

Protokoll

# Dialogforum 46sieben 3.Sitzung

8. Oktober 2019  
Rathaus Arnsberg-Neheim

## Protokoll der 3. Sitzung des Dialogforums am 8. Oktober 2019

Teilnehmende: siehe Teilnehmerliste (Anlage 1)

Ort: Rathaus Arnsberg-Neheim, Rathausplatz 1, 59759 Arnsberg-Neheim

Dauer: 16.00 Uhr – 19.30 Uhr

Leitung: Arne Spieker, IFOK

Protokoll: Ana Isabel Eichel, IFOK

### Tagesordnung

TOP 1: Begrüßung

TOP 2: Verabschiedung des Protokolls

TOP 3: Aktuelles

TOP 4: Untersuchungsraum

TOP 5: Bewertungsmatrix

TOP 6: Korridorfinder

TOP 7: Nächste Schritte

Abstimmung Eckpunkte Presseerklärung

### Anlagen zum Protokoll

Anlage 1 Teilnehmerliste

Anlage 2 Rahmenpräsentation von IFOK und Straßen.NRW

Anlage 3 Bewertungsmatrix

Anlage 4 Presseinformation zur 3. Sitzung

### TOP 1 Begrüßung

Herr Sven Koerner, Leiter der Regionalniederlassung Sauerland-Hochstift, begrüßt die Teilnehmenden des Dialogforums im Namen von Straßen.NRW und dankt dem Bürgermeister der Stadt Arnsberg für die Möglichkeit, die 3. Sitzung im Rathaus durchführen zu können. Bürgermeister Bittner spricht daraufhin einige Grußworte und zeigt sich erfreut, Gastgeber für das Dialogforum sein zu dürfen.

### Begrüßung durch die Moderation

Auch der Moderator Herr Arne Spieker vom Moderationsbüro IFOK begrüßt die Teilnehmerinnen und Teilnehmer, hierunter auch zwei neue Vertreter, zur 3. Sitzung des Dialogforums und dankt der Stadt Arnsberg für die Gastgeberrolle. Anschließend stellt er die Tagesordnung der Sitzung vor.

## TOP 2: Verabschiedung des Protokolls

Der Protokollentwurf\_2 zur 2. Sitzung mit einem eingegangenen Änderungswunsch wurde vor der 3. Sitzung zur Abstimmung an die Mitglieder des Dialogforums versandt. Ein zweiter Änderungswunsch erreichte IFOK kurzfristig und wird in der Präsentation gezeigt. Der Austausch im Plenum ergibt folgendes Ergebnis: Änderung 1 (siehe Anlage 2 Folie 5) wird noch einmal umformuliert: ... *als Hemmnis werden aus dem Teilnehmerkreis unter anderem sehr große Raumwiderstände vorgebracht...* Der kurzfristig eingebrachte Änderungsvorschlag 2 (siehe Anlage 2 Folie 6) wird angenommen.

*Zum Protokoll gibt es außerdem folgende Anmerkung aus dem Teilnehmerkreis:*

Mehrere Bürger/innen finden ihre Anliegen im Protokoll der 2. Sitzung nicht wiedergegeben. Ihnen fehlen Ausführungen zum Thema Netzlösung, dessen Diskussion sie immer wieder eingefordert hätten, da aus ihrer Sicht bisher keine qualifizierte Netzlösung existiere. Wenn bestimmte Varianten nicht im Protokoll erwähnt würden und das Vorgehen nicht transparent wäre, fühlten sie sich instrumentalisiert. Der Moderator entgegnet darauf, dass es zur Transparenz gehöre, im Dialogforum genau zu benennen, wo es Freiheitsgrade in der Diskussion gäbe und wo nicht. Niemand solle sich dadurch instrumentalisiert fühlen. Der Planungsauftrag an Straßen.NRW enthalte nicht die Planung der Netzvariante, sondern der Kombivariante. Daran müsse sich Straßen.NRW und damit auch das zum Zweck der Planungsbegleitung initiierte Dialogforum orientieren. Dies wurde im Dialogforum von Anfang an deutlich kommuniziert.

Anschließend wird das Protokoll gemeinsam verabschiedet. Das Protokoll ist bei den Info-Materialien abrufbar unter [www.46sieben.NRW.de](http://www.46sieben.NRW.de).

Um die Protokolle zukünftig schneller auf der Webseite 46sieben.de veröffentlichen zu können, holt der Moderator ein kurzes Meinungsbild dazu ein, ob eine Konsultation der Protokolle zukünftig auch per E-Mail erfolgen könne. Da die Mehrheit jedoch die Möglichkeit zum Austausch und finale Freigabe des Protokollentwurfs in der Folgesitzung bevorzugt, bleibt es bei dem bestehenden Vorgehen und die Protokolle der vorherigen Sitzung werden nach der Freigabe in der Folgesitzung veröffentlicht.

## TOP 3: Aktuelles

### Verkehrsgutachten

Herr Körner informiert darüber, dass die Ergebnisse des Verkehrsgutachten derzeit noch nicht vorliegen und daher nicht wie ursprünglich vorgesehen in der 3. Sitzung vorgestellt werden könnten. Er stellt in Aussicht, dass der Verkehrsgutachter die Ergebnisse in der 4. Sitzung des Dialogforums präsentieren wird.

### WhatsApp-Kanal

Der Moderator informiert über das Ende des WhatsApp-Informationskanals zum 30.11.2019 auf Grund der geänderten AGBs von WhatsApp. Diese lassen keine Informationen mehr an Verteiler zu. Als Ersatz werden kurze Informationen per E-Mail versendet. Die Nutzer des WhatsApp-Kanals werden entsprechend darauf hingewiesen.

## Diskussion

### *Anregungen und Hinweise*

Ein Teilnehmer bittet darum, eine grundsätzliche Anmerkung für das Protokoll geben zu dürfen. Er nimmt dabei Bezug auf die Aussage von Herrn Heinze vom Verkehrsministerium, der in der 2. Sitzung die Erörterung der Frage nach der Sinnhaftigkeit des Straßenbaus als nicht auftragsgemäß für das Dialogforum abgelehnt hatte. Aufgrund der aktuellen Geschehnisse (offensichtliche Probleme durch den Klimawandel in der Region wie Waldsterben, Austrocknung und Veralgung der Gewässer) sowie der Überzeugung, dass Verkehrs- und Umweltprobleme nicht durch Straßenneubau gelöst werden können, ist der Vortragende der Ansicht, dass das Dialogforum sich diesen Herausforderungen stellen und Antworten auf den Umgang mit diesen drängenden Fragen geben soll.

Der Beitrag erhält von einem Teil der Anwesenden Applaus. Der anschließende Gegenbeitrag eines weiteren Teilnehmers betont, dass der motorisierte Individualverkehr umweltfreundlicher würde und man nicht im Stau stehen wolle. Dieses Statement erhält ebenfalls Applaus von mehreren Teilnehmenden.

*Fazit:* Der Moderator weist darauf hin, dass es legitim ist, im Dialogforum auch einen Blick über den Tellerrand zu werfen. Es könnten in diesem Gremium wie schon seit Beginn deutlich gemacht, jedoch nur Hinweise und Aspekte im Zusammenhang mit der Kombivariante diskutiert werden.

## TOP 4: Untersuchungsraum

Am 7. Oktober fand in Hagen der erste formelle Termin mit dem Arbeitskreis (AK) der Umweltverträglichkeitsstudie (UVS) zur Diskussion des Untersuchungsraums mit 28 Trägern öffentlicher Belange (TÖB) statt. Zwei Bürgervertreter aus dem Dialogforum konnten als Beobachter teilnehmen (vgl. Protokoll 2. Sitzung des DF unter TOP 4).

Beide äußern sich in ihrem Bericht über den 1. AK erstaunt über die sehr zurückhaltende Teilnahme und wenigen konkreten Forderungen der meisten TÖB zur Festlegung des Untersuchungsraums. Nur wenige Teilnehmende hätten die Diskussion bestimmt. Am Schluss bestand Einigkeit in der Uneinigkeit. Auch hätte die Presse die Ergebnisse der Sitzung nicht gut dargestellt.

Martin Uhlenkücken, Landespfleger bei der Regionalniederlassung Sauerland-Hochstift von Straßen.NRW, erläutert anschließend zunächst das **Format und Vorgehen des Arbeitskreises**:

Nach § 17 des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG) müssen die vom Gesetz bestimmten TÖB in die Planung von großen Straßenbauvorhaben frühzeitig eingebunden werden. In diesem Projekt seien dies die Fachbehörden LANUV (Landesamt für Natur, Umwelt und Verbraucherschutz), die Höhere Naturschutzbehörde der Bezirksregierung Arnsberg und Unteren Naturschutzbehörden der betroffenen Kreise, der Landesbetrieb Wald und Holz, die Wasser- und Denkmalbehörden sowie die Landwirtschaftskammern, der ehrenamtliche Naturschutz sowie die von der Planung betroffenen Kommunen.

Straßen.NRW plane zur formalen Beteiligung drei Termine:

1. Der 1. AK-Termin diene der Absteckung des Untersuchungsraums für die Bestandserfassungen der Schutzgüter gemäß § 2 UVPG (Mensch/menschliche Gesundheit, Tiere Pflanzen sowie die biologische Vielfalt, Fläche, Boden, Wasser, Klima/Luft und Landschaft sowie Kultur- und sonstige Sachgüter). Die Ergebnisse der Bestandsaufnahme und Bewertung der Bedeutungen und Empfindlichkeiten der erfassten Schutzgüter würde der UVS Gutachter in der so genannten Raumwiderstandskarte darstellen.
2. Diese würde dann im 2. AK-Termin dem Arbeitskreis vorgestellt und gemeinsam mit den Arbeitskreisteilnehmern relativ konfliktarme Korridore entwickelt. Im Anschluss an den 2. AK-Termin würden vom Vorhabenträger Trassenvarianten in den relativ konfliktarmen Korridoren ausgearbeitet und durch die UVS-Gutachter vergleichend bewertet.
3. Im 3. AK-Termin würde die Rohfassung der UVS mit den Ergebnissen des Variantenvergleiches und den ermittelten relativ konfliktärmsten Varianten vorgestellt. Seitens des UVS-Gutachters wird eine so genannte Vorschlagstrasse formuliert.

Zu dem im 1. AK-Termin vorgestellten Untersuchungsraum (siehe Karten in Anlage 2 Folien 10+11) erklärt Herr Uhlenkükén, dass dieser alle denkbaren, den verkehrlichen Anforderungen entsprechenden Trassenkorridore inklusive eines Puffers nach außen hin beinhalte, der die möglichen Randeffekte und Wirkungspfade miteinschlieÙe. Grundlagen hierfür waren der Bedarfsplan mit dem Beginn am jetzigen Autobahnende westlich von Hemer und dem Ende an der A 445 im Bereich Arnsberg-Neheim, die Erkenntnisse der UVS aus dem Jahr 2010 (schwarze Abgrenzung) und der im Dialogforum entstandene südliche Untersuchungskorridor.

Herr Uhlenkükén fasst die **Diskussion und Ergebnisse des 1. AK-Termins** wie folgt zusammen:

Vor allem zur südlichen Aufweitung des Untersuchungsraumes gab es eine kontroverse Diskussion. Speziell der ehrenamtliche Naturschutz sieht aufgrund höchstwahrscheinlich erheblicher Beeinträchtigungen des FFH-/VS-Gebietes Luerwald keine Chancen für einen südlichen Korridor. Die Stadt Arnsberg verwies bereits vorab in einem an Straßen.NRW übersandten Statement nicht nur auf naturschutzfachliche, sondern auch auf städtebauliche und technische Probleme hinsichtlich der Anbindung an die A 445 hin. Die Gemeinde Ense und die Untere Naturschutzbehörde (UNB) des Kreises Soest legten ein Votum für eine Einbeziehung des südlichen Raumes ein.

Straßen.NRW wird die technische Machbarkeit sowie städtebaulichen und ökologischen Beeinträchtigungen mittels eines Grobfilters prüfen und danach eine Entscheidung zum südlichen Korridor treffen. Der Forderung des ehrenamtlichen Naturschutzes, den Untersuchungsraum auf den Bereich Waldemei aufzuweiten, wird gefolgt. Straßen.NRW nahm auch die Anregung auf, für den Untersuchungsraum die Grenzen des FFH-Gebietes zu nutzen und dieses nicht abzuschneiden, wies aber auch darauf hin, dass die Untersuchungen in der Regel nicht an den Grenzen enden, sondern die Randbereiche auch außerhalb der Abgrenzung bei Bedarf von den Gutachtern mit betrachtet werden. Den Arbeitskreismitgliedern wurde von Straßen.NRW angeboten, ihre Stellungnahmen bis Ende Oktober auch schriftlich abzugeben.

Herr Körner ergänzt, dass der Untersuchungsraum trotz berechtigter Zweifel in dieser Y-Form abgegrenzt wurde, da zum einen in den vergangenen Jahren nur die Autobahn diskutiert wurde. Durch die

Kombivariante mit einer Bundesstraße verändere sich die Situation und Straßen.NRW wolle diesbezüglich von den TÖB Stellungnahmen einholen. Zum anderen habe Straßen.NRW sich auch aufgrund der Rechtssicherheit dazu entschlossen, alle Möglichkeiten im Rahmen des Planungsauftrages zu untersuchen. Die Diskussion im 1. AK-Termin hätten Straßen.NRW daher wichtige Erkenntnisse gebracht.

## **Diskussion**

### *Anregungen und Hinweise*

Ein Kommunevertreter weist darauf hin, dass die südliche Variante in der 2. Sitzung des Dialogforums nicht von allen Beteiligten diskutiert wurde, sondern nur von einer Gruppe. Herr Körner betont noch einmal, dass Straßen.NRW aus Gründen der Rechtssicherheit alle Möglichkeiten zumindest mittels eines Grobfilters abprüfen wolle.

Ein weiterer Kommunevertreter empfiehlt, den Untersuchungsraum so groß zu fassen (vgl. Abbildung Y-Raum), dass die Bürger im Norden und im Süden nachvollziehen können, wie es zu den Varianten kommt. Er befürworte daher das Vorgehen von Straßen.NRW.

*Fazit:* Der Moderator kündigt an, dass der finale Untersuchungsraum in der 4. Sitzung vorgestellt wird.

## **TOP 5: Bewertungsmatrix**

Zur Vorbereitung der Diskussion in der 4. Sitzung des Dialogforums stellt Herr Uhlenkücken einen Vorschlag für eine Matrix zur Bewertung straßenbaulicher Eingriffe vor. Dieser enthalte die notwendigen, da gesetzlich vorgegebenen, sowie weiterhin relevante Abwägungsbelange und dazugehörige Kriterien (siehe Anlage 2 Folien 13-16). Als gesetzlich vorgegebene Abwägungsbelange und Kriterien seien maßgeblich die im UVPG aufgeführten Schutzgüter zu nennen. Weitere Belange seien wirtschaftliche Aspekte, Bauwerke, Verkehrssicherheit usw. In den Belangen gäbe es auch Wichtungen. FFH-Gebiete, das Schutzgut Mensch/menschliche Gesundheit oder die besonders geschützten Tierarten genießen z. B. einen sehr hohen Schutz, andere Belange wie das Landschaftsbild wären weniger relevant, da sie besser ausgeglichen werden könnten. Einige Belange, wie z. B. der Lärmschutz für die Bevölkerung, fänden sich an mehreren Stellen wieder.

Aus Sicht von Straßen.NRW sei es wichtig, dass alle Mitglieder die Kriterien kennenlernen und reflektieren, um die Liste nach Bedarf ergänzen zu können, auch wenn der bestehende Katalog schon sehr viel abdecke. Dabei stünde Straßen.NRW für Fragen gerne zur Verfügung. Die Abwägung werde ein wichtiges Thema im Dialogforum sein.

## **Diskussion**

### *Wie können subjektive Belange in ein standardisiertes Verfahren eingebracht werden?*

Herr Körner erläutert, dass es Abwägungs- und Spielräume gäbe und es für Straßen.NRW daher wichtig wäre zu hören, wo die Mitglieder eine Wichtung sehen. Es gehe dabei vor allem um ein Meinungs- und Stimmungsbild. Die Anregungen aus dem Dialogforum könnten als Hilfskriterien für die spätere Abwägungsentscheidung dienen.

*Wie ist das Vorgehen bei der Bewertung?*

Herr Kindel antwortet, dass man sich zunächst auf eine gemeinsame Bewertungsmatrix verständigen wolle. Die qualitative Bewertung (Punktesystem, Verbalargumentativ) könne man dann noch diskutieren.

*Welchen Einfluss haben die Veränderungen und Entwicklungen, z. B. in Richtung Elektromobilität, auf die Bewertung?*

Herr Körner erläutert, dass es vom Gesetzgeber feste Vorgaben über Luftschadstoffuntersuchung gäbe. Sollte sich der Katalog aufgrund einer veränderten Flotte mit veränderter Antriebstechnologie ändern, würde das mit einbezogen werden.

*Anregungen und Hinweise*

Eine Teilnehmerin regt an, auch die Verlagerung von Verkehren und die Bewertung der Verkehrszunahme in der Region mit in den Katalog aufzunehmen. Aufgrund der Anregung definiert Herr Körner die Begrifflichkeiten: Bei verlagertem Verkehr handele es sich um Verkehr, der sowieso stattfindet. Bei induziertem Verkehr handele es sich um die Fahrten, die sonst gar nicht oder anders gemacht würden. Der verlagerte Verkehr ließe sich bereits aus dem Verkehrsgutachten erkennen.

Ein Bürger regt an, die Bewertungskriterien gut zu kommunizieren, damit die Bürger sie verstehen.

*Fazit:* Der Vorschlag für die Bewertungsmatrix wird als Anlage zum Protokoll der 3. Sitzung an alle Mitglieder versandt (Anlage 3). Diese können in der nächsten Sitzung dann weitere für sie wichtige Abwägungsbelange ergänzen.

**TOP 6: Korridorfinder**

David Graßhoff von Straßen.NRW stellt als neues Planungsinstrument für die Bürgerbeteiligung den Korridorfinder vor, mit dem sich auf Basis verschiedener Karten und Pläne Straßen, Trassen oder Tunnel in Echtzeit in einem dreidimensionalen Geländemodell darstellen lassen. Er demonstriert anhand einer Demoversion des Korridorfinders und mit Hilfe eines Videos, was das Programm bieten kann, z. B. die 3-D-Ansicht von Brückenbauten, Böschungen oder auch Herstellung von Sichtbeziehungen (siehe auch Anlage 2 Folie 18).

**Diskussion**

*Bei nasser Straße in der Nacht ist es bei uns besonders laut. Wie wird der Lärm gemessen?*

Herr Körner antwortet, dass Straßenlärm rechtlich nicht gemessen würde, sondern nach einer vorgegebenen Richtlinie berechnet werden müsse. Der Gesetzgeber mute Anwohnern dabei einen gewissen Lärm zu, was je nach Witterung subjektiv sehr störend für die Anwohner sein könne. Straßen.NRW

müsse sich an die vorgegebenen Grenzwerte halten. Nur wenn diese überschritten würden, dürfe Straßen.NRW Lärmschutzmaßnahmen vornehmen. Ein Ziel der Planung sei daher, die Trasse möglichst weit von Siedlungsbebauung zu legen. Auf den Korridorfinder bezogen ergänzt Herr Körner, dass der Korridorfinder den Lärm zwar nicht hörbar machen, jedoch die Linien gleichen Schalldrucks (Isophone) darstellen könne. Diese Linien sind das Ergebnis eines rechtlich vorgegebenen Berechnungsverfahrens anhand der vom Verkehrsgutachter ermittelten Prognosebelastung für 2030.

## **TOP 7: Nächste Schritte**

Herr Körner gibt Ausblick auf die nächsten Schritte des Landesbetriebs (siehe Anlage 2 Folie 20):

Derzeit in Vorbereitung sind die EU-weiten Ausschreibungsverfahren für die Umweltverträglichkeitsstudie und für die Straßenplanerische Variantenuntersuchung.

Bis Ende 2019 soll die Festlegung des Untersuchungsraums erfolgen. Dieser wird auch im nächsten Dialogforum im Frühjahr 2020 vorgestellt und auch der Grobfilter erläutert. Nach der Festlegung des Untersuchungsraums erfolgt in 2020 die faunistische Kartierung.

Die Mitglieder des Dialogforums sind aufgerufen, Themen für 2020 zu nennen, die aus ihrer Sicht im Dialogforum behandelt werden sollten. Weiterhin bietet Straßen.NRW auch die Möglichkeit von Ortsbegehungen an. Eine kurze Abstimmung unter den Anwesenden zeigt ein deutliches Interesse an solchen Begehungen. Sie sollten aufgrund der kurzen Tage lieber unter der Woche und zu einer früheren Uhrzeit als dem üblichen Beginn des Dialogforums und nicht am Wochenende angeboten werden.

## **Termin für die 4. Sitzung**

Der nächste Termin des Dialogforums soll im ersten Quartal 2020 stattfinden.

## **Abstimmung der Eckpunkte für die Pressemitteilung**

Zum Abschluss der Sitzung einigen sich die Anwesenden auf Eckpunkte für die Pressemitteilung zur 3. Sitzung des Dialogforums (Anlage 2 Folien 21-23). Die von IFOK vorbereiteten Eckpunkte werden entsprechend der Änderungswünsche angepasst.

## **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)  
Ana Isabel Eichel (Betreuung Dialogforum)  
Tel: 06251/8416-38, 46sieben@ifok.de