

Ergebnisvermerk

Politischer Begleitkreis 46seven

3. Sitzung

19. April 2021
WebEx-Meeting

Ergebnisvermerk der 3. Sitzung des Politischen Begleitkreises am 19. April 2021

Teilnehmende: siehe Teilnehmerliste (Anlage 1)

Ort: virtuell als WebEx-Meeting

Dauer: 16.00 Uhr – 17.30 Uhr

Leitung: Philipp Jähn, ifok

Protokoll: Ana Isabel Eichel, ifok

Tagesordnung

TOP 1: Begrüßung ifok und einleitende Worte und Begrüßung Vorhabenträger

TOP 2: Vorstellung Team und Zuständigkeiten Autobahn GmbH und Straßen.NRW

TOP 3: Aktuelles aus der Planung

TOP 4: Dialog und Beteiligung in der Region

TOP 5: Nächste Schritte / Ausblick

Anlagen zum Protokoll

Anlage 1 [Rahmenpräsentation von Autobahn GmbH / Straßen.NRW](#)

Anlage 2 [Pressemitteilung vom 20.04.2021 zur 3. Sitzung](#)

TOP 1: Begrüßung ifok und einleitende Worte und Begrüßung Vorhabenträger

Der Moderator, Herr Philipp Jähn vom Moderationsbüro ifok, begrüßt die Anwesenden und stellt nach einer kurzen Einführung in die Webex-Nutzung die Tagesordnung der Sitzung vor.

Er geht kurz auf die aktuelle Zusammensetzung des Politischen Begleitkreises nach der Erweiterung des Untersuchungsraums (Rahmenpräsentation Folie 5) ein und begrüßt die neuen Teilnehmerinnen und Teilnehmer. Herr Jähn weist darauf hin, dass die Teilnehmerinnen und Teilnehmer des Politischen Begleitkreises eine wichtige Multiplikatorenfunktion innehaben und bittet diese darum, die Informationen aus den Sitzungen in den eigenen Institutionen und Gremien weiterzuleiten. Alle relevanten Informationen zum Projekt 46sieben und zu den Gremien wurden den Mitgliedern vor der Sitzung in einer Informationsmappe im pdf-Format zur Verfügung gestellt.

TOP 2: Vorstellung Team und Zuständigkeiten Autobahn GmbH und Straßen.NRW

Herr Thomas Rensing begrüßt als Regionalleiter Region 1 bei Straßen.NRW und damit auch zuständig für die Niederlassungen Sauerland Hochstift die Anwesenden, Herr Dirk Stiepert begrüßt als Leiter der Außenstelle Hagen, Niederlassung Westfalen der Autobahn GmbH.

Übergang zur Autobahn GmbH des Bundes und Aufteilung des Planungsraums

Die Zuständigkeit für den Autobahnabschnitt der 46sieben ist seit 01.01.2021 von Straßen.NRW auf die Autobahn GmbH, Niederlassung Westfalen mit der Außenstelle Hagen übergegangen. Diese strukturelle Änderung hat keine Auswirkung auf das Projekt 46sieben, die enge partnerschaftliche Zusammenarbeit zwischen den Planern wird fortgeführt. Die Autobahn GmbH ist zuständig für die Planung des Abschnitts von Hemer bis Menden als vierspurige Fortführung der A46, Straßen.NRW bleibt zuständig für den Abschnitt von Menden bis zur A445/A46 als dreispuriger Neubau der B7 (siehe Folie 9). Im Planungsteam des Autobahnabschnitts gibt es keine personellen Veränderungen (Namen des anwesenden Teams siehe Rahmenpräsentation Folie 10). Die Projektleiter sind Christoph Kindel, Straßen.NRW und Klaus Gillmann, Autobahn GmbH.

TOP 3: Aktuelles aus der Planung

Herr Klaus Gillmann stellt den aktuellen Planungsstand vor. Er betont zu Beginn, dass durch die neue Kombivariante (im Bundesverkehrswegeplan (BVWP) 2030 im vordringlichen Bedarf eingestuft) alle bisher besprochenen Linien und Überlegungen von Varianten in der Region auf null gesetzt seien. Der Planungsauftrag des Bundes beinhaltet eine neue Trasse von Hemer bis zur A445/A46 bei Arnsberg-Neheim bestehend aus zwei Teilen: von Hemer bis Menden als vierspurige Fortführung der A46 und von Menden bis zur A445/A46 als dreispuriger Neubau der B7. Dieser Planungsauftrag wird von Straßen.NRW und seit 01.01.2021 auch von der Autobahn GmbH in Zusammenarbeit umgesetzt. Andere Varianten wie z. B. die Netzlösung des BUND können nicht verfolgt werden, da sie nicht die Kriterien des BVWP erfüllen und somit auch kein Planungsauftrag besteht.

Herr Gillmann beschreibt den **Ablauf einer Planung** (siehe Folien 13-16):

In der Leistungsphase 1 werden die Grundlagen (Klärung Aufgabenstellung und Randbedingungen) ermittelt. In der Leistungsphase 2 erfolgt die Vorplanung mit der Linienbestimmung. Auf Grundlage des Planungskonzepts aus der Vorplanung findet in der Leistungsphase 3 die Entwurfsplanung statt. In der Leistungsphase 4 Genehmigungsplanung erfolgt das öffentliche Genehmigungsverfahren und es wird Planrecht erteilt. Mit dem Planfeststellungsbeschluss und dem Baurecht erfolgt in der Leistungsphase 5 die Ausführungsplanung. In Leistungsphase 6 wird die Vergabe vorbereitet, die Planarbeiten sind weitgehend abgeschlossen.

Derzeit befindet sich das Projekt am Anfang der Leistungsphase 2. Die Vorplanung umfasst unter anderem die Beauftragung der Verkehrsuntersuchung, die Festlegung des Untersuchungsraums sowie die Erstellung einer Raumwiderstandskarte. Derzeit finden hierfür Kartierungen durch Gutachter statt. In der Umweltverträglichkeitsstudie (UVS) werden auf Grundlage der festgestellten Raumwiderstände verschiedene Trassenvarianten ermittelt, die von Planern ausgearbeitet werden. Hier steht derzeit die Beauftragung sowohl für die UVS als auch für die Straßenplanung. Im Anschluss erfolgt die Vorbereitung des Linienbestimmungsverfahrens mit dem Zweck, eine verkehrlich und technisch richtlinienkonforme Lösung für den Bau zu finden, die auch umweltfachlich und wirtschaftlich vertretbar ist. In der Linienbestimmung werden z. B. Anfang und Ende und der grundsätzliche Verlauf einer Trasse festgelegt.

Mit der Verkehrsuntersuchung ist SSP Consult Köln beauftragt. Die Verkehrsuntersuchung begleitet den gesamten Planungsprozess und beurteilt auch die zukünftig herausgearbeiteten Varianten aus ver-

kehrlicher Sicht. Die Verkehrszählungen sind bereits erfolgt. Der zugesagte Vergleich von zwei exemplarischen Varianten – einerseits die Kombilösung Autobahn/Bundesstraße des BVWP, andererseits eine Netz-Variante des Bundes für Umwelt und Naturschutz Deutschland (BUND), bestätigte die Kombilösung des BVWP. Die Prognosen des Gutachtens für 2030 zeigen, dass nur die Variante des BVWP für eine weiträumige und entlastende Wirkung geeignet ist.

Herr Simon Söhnchen betreut als Landespfleger bei der Autobahn GmbH gemeinsam mit Martin Uhlenkükten von Straßen.NRW das **Projekt aus umweltfachlicher Sicht**. Er stellt den modifizierten Untersuchungsraum als Ergebnis der Beteiligung (Arbeitskreis mit Trägern öffentlicher Belange und Dialogforum) vor (Folien 18-25). Dieser wurde um Bereiche im Norden bis zur Ruhr sowie Bereiche im Süden bis an die Grenze von Eisborn/Balve erweitert. In der Faunistischen Planungsraumanalyse (FPA) wurden in Abstimmung mit den Trägern öffentlicher Belange der nötige Kartierumfang ermittelt und Methoden festgelegt als Basis für die Ausschreibung. Der Untersuchungsraum ist in drei Abschnitte aufgeteilt (West, Mitte, Ost), die von zwei Kartierungsbüros erfasst werden (NZO für West und Mitte und Afry für den östlichen Bereich). Die Kartierungen müssen mindestens eine Vegetationsperiode abdecken, werden sich also über mindestens ein Jahr erstrecken.

Im Rahmen der Faunakartierungen werden aktuell Haare von den Lockstöcken für Wildkatzen im Labor DNA-analysiert, ob es sich bei den Funden tatsächlich auch um Wildkatzen handelt. Für die Kartierung der Fledermäuse müssen höhere Temperaturen abgewartet werden.

Die Ergebnisse der Faunakartierung fließen in die Raumwiderstandskarte ein, in der die Schutzgüter Menschen (insb. menschliche Gesundheit), Tiere, Pflanzen, Biotoptypen und Wechselwirkungen zwischen den Schutzgütern erfasst werden.

Fragen und Hinweise

An welchen Standorten wurden die Lockstöcke platziert?

Die Standorte der Lockstöcke werden derzeit nicht öffentlich bekannt gegeben, um diese vor Störungen zu schützen. Wenn sich die Probe bestätigen sollte, werden weitere Stöcke zur Untersuchung der Wanderbewegungen aufgestellt. Im Rahmen der UVS werden dann die Standorte genannt.

Warum erfolgte die Zweiteilung in Autobahn und Bundesstraße?

Die Zweiteilung ermöglicht unterschiedliche Querschnitte, die sich aus den ermittelten Verkehrszahlen ableiten lassen. Die Zahlen zeigen, dass ab der B515 drei Streifen leistungsfähig genug sind, um den Verkehr aufzunehmen. Da für Bundesstraßen andere Voraussetzungen für die Planung gelten, ist man hier bei der Trassierung flexibler.

Werden für eine geeignete Anbindung an die A445/A46 die grün markierten Gebiete im Norden und Süden untersucht? Warum ist der nördliche Bereich relativ breit und der südliche Bereich so schmal, dass kaum Spielraum bleibt?

Untersucht wird die gesamte als Untersuchungsraum grün markierte Fläche. Die Festlegung der Breite ist ein Ergebnis der zuvor durchgeführten Grobanalyse.

Der östliche Untersuchungsraum im Süden wird recht eng dargestellt. Ist das ein Hinweis dafür, dass der südliche Raum wahrscheinlich nicht in Frage kommt?

Das kann zum jetzigen Zeitpunkt so nicht abgeleitet werden.

Warum wurde das FFH-Gebiet Luerwald aus der Untersuchung ausgeklammert?

Das Gebiet wird durch die FFH-Verträglichkeitsstudien abgedeckt. Falls eine Variante an den Luerwald heranrücken sollte, wird das in der FFH-Verträglichkeitsstudie berücksichtigt. Eine Variantenführung durch den Luerwald ist ausgeschlossen.

Können die Karten des Untersuchungsraums nicht schärfer dargestellt werden?

Die Untersuchungen finden an relativ großmaßstäblichen Übersichtskarten statt. Im Laufe der Planungstätigkeiten verkleinert sich der Maßstab und die Detailgenauigkeit nimmt zu. Detaillierte Karten werden zu einem späteren Zeitpunkt in der Detailplanung zur Verfügung gestellt.

Wann werden für die Trassenführung Tunnel oder Brücken festgelegt?

Zunächst muss die Raumwiderstandskarte fertig gestellt werden. Dies ist für das Frühjahr 2022 vorgesehen. Anschließend werden Korridore ermittelt. Hier werden dann Überlegungen zu möglichen Tunneln, Einschnitten etc. angestellt und abgewogen.

Wie werden kommunale Beschlüsse im Verfahren berücksichtigt?

Kommunale Beschlüsse sind eine wichtige Abwägungsgrundlage. Die kommunalen Aspekte werden eingebracht, bevor die Vorzugslinie entsteht. Erst danach wird diese dem Verkehrsministerium zur Linienbestimmung zugeleitet. In der formellen Öffentlichkeitsbeteiligung können die Kommunen Beschlussfassungen abgeben.

Wird der Vorhabenträger auch in den Fachausschüssen/im Rat der Kommunen informieren?

Die Vorhabenträger haben Gesprächstermine mit allen Kommunen im Untersuchungsraum durchgeführt. Weitere Informationen in kommunalen Gremien sind nicht vorgesehen. Alle Kommunen sind im Dialogforum und im Politischen Begleitkreis vertreten und erhalten dort aktuelle Informationen aus erster Hand. Die aktuelle Struktur des Beteiligungsprozesses ist ein Ergebnis vorangegangener Vorgespräche in der Region zu Erwartungen an den Planungsdialog. Damit ist insbesondere gewährleistet, dass alle beteiligten immer den gleichen Sachstand haben.

Ist die Planung auch vom Eigentum abhängig?

Auf Eigentümer wird im Moment noch nicht geschaut. Der Grunderwerb geht seinen rechtlichen Weg.

Werden in der Raumwiderstandskarte alle Schutzgüter gleich gewertet?

Es gibt keinen definierten Faktor zur Gewichtung der verschiedenen Schutzgüter. Diese werden grundsätzlich gleich betrachtet, wobei die Einflüsse auf Menschen und Tiere dennoch stärker berücksichtigt werden als z. B. beim Boden.

Wann ist die Kostenobergrenze erreicht? Gibt es eine objektive Messzahl? Wer entscheidet darüber?

Zum jetzigen Zeitpunkt können realistische Kosten noch nicht benannt werden, da es noch keine Trasse gibt. In der Bedarfsplananmeldung zum Bedarfsplan 2030 wurden 510 Mio. € veranschlagt (Stand 2015). Wenn die ermittelten Kosten unverhältnismäßig höher liegen, spricht der Vorhabenträger mit dem Bund. Erster Prüfstein durch das Bundesverkehrsministerium ist hier die Linienbestimmung.

Ist bisher schon einmal vorgekommen, dass keine optimale Linienführung gefunden werden konnte?

Optimale, also keinen Belang einschränkende Linien gab es nie und wird es nicht geben. Gleichwohl sind Bedarfsplanungen als Gesetz verabschiedet. Damit besteht ein Planungsauftrag, der die allen Belangen am weitesten gerecht werdende Lösung finden soll. Auch bei hohen Raumwiderständen bedeutet dies nicht, dass eine Planung damit eingestellt wird. Letztlich kann nur der Gesetzgeber z. B. im

Rahmen einer generellen Überprüfung der Ziele und Maßnahmen des Bedarfsplans zu Veränderungen im Planungsauftrag kommen.

TOP 4: Dialog und Beteiligung in der Region

Herr Jähn berichtet über die Aktivitäten in Bezug auf Dialog und Beteiligung in der Region zur 46sieben: Mit allen neuen Amtsträgern in den Kommunen sowie in den neu hinzugekommenen Kommunen wurden in den letzten Monaten Gespräche geführt. Herr Jähn bittet die anwesenden Ausschussvorsitzenden, ergänzend in Ihren Ausschüssen aus dem Politischen Begleitkreis zu berichten.

Das Dialogforum wurde aufgrund des geänderten Untersuchungsraums erweitert um die Kommunen Balve und Fröndenberg. Der Kreis Unna ist jetzt ebenfalls Mitglied im Dialogforum. Bisher fanden seit März 2019 fünf Dialogforum-Sitzungen (z.T. digital) statt.

Zu den Ergebnissen der Verkehrsuntersuchung zum Variantenvergleich (Kombivariante des BVWP/Netz-Variante des BUND) wurde ein Informationsgespräch mit dem BUND und NABU geführt.

Die Information der Öffentlichkeit erfolgt kontinuierlich über verschiedene Angebote (siehe www.46sieben.de) und Pressemitteilungen.

Fragen und Hinweise

Eine Anfrage unserer Kommune für eine Informationsveranstaltung für den Rat wurde abgelehnt. Es wäre aber wichtig, dass Straßen.NRW und Autobahn GmbH in den Kommunen berichten, da die beiden Gremien den Bedarf nicht abdecken. Was ist der Grund für die Absage?

Die Kommunen sind mit Vertretern im Politischen Begleitkreis und im Dialogforum bereits vertreten und gestalten diesen Prozess maßgeblich mit. Sie werden hier regelmäßig über den aktuellen Planungsstand informiert. Damit ist insbesondere gewährleistet, dass alle Beteiligten immer den gleichen Sachstand haben. Der Vorhabenträger bleibt dem abgestimmten Kommunikationskonzept treu und kann aus Gleichbehandlungsgründen nicht in den relevanten Ausschüssen der acht Kommunen und vier Landkreise vorstellig werden.

In diesem Zusammenhang wird noch einmal auf die zahlreichen Kommunikationsangebote hingewiesen: Infobrief, #Kurzerklärt, Projektwebseite und Projekteigene E-Mail-Adresse. Und natürlich die Medienreferenten/Ansprechpartner Kommunikation der 46sieben [Kontakt Daten siehe unten]. Wir wiederholen hier noch einmal unser Angebot, dass wir gerne schriftlich alle Fragen aus den Kommunen und Kreise und deren Ausschüssen beantworten.

Weitere Informationsangebote für Bürgerinnen und Bürger werden in den Kommunen umgesetzt, sobald Präsenztermine wieder durchführbar sind.

TOP 5: Nächste Schritte / Ausblick

Herr Sven Koerner, Leiter der Regionalniederlassung Sauerland-Hochstift bei Straßen.NRW, gibt einen Ausblick und stellt vorbehaltlich der Corona-Beschränkungen die nächsten Schritte im Dialogprozess vor:

- Planungswerkstatt mit Mitgliedern des Dialogforums im Herbst 2021 (inkl. Vorstellung und Beteiligung UVS- und Straßenplaner-Büro)

- Davor Vorbereitungstermine mit den interessierten Bürgern des Dialogforums zur Planungswerkstatt
- Nach Möglichkeit in 2021 Planungsexkursion mit dem Dialogforum
- Situationsbedingt Vor-Ort-Termine mit dem Info-Mobil in den Kommunen
- Anfang 2022 nächster Politischer Begleitkreis
- Frühjahr 2022 Fertigstellung der Raumwiderstandskarte, Beginn der fachlichen Variantenerarbeitung

Herr Jähn bedankt sich bei allen Beteiligten für den konstruktiven Austausch und beschließt die Sitzung.

Kontakt

Die Autobahn GmbH des Bundes

Klaus Gillmann
Teamleiter 46sieben

Susanne Schlenga
Kommunikation Außenstelle Hagen

Tel: 01520/1594027
presse.westfalen@autobahn.de

Landesbetrieb Straßenbau NRW

Christoph Kindel
Projektleiter 46sieben

Michael Schmitz
Medienreferent 46sieben

Tel: 0291/298-129
46sieben@strassen.nrw.de

ifok GmbH

Philipp Jähn
Projektleiter Planungsdialog
46sieben / Moderation

Benoit Reuschel
stellv. Projektleiter

Tel: 06251/8263-297
46sieben@ifok.de