werden die Auswirkungen der dieser auf die Schutzgüter bewertet, so dass eine systematische Vergleichbarkeit der Varianten gegeben wird. Aus dem Variantenvergleich wird schließlich die Variante mit den geringsten Umweltauswirkungen ermittelt.

Statement: In Hinblick auf Überschwemmungen ist eine Versiegelung kritisch zu bewerten und persönlich ein Ausschlusskriterium für die Straße. Dafür gibt es keine entsprechenden Ausgleichsmaßnahmen.

Antwort: Die Versiegelung kann insofern berücksichtigt werden, dass beispielsweise Rückhaltesysteme genutzt werden, um den Abfluss zu puffern. Insgesamt ist die Reduktion der Flächenversiegelung eine gesamtgesellschaftliche Aufgabe.

Frage: Inwieweit kann das Planungsverfahren gewährleisten, dass der Neubau realisiert werden kann? Welche Einflüsse können das Urteil des Verfassungsgerichts zum Klimaschutz und Aussagen des Klimarates oder eine neue Regierungskonstellation haben? Kann sich evtl. das Kosten-Nutzen-Verhältnis ändern?

Antwort: Eine baureife Straße kann nicht garantiert werden, da sie von der Rechtsprechung und politischen Entwicklungen abhängig ist. Wenn sich die Direktiven ändern, ist Straßen.NRW dazu angehalten, diesen zu folgen.

Frage: Sind Schutzgüter und Raumwiderstände normiert? Können die Bewertungen nachvollzogen werden?

Antwort: Für das Erstellen der Raumwiderstandskarte werden die Schutzgüter im Allgemeinen in Wertskalen eingruppiert (z.B. hoch – mittel – gering). Dabei werden für die Einstufung u.a. fachwissenschaftliche Quellen ausgewertet bzw. eine nachvollziehbare gutachterliche Einstufung vorgenommen.

Bei der Aufstellung des Landschaftspflegerischen Begleitplanes werden dagegen die erfassten Biotoptypen anhand der „Numerischen Bewertung von Biotoptypen für die Eingriffsregelung in NRW“ bewertet. Der Eingriff, den ein Vorhaben bedingt, kann anhand dieser ökologischen Wertpunkte ermittelt und ausgeglichen werden.

Frage: Wie ist die Gewichtung zwischen Menschen und Natur bei der Erstellung der Raumwiderstandskarten?

Antwort: Bei der Erstellung der Raumwiderstandskarte zählt jedes Schutzgut grundsätzlich gleich. Es gibt keine Aufsummierung der Schutzgüter, daher werden alle Schutzgüter gleichwertig in der Raumwiderstandskarte dargestellt. Auf dieser Basis erfolgt später die Abwägung zur umweltfachlichen Vorzugsvariante. Diese geht dann erneut in Abwägung mit den anderen planungsrelevanten Aspekten (z. B. Wirtschaftlichkeit, verkehrliche Nutzung, technische Machbarkeit u.a.). Es werden verschiedene Interessen gegeneinander abgewogen und teils auch Planungen aufgegeben.

Insgesamt werden acht Schutzgüter betrachtet; zwei davon betreffen direkt den Menschen (Wohnen und Erholen sowie kulturelles Erbe und sonstige Sachgüter). Aber auch die Schutzgüter Wasser (hier v.a. Grundwasser), Boden, Luft und Klima sowie das Landschaftsbild berühren auch das Schutzgut Mensch. Daneben werden noch das Schutzgut Pflanzen, Tiere und die biologische Vielfalt, sowie das Schutzgut Fläche bewertet.

Frage: Was würde passieren, wenn in den verschiedenen Planungsphasen geschützte Tierarten nachgewiesen werden, die im Bereich der geplanten Trasse auftreten? Können Hinweise dazu gegeben werden?

Antwort: Grundsätzlich können dem Baulastträger Hinweise zu besonders und streng geschützten Arten, die im Bereich der Trasse liegen, jederzeit gegeben werden. Unter Umständen führen diese Informationen zu einer notwendigen Nachkartierung der betroffenen Tierart. Je nach Ergebnis sind im Anschluss weitere Untersuchungen und Abstimmungen mit den Naturschutzbehörden zum Schutz der Arten oder Individuen notwendig.

Infostand 3: Verkehrsuntersuchung

Frage: Ist die Ortsumgehung Erndtebrück gerechtfertigt, da die Verkehrszahlen im Vergleich zur Hüttentalstraße (HTS) im Abschnitt Weidenau-Sieghütte mit ca. 51.200 Fahrzeugen sehr niedrig erscheinen (Bezug zu den Zahlen aus dem Video von Hilchenbach mit Kronprinzeneiche)?

Antwort: Bisher ist der Prognosebezugsfall nur im Entwurf vorhanden. Die Zahlen aus dem Video stammen aus dem Projektinformationssystem des Bundes. Die aktuellen Zahlen für verschiedene Varianten liegen jedoch erst vor, wenn die Varianten erstellt sind. Der Bezugsfall ist das aktuelle Netz, ergänzt durch die Maßnahmen, welche im vordringlichen Bedarf des Bundesverkehrswegeplanes 2030 stehen. Mit fortschreitendem Planungsprozess wird parallel auch die Verkehrsuntersuchung fortgeschrieben.

Frage: Wird weiterhin mit Personen gezählt oder gibt es große Dienstleistungsunternehmen, die Verkehrsflüsse anhand mobiler Endgeräte bestimmen? Der persönliche Eindruck ist, dass es durch Corona weniger Staus gibt.

Antwort: Die Zählbasis ist vom Jahr 2018, daher werden die Auswirkungen von Corona bzw. Homeoffice-Auswirkungen mit diesen Zahlen nicht erfasst. Die Erfassung der Verkehrsdaten erfolgt durch Personal, Videoerfassung an Knotenpunkten oder Radarmesseinrichtungen an Straßenquerschnitten. Eine Kooperation mit Drittanbietern wie z.B. Google findet weder bei den turnusmäßigen Straßenverszählungen noch bei anlassbezogenen Zählungen statt.

Ergänzung eines Bürgers: Es gibt technische Möglichkeiten Mobiltelefondaten zu verwenden. Der Vorteil ist, dass die Zählungen nicht nur an einem Tag an einem Punkt, sondern langfristig und flächig durchgeführt werden. Diese Dienstleistungen müssten eingekauft werden.

Frage: Im Zeitraum 2000-2015 gab es einen Rückgang von bis zu 14% an Knotenpunkten zwischen Kreuztal und Erndtebrück. Es gibt eine Kontroverse zwischen den Zahlen und der Entscheidung zum Streckenbau.

Antwort: Auf Basis des vorliegenden Entwurfes kann allgemein eine leichte Steigerung des Verkehrs bei PKWs und Schwerlastverkehrs verzeichnet werden. Starke Anstiege, wie sie früher prognostiziert waren, sind nicht zu verzeichnen. Die Gründe dafür sind

vermutlich der geplante gute Ausbau des umgebenen übergeordneten Netzes. Die Daten werden veröffentlicht, wenn sie vorliegen.

Infostand 4:

Statement: Es geht mehr um das „Wie“ der Planungen als um das „Ob“, daher sollte eher von Dialog und nicht von Beteiligung gesprochen werden.

Antwort: Es ist richtig, dass nur die Frage des „Wie“ besprochen werden kann. Die Entscheidung über das „Ob“ wird auf einer anderen Ebene getroffen. Die Angebote wie Infomesen oder das zukünftig geplante Dialogforum sind ein Baustein im Gesamtprozess, wobei die Teilnehmenden auch als Multiplikatoren fungieren. Es geht um einen Dialog und die Frage ist, ob man diesen wertschätzt. Hinweise für Straßen.NRW werden in den Abwägungsprozess mit aufgenommen und können einen Einfluss auf die Planungen haben, wenn sie relevant sind.

Weitere Fragen

Frage: Aus der Erkenntnis, dass Lützel nicht umfahren werden kann, hätte der Schluss gezogen werden können, dass die gesamte Ortsumgehungskette bzw. der Bau einer Fernstraße keinen Sinn macht, oder?

Antwort: Einzelne Abschnitte waren früher im alten Bundesverkehrswegeplan als Einzelmaßnahme enthalten. Bei der Untersuchung wurde klar, dass aus naturschutzfachlicher Sicht diese nicht umsetzbar war, aber ohne Auswirkung auf die anderen Einzelmaßnahmen.

Frage: Ist vorgesehen, die Straßen an die Mobilitätsformen der Zukunft anzupassen, z.B. durch Bus- oder Mehrpassagierspuren, Mobilitätsstationen oder die Eignung für Autonomes Fahren?

Antwort: Radwegeverbindungen sollen mitberücksichtigt werden und somit eine bessere Erschließung durch den Radverkehr ermöglichen. Busspuren werden nicht eingerichtet, jedoch gibt es insgesamt die Bestrebung, den öffentlichen Nahverkehr zu stärken.

Frage: Wieso wurde kein Radstreifen im Abschnitt Kronprinzeneiche-Lützel gebaut?

Antwort: Die Bauarbeiten an der B62 zwischen dem Kreuzungspunkt B62/B508 (Kronprinzeneiche) und dem Kreuzungspunkt B62/L722 bei Hilchenbach-Lützel sind im Jahr 2019 abgeschlossen worden. In dem vorgenannten Streckenabschnitt verläuft die B 62 durchgängig an Hangflanken, welche steil nach Süden in den Einschnitt der hier verlaufenden Bahnstrecke Kreuztal-Cölbe (Rothaarbahn) abfallen. Der Straßenkörper liegt bergseits in einem mehr oder weniger tiefen Einschnitt und auf der Talseite auf Aufschüttungen, die beim Straßenbau in den Jahren 1831-1834 entstanden sind. Aufgrund der bewegten topografischen Verhältnisse sind dabei sehr steil stehende Böschungen (>50°) entstanden. In der Vergangenheit ist es wiederholt zu Fahrbahnschäden in Form von Zugrissen, insbesondere am Rand der talseitigen

Straßenhälfte gekommen. Diese Fahrbahnschäden sind zum einen verursacht durch fortlaufende kriechende Bewegungen im Untergrund innerhalb der o. a. Felsschuttauffüllungen. Zum anderen existiert hier eine tiefgründige Felsrutschung, welche bereits seit Anfang des letzten Jahrhunderts erkannt und geologisch untersucht wurde. Im Jahr 2013 traten, etwa 400 m von der Kronprinzeneiche in Fahrtrichtung Lützel entfernt, plötzlich derart immense Setzungsereignisse ein, dass aufgrund akuter Hangrutschgefahr die B 62 halbseitig gesperrt werden musste. Die Lösung der Standsicherheitsprobleme lautete: Bergseitige Verschiebung der Straße zur Entlastung der setzungsgefährdeten Bereiche. Diese Fahrbahnverschiebung in Richtung Hang bedingte umfangreiche bautechnische Maßnahmen (rückverankerte Bohrpfahlwand und Hangsicherung mit Steinschlagschutznetz. Aufgrund der geologischen Störung und fortdauernder Untergrundbewegungen im Bereich der talseitigen „verlassenen Straßenfläche“ war die Errichtung eines Radweges in der nun abgeschlossenen Planung nicht vorgesehen.

Statement eines Bürgers: Der begleitende Ausbau von Radwegen begrüße ich sehr und ist aus meiner Sicht bei einem solchen Projekt in der heutigen Zeit unerlässlich.

Frage: Warum wird die Straßenplanung vor dem Hintergrund einer allgemeinen Mobilitätswende weiter fortgesetzt?

Antwort: Das ist eine politische Entscheidung.

Statement: Der Anschluss in Kreuztal an die HTS wurde damals mit der Vision umgesetzt, die Verkehrsproblematik vor Ort zu lösen. Nun gibt es jedoch im Abschnitt von der Hauptkreuzung nach Eichen eine signifikante Zunahme der Verkehrsbelastung. Die Anschlussstelle Eichen fehlt. Die Erfahrung zeigt, dass Verkehrsplanung nicht immer ihre Ziele erreicht.

4. Fazit und Ausblick

Die digitale Infomesse als Teil des planungsbegleitenden Dialogprozesses von Straßen.NRW hat durch die Besucherzahlen und Rückfragen gezeigt, dass ein Interesse für den Streckenzug und dessen Planungen vorhanden ist, wobei einzelne Bürgerinnen und Bürger auch an den Planungshintergründen interessiert sind. Der Fokus in der breiten Öffentlichkeit liegt derzeit jedoch vor allem auf der Frage nach den Trassenverläufen. Da es sich in dieser Phase um eine sehr frühe Einbeziehung der Öffentlichkeit handelt, werden diese Informationen erst im weiteren Verlauf der Planungen und mit konkreteren Planungsständen vorliegen.

Planungsbegleitend werden regelmäßig weitere Infomessen mit aktuellen Informationen stattfinden. Die Termine werden über die Seite www.57-verbinden.de und in der Presse bekannt gegeben.