

Protokoll

Dialogforum 46sieben

1. Sitzung

14. März 2019
Bürgerhaus Wickede

Protokoll der 1. Sitzung des Dialogforums am 14. März 2019

Teilnehmende: siehe Teilnehmerliste (Anlage 1)

Ort: Bürgerhaus Wickede, Kirchstraße 4

Dauer: 16.00 Uhr – 19.30 Uhr

Leitung: Arne Spieker, IFOK

Protokoll: Ana Isabel Eichel, IFOK

Tagesordnung

TOP 1: Begrüßung

TOP 2: Überblick über das Projekt 46sieben

TOP 3: Selbstverständnis des Dialogforums

TOP 4: Blick in die Werkstatt: Aktuelle und anstehende Untersuchungen

TOP 5: Nächste Schritte

Anlagen zum Protokoll

Anlage 1 Teilnehmerliste

Anlage 2 Rahmenpräsentation von IFOK und Straßen.NRW

Anlage 3 Präsentation zur Faunistischen Planungsraumanalyse von FROELICH & SPORBECK GmbH & Co. KG

Anlage 4 Presseinformation zur 1. Sitzung

TOP 1 Begrüßung

Herr Sven Koerner, Leiter der Regionalniederlassung Sauerland-Hochstift, begrüßt die Teilnehmenden des Dialogforums im Namen von Straßen.NRW und übergibt anschließend das Wort an den Bürgermeister der gastgebenden Gemeinde Wickede, Dr. Martin Michalzik. Der Bürgermeister erinnert unter anderem an die heftigen Diskussionen um den Autobahnausbau in den Jahren 1988/1989. Daher begrüße er das Vorgehen von Straßen.NRW, Bürgerinnen und Bürger bei diesem Großprojekt frühzeitig einzubinden. Der Bürgermeister sieht bereits im Austausch und Kennenlernen in dieser Runde einen ersten Ertrag und wünscht insgesamt einen produktiven Dialog.

Herr Koerner führt aus, dass Straßen.NRW mit dem Dialogangebot und der neuen Transparenz im Vorgehen einen deutlichen Schritt nach vorne wage und bedankt sich bei den Teilnehmenden für ihre Bereitschaft, mitzuwirken. Straßen.NRW betrete mit dem Dialogforum Neuland in der Projektarbeit. Mit

dem Moderationsbüro IFOK holte man sich eine erfahrene Unterstützung dazu. Zum Start des Dialogforums wünscht Herr Koerner allen Beteiligten Freude am Dialog und viele neue Erkenntnisse.

Begrüßung durch die Moderation

Auch der Moderator Herr Arne Spieker vom Moderationsbüro IFOK begrüßt die Mitglieder zur konstituierenden Sitzung des Dialogforums und bedankt sich für die Bereitschaft zur Teilnahme an diesem voraussichtlich längeren und aufwändigen Dialogprozess. Er gehe davon aus, dass die Beteiligten mit unterschiedlichen Vorstellungen, Meinungen, Kenntnisständen und Fragen zur 1. Sitzung gekommen seien und hofft, dass es in der Sitzung gelingt, transparent und verständlich zu machen, was das Dialogforum leisten kann und sich die Teilnehmenden auf eine gemeinsam akzeptierte Vorgehensweise verständigen können.

Nach der Vorstellung des Ablaufs und der Projektteams von Straßen.NRW und IFOK (Anlage 2 ab Folie 4), erläutert der Moderator die Zusammenstellung des Dialogforums (Anlage 2 Folie 6). Das Dialogforum setzt sich zusammen aus Vertreterinnen und Vertretern der betroffenen Kommunen, der Wirtschaft, der Zivilgesellschaft sowie unabhängigen Bürgerinnen und Bürgern. Letztere wurden anhand repräsentativer Kriterien wie Wohnort und soziodemographische Daten ausgewählt. Damit greife IFOK den Wunsch aus einem vorangegangenen Bürgerworkshop auf, in dem über Formen guter Bürgerbeteiligung diskutiert wurde.

Diskussion zu TOP 1

Ein Teilnehmer bedauert, dass sich das Landesbüro der Naturschutzverbände NRW und die Naturschutzverbände nicht am Dialogforum beteiligen und fragt nach dem Grund. Der Moderator erläutert, dass diese eingeladen worden wären, aber abgesagt hätten. Die Verbände seien jedoch als Träger öffentlicher Belange (TÖB) im Rahmen der Umweltverträglichkeitsstudie (UVS) in den Planungsprozess von Straßen.NRW eingebunden. Auch die Bürgerinitiative GigA 46 wurde eingeladen, hat jedoch nicht zugesagt. Es sei kein Geheimnis, dass es Akteure gebe, die das Projekt vollständig ablehnten und daher auch nicht am begleitenden Beteiligungsprozess teilnehmen möchten. Er erläutert, dass es aus seiner Sicht immer sinnvoll sei, auch bei ablehnender Haltung am Forum teilzunehmen, um konkrete Belange einzubringen, zum Beispiel im Rahmen der Variantendiskussion.

Der Moderator erläutert abschließend, dass auch die Vorstellungsrunde gezeigt habe, dass sehr unterschiedliche Interessen im Forum vertreten seien, so dass er zuversichtlich sei, dass alle Belange zur Sprache kämen, auch wenn nicht alle Akteure am Tisch vertreten seien.

TOP 2: Überblick über das Projekt 46sieben

Herr Klaus Gillmann, Projektleiter aus der Regionalniederlassung Südwestfalen von Straßen.NRW, gibt einen Überblick über das Projekt 46sieben (siehe Anlage 2 ab Folie 9). Als Basis für die Planungen von Straßen.NRW dienten der Bundesverkehrswegeplan 2030 und der Beschluss des Bundestags zum Fernstraßenausbaugesetz. Herr Gillmann erläutert den Planungsauftrag und den Weg zum Planungsdialog.

Diskussion zu TOP 2

(in kursiv die Fragen der Teilnehmenden)

Ist der Bundesverkehrswegeplan ein reines Regierungsprogramm und kann sich daher wieder ändern?

Straßen.NRW bejaht die Frage und führt ergänzend aus, dass der Bundesverkehrswegeplan (BVWP) ein verkehrspolitisches Instrument für die Verkehrsinfrastrukturpolitik des Bundes sei. Der BVWP würde vom Bundesverkehrsministerium aufgestellt und vom Bundeskabinett beschlossen. Er enthalte alle beabsichtigten Straßen-, Schienen- und Wasserstraßenprojekte. Aus dem Bundesverkehrswegeplan werde in einem Gesetzgebungsverfahren zur Änderung des Gesetzes über den Ausbau der Bundesfernstraßen der Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen. Über die Aufnahme der Projekte des Bundesverkehrswegeplanes in die Bedarfspläne beschließt der Deutsche Bundestag. Dies erfolgt über die sogenannten Ausbaugesetze. Nach Ablauf von fünf Jahren prüfe das Bundesverkehrsministerium, ob der Bedarfsplan der Verkehrsentwicklung anzupassen sei.

Ist das Verfahren wirklich offen und transparent, so dass man neue Lösungen finden kann, oder ist es nur Augenwischerei, da das Gesetz die Planung so eng definiert, dass keine neuen Lösungen möglich sind?

Straßen.NRW erläutert, dass eine Kombination aus Autobahn und Bundesstraße zwischen Hemer und der A 445 verpflichtender Bestandteil des Planungsauftrags an Straßen.NRW sei. Für diese Lösung habe sich der Bund auf Grund der prognostizierten Verkehrsaufkommen und des Bedarfes entschieden. Verbindliche Vorgaben, wo genau die neue Straße entlangführen und mit welchen Bauwerken sie ausgeführt werden solle, gäbe es nicht. Straßen.NRW müsse ergebnisoffen mögliche Varianten ermitteln, bewerten und miteinander vergleichen, sonst sei die Planung nicht genehmigungsfähig.

Alternativen, die gänzlich andere Verknüpfungspunkte vorsehen oder sich auf den Neubau von Ortsumgehungen beschränken, wie die Netzvariante, seien nicht Bestandteil des Planungsauftrags. In Bezug auf die Netzvariante sei der Bund zu der Entscheidung gelangt, dass sie die verkehrlichen Probleme der Region nicht lösen könne. Straßen.NRW prüfe bei allen sich aufdrängenden Varianten, ob sie Alternativen im Sinne des Fernstraßenausbaugesetzes sind, d.h., ob sie die verkehrlichen Ziele des Bedarfsplans erfüllen. Die Netzvariante werde daher zum Vergleich in die Verkehrsuntersuchung zur 46sieben aufgenommen. Die Verkehrsuntersuchung von Straßen.NRW werde aufgrund der Datenstruktur wesentlich genauer sein, als die Untersuchungen auf Ebene des BVWP dies leisten könnten. Stelle sich heraus, dass die Kombivariante nicht zum prognostizierten Verkehrsaufkommen passe, müsste Straßen.NRW in Abstimmung mit Land und Bund die Planungen zur Kombivariante überprüfen und entsprechend anpassen. Dazu wären aber erhebliche Abweichungen vom Prognosemodell des Bundes notwendig.

Was Straßen.NRW als Landesbetrieb für Straßenbau weder untersuchen noch planen könne, seien integrierte Verkehrskonzepte unter Einbindung des ÖPNV. Das sei in erster Linie ein interkommunales Thema. Der Blick auf die Region, die kein Ballungsgebiet sei, zeige aber, dass man bei einer Lösung der Verkehrsprobleme nicht um neue Straßen herumkäme.

Wird im Verkehrsgutachten die Netzvariante mit untersucht?

Ja, s.o.

Was ist aus einer früheren Überlegung einer „längsgeteilten Planung“ geworden?

Unter dem Begriff sei laut Straßen.NRW eine „halbe Straße“ zu verstehen, die nur bei einer Autobahn anzuwenden sei. Man baue im ersten Schritt nur zwei statt vier Fahrstreifen. Dieses Umsetzungskonzept würde aber vom Bundesverkehrsministerium nicht mehr verfolgt, nach dem Grundsatz, man brauche die Straße ganz oder gar nicht.

Was passiert, wenn die Verkehrsuntersuchung zeigt, dass Vierstreifigkeit auf der gesamten Strecke notwendig ist? Kann eine durchgehende Autobahn auch durch diese Hintertür kommen?

Auch hier müsste laut Straßen.NRW die Prognose des Verkehrsaufkommens deutlich von der Prognose des Bundes abweichen. Vorgesehen sei die Planung einer dreistreifigen Bundesstraße mit einer hohen Leistungsfähigkeit (abwechselnde Überholmöglichkeit, kreuzungsfreie Auf- und Abfahrten). Sollte die Verkehrsuntersuchung ergeben, dass diese Leistungsfähigkeit nicht ausreiche, dürfe Straßen.NRW dennoch nicht einfach eine Vierstreifigkeit umsetzen.

Kann es auch sein, dass Straßen.NRW im Rahmen der Untersuchungen zum Schluss kommt, dass gar keine realisierbare Trasse gefunden werden kann?

Laut Antwort von Straßen.NRW sei es theoretisch denkbar wenn auch unwahrscheinlich, dass am Ende des Planungsprozesses keine umsetzbare Linienführung gefunden werden könne. Klar sei jedoch, dass es eine konfliktfreie Trasse nicht werden können.

Kann es sein, dass am Ende nur die A46 bis Menden realisiert wird, aber die B7 nicht, so dass Menden mit einem neuen Autobahnende zu kämpfen hat?

Straßen.NRW führt aus, dass das Projekt zwar in mehrere Abschnitte gegliedert sei, aber der Planungsauftrag des Bundes laute, eine durchgehende Linie zwischen Hemer und der A445 zu finden. Das sei für Straßen.NRW verbindlich. Dass die Teilprojekte sich später in unterschiedlichen Phasen der Planung oder Bauzuständen befinden können, sei nicht auszuschließen.

Weitere Anmerkungen aus dem Teilnehmerkreis

Zur *Umfrage von Straßen.NRW* gibt eine Teilnehmerin zu bedenken, dass eine andere Fragestellung mit Nennung von Alternativen (wie z. B. besserer Ausbau des ÖPNV) auch zu anderen Umfrageergebnissen bezüglich des Ausbaubedarfs hätte führen können.

Zum *Bedarf* gibt ein Teilnehmer zu bedenken, dass eine neue Straße nicht nur Verkehrsprobleme in der Region löst, sondern auch neue schafft, in dem Verkehre von anderswo angezogen werden.

Zur *Trassenführung* merkt ein Teilnehmer an, dass man vor Jahren bei der Umsetzung der sogenannten „Bettermann-Trasse“ zwischen Iserlohn und Unna nicht hätte zögern sollen. Hätte man den Nachteil der Fahrzeiterhöhung der LKWs in Kauf genommen, wäre eine schnellere und kostengünstigere Umsetzung als jetzt möglich gewesen.

TOP 3: Selbstverständnis des Dialogforums

Der Moderator stellt den Planungsdialog zur informellen frühzeitigen Beteiligung vor (Anlage 2 ab Folie 16): Herzstück des Planungsdialogs ist das Dialogforum. Hier können alle beteiligten Akteure strukturiert und projektbegleitend über einen längeren Zeitraum diskutieren, Wissen aufbauen und Lösungen entwickeln. Ein weiteres Gremium ist der Politische Begleitkreis, in dem Mandatsträger auf kommunaler, Landkreis-, Landes- und Bundesebene regelmäßig über das Projekt informiert werden. Parallel zum Planungsdialog findet die formelle Öffentlichkeitsbeteiligung mit den sogenannten Trägern öffentlicher Belange, kurz TÖB statt. Angestrebt würde eine gute Verzahnung zwischen der formellen TÖB-Beteiligung und dem informellen Dialogforum.

Ein wichtiger Teil der Sitzung ist die Verständigung auf ein gemeinsames Selbstverständnis des Dialogforums (Anlage 2 ab Folie 18). Hinsichtlich der Protokollerstellung schlägt die Moderation folgendes Vorgehen vor: Zu jeder Sitzung wird ein Protokollentwurf erstellt, der innerhalb der darauffolgenden Wochen den Mitgliedern zugesandt wird. Final abgestimmt wird das Protokoll auf der darauffolgenden Sitzung. Erst dann wird es veröffentlicht und auf der Projektwebseite eingestellt.

Diskussion zu TOP 3

Es würde zur Transparenz beitragen, wenn die Sitzungen des Forums live ins Internet gestreamt würden.

Mehrere Teilnehmende sprechen sich dagegen aus, da sonst die Gefahr bestünde, dass einzelne Aussagen aus dem Kontext gerissen dargestellt werden könnten. Das könne dazu führen, dass man sich nicht mehr frei äußern und jedes Wort auf die Goldwaage legen müsse. Der Moderator erläutert, dass die Protokolle und Präsentationen zur Transparenz beitragen sollen, zudem sei es möglich, Informationsveranstaltungen anzubieten. Auch wirkten die Mitglieder des Forums als Multiplikatoren für die Verbreitung der Informationen.

Ergebnis

Das Selbstverständnis wird in der vorgeschlagenen Fassung vom Forum bestätigt.

TOP 4: Blick in die Werkstatt: Aktuelle und anstehende Untersuchungen

Schwerpunkt bei TOP 4 ist der Planungsprozess, den Christoph Kindel, Projektleiter aus der Regionalniederlassung Sauerland-Hochstift, darstellt (Anlage 2 ab Folie 29). Herr Kindel erläutert die einzelnen Planungsschritte und beschreibt das Vorgehen im Rahmen der Umweltverträglichkeitsstudie (UVS) sowie bei der Verkehrsuntersuchung.

Diskussion zu TOP 4

Was kann in einem FFH-Gebiet umgesetzt werden?

Straßen.NRW betont, dass FFH- und Vogelschutzgebiete eine hohe Wertigkeit haben. Prinzipiell werde dabei jedoch nicht unterschieden, ob das Projekt unmittelbar Flächen innerhalb des FFH-Gebietes in Anspruch nimmt oder von außerhalb das Gebiet beeinträchtigt. Die FFH-Verträglichkeitsprüfung erfolge

auf der Basis der für das Gebiet festgelegten Erhaltungsziele und ob das Projekt zu erheblichen Beeinträchtigungen führen könnte. Als Kriterium seien u.a. Umfang, Intensität und Dauer der Beeinträchtigung heranzuziehen. Käme die Verträglichkeitsprüfung zu einem negativen Ergebnis für das Projekt, sei eine Zulassung im Rahmen einer FFH-Ausnahmeprüfung möglich. Hierzu seien drei Voraussetzungen zwingend zu erfüllen: das Fehlen einer zumutbaren Alternative, die das FFH-Gebiet gar nicht oder weniger stark beeinträchtigt, das Überwiegen des öffentlichen Interesses gegenüber den Belangen des FFH-Gebietes und die erfolgreiche Umsetzung der erforderlichen Maßnahmen zum Schutz des betroffenen Gebietes. Wie ein Umweltplaner von Froelich & Sporbeck (s.u.) bestätigt zeigten Rechtsprechungen aus der Vergangenheit zu FFH- und Vogelschutzgebieten jedoch, dass solche Ausnahmeprüfungen nicht immer Zustimmung erfahren.

Was bedeutet das FFH-Gebiet für die Linienbestimmung?

Wie ein Umweltplaner von Froelich & Sporbeck erläutert, stelle ein FFH-Gebiet eine erhebliche Barriere dar und müsse bei der Linienbestimmung maßgebliche Berücksichtigung finden. Im besten Fall verlief die Linie in einem so großen Abstand zu einem FFH-Gebiet, dass schon bei der FFH-Vorprüfung von keiner erheblichen Beeinträchtigung ausgegangen werden könne. Sei aufgrund der Distanz doch eine vertiefende Verträglichkeitsprüfung vorzusehen, solle diese detaillierte Hinweise auf die Auswirkungen der geplanten Linie liefern. Seien diese nicht vertretbar, sei die Linie zu überarbeiten und zu optimieren. Eine Ausnahmeprüfung aufgrund von Alternativlosigkeit aus diversen Gründen, gelte es zu vermeiden.

Kann die Umsetzung der Planung durch Probleme beim Grunderwerb verhindert werden?

Straßen.NRW führt aus, dass das Interesse eines Einzelnen sich dem Gemeinwohl, d. h. dem Gesamtinteresse unterordnen müsse. Ein rechtskräftiger Planfeststellungsbeschluss stelle in letzter Konsequenz daher auch eine Erlaubnis für mögliche Enteignungen dar. In der Praxis käme dies aber nur sehr selten vor, da die Interessen von Grundbesitzern bereits frühzeitig mitberücksichtigt würden.

Einige Konflikte könnten durch kostenaufwändige Lösungen wie ein Tunnelbau minimiert werden. Existiert ein Kostenlimit für die Planung?

Straßen.NRW stellt dar, wie der Bund das Nutzen-Kostenverhältnis als Grenze für die Umsetzung anwendet: Sobald dieses kleiner als 1 ist, ist die Planung grundsätzlich als nicht wirtschaftlich eingestuft und es stellt sich die Frage nach der Bauwürdigkeit des Projektes. Es sei noch zu früh, um zu bewerten, wie einzelne Varianten hinsichtlich des NKV abschneiden, da die Planung noch nicht begonnen habe.

Warum ist die Bundesstraße nicht auf der ganzen Strecke ausreichend?

Für die verschiedenen Straßenkategorien seien laut Straßen.NRW jeweils Einsatzgrenzen definiert. Ab einer bestimmten Verkehrsbelastung seien vier statt drei Streifen vorgegeben. Für den Bereich Hemer bis Menden habe der Bund ein höheres Verkehrsaufkommen prognostiziert als zwischen Menden und der A 445 und sich daher für die Kombivariante entschieden.

Welche Erfahrungen gibt es bei Bundesstraßen mit wechselnden Überholungspuren (Verkehrsfluss, Durchlässigkeit, Unfallsicherheit)? Wäre diese Ausführung auch ausreichend für das Teilstück zwischen Hemer und Menden?

Straßen.NRW habe mit diesem Straßentyp generell gute Erfahrungen gemacht. Es zeige sich aber auch, dass Straßen mit hoher Belastung immer auch einen großen Überholdruck hätten. Auch die bestmögliche Planung könne einen Missbrauch nicht verhindern und somit das Unfallrisiko erhöhen. Der Bund habe in seiner Prognose eine Verkehrsmenge ermittelt, die für einen Teilabschnitt eine Autobahn notwendig mache. Eine Bundesstraße würde der prognostizierten Belastung nicht standhalten.

Der Bundesverkehrswegeplan war sehr umstritten, Verkehrsminister Dobrindt hätte ihn deutlich überzeichnet, so die Behauptung. Ist damit die Finanzierung für den Lückenschluss in Gefahr?

Der Bundesverkehrswegeplan sei ein Rahmenprogramm und Planungsinstrument, kein Finanzierungsplan. Der Bundesverkehrsminister träge Annahmen über einen Bauumsatz pro Jahr, die im Haushalt des Bundes bereitgestellt würden. Laut Straßen NRW gingen die Projekte aber nicht alle zeitgleich und fristgerecht in die Planung und Umsetzung, so dass die Umsatzannahmen Reserven enthalten. Zudem erfolge alle 5 Jahre eine Überprüfung des Bedarfsplanes. Dort könnten einzelne Projekte auch wieder gestrichen werden, wenn der Bedarf nicht mehr feststellbar sei. Daher könne man nicht sagen, dass der BVWP „überzeichnet“ und die Finanzierung gefährdet sei.

Was passiert außerdem, wenn die Regierung wechselt? Kann das Vorhaben dann in Frage gestellt und bis wann kann die Planung gestoppt werden?

Laut Straßen.NRW zeige die Vergangenheit, dass eine zukünftige politische Einflussnahme immer möglich sei. Ein Vertreter einer Kommune ergänzt, dass es zur Pflicht der Verwaltung gehöre, Projekte vorzubereiten, wenn deren Bedarf gesetzlich festgestellt sei. Dass sich in der Zukunft Änderungen ergeben, könne immer vorkommen und dürfe nicht dazu führen, dass die Verwaltung ihrem Auftrag nicht nachkommt. Sonst könnten keinerlei Infrastrukturprojekte mehr realisiert werden.

Kann sich die Nutzen-Kostenanalyse zukünftig ändern, wenn andere Schutzgüter wie Landschaftsschutz stärker mitbetrachtet werden? Und kann man die Nutzen-Kostenanalyse für Laien verständlich erläutern?

Laut Straßen.NRW seien in der Nutzen-Kostenanalyse vom Bund die Umweltaspekte bereits in der Bewertung enthalten. Informationen zu den einzelnen Projekten biete auch die Seite bvwp-projekte.de. Straßen.NRW sagt zu, das Thema Nutzen-Kostenanalyse auf einer der nächsten Sitzungen ausführlicher zu erläutern.

Faunistische Planungsraumanalyse (FPA)

Nils Diederichs, von Straßen.NRW für die FPA beauftragter Raumplaner vom Büro Froelich & Sporbeck, erläutert in einem kurzen Vortrag Sinn und Zweck sowie das Vorgehen einer FPA (Anlage 3). Die FPA ermittle die Grundlagen für den späteren Kartierungsumfang. Sie dauere nur wenige Monate, die Kartierungen selbst dann mindestens ein Jahr, um alle jahreszeitlichen Ereignisse abzudecken. Auf der

Ebene der FPA sei der Planungsraum derzeit noch unscharf abgegrenzt. Die FPA betrachte den gesamten Raum zwischen dem Endpunkt der A46 und der A445. Die bestehenden Kartierungsergebnisse würden dabei mitberücksichtigt. Auch ein Arbeitskreis der UVS mit den TÖB würde sich mit dem Thema Untersuchungsumfang befassen.

Diskussion zum Vortrag

In der Presse wird berichtet, dass die A 46-Pläne die Ausweisung der Waldemei zwischen Hemer und Menden als Naturschutzgebiet (NSG) blockieren. Für eine Unterschutzstellung müssten doch die Kriterien erfüllt sein. Warum wird das Schutzgebiet denn nicht jetzt schon angewiesen? Dieses taktische Vorgehen ist irritierend.

Der Raumplaner weist darauf hin, dass die Ausweisung eines Schutzgebietes immer im Spannungsfeld zwischen den Interessen des Naturschutzes und den Interessen der Öffentlichkeit stattfindet. Die Straßenplanung müsse einerseits die Belange des Naturschutzes berücksichtigen, andererseits müssten bei der Ausweisung eines NSG auch öffentliche Belange berücksichtigt werden. Daher habe die Bezirksregierung beschlossen, dass das Naturschutzgebiet Waldemei nach Abschluss der UVS festgesetzt wird. Wenn ein Schutzgebiet in Aussicht stünde, bedeute das, dass schützenswerte Arten und geschützte Biotop vorhanden seien, die auch jetzt schon zu beachten sind, gleichwohl nicht die gesamte Fläche geschützt sei. Für Straßen.NRW sei die Untersuchung des Gebietes mit den dort vorkommenden geschützten Biotopen und Arten unabhängig vom Schutzstatus Bestandteil der Untersuchungen im Rahmen der UVS.

Wie ist das weitere Vorgehen bei der Festlegung des Untersuchungsgebiets?

Zum Hintergrund ihres bisherigen Handelns erläutert Straßen.NRW, dass, um möglichst schnell konkret diskutieren zu können, die Faunistische Planungsraumanalyse mit dem Untersuchungsraum startete, der auf den bisherigen Erkenntnissen und den Grundlagen des BVWP Korridors beruht. Die genaue Abgrenzung des Untersuchungsraumes würde in Abstimmung mit den TÖB im 1. Arbeitskreis der UVS festgelegt. Auch das Dialogforum solle hierzu ein Meinungsbild abgeben, welches in die Abstimmung mit den Trägern öffentlicher Belange einfließe.

Ergebnis

Schwerpunkt der nächsten Sitzung des Dialogforums ist die Abgrenzung des Untersuchungsraumes (siehe TOP 5).

TOP 5: Nächste Schritte

Anfang April erfolgt eine Abstimmung zur faunistischen Planungsraumanalyse mit den TÖB (siehe TOP 1 und 4) zur Fragestellung, welche Arten betroffen sein können und wie diese untersucht werden sollen. Vor den Sommerferien soll die 1. AK Sitzung mit den TÖB zur Abgrenzung des Untersuchungsraumes stattfinden.

Das **Meinungsbild des Dialogforums** zum Untersuchungsraum soll in diese AK-Sitzung eingespeist werden. Die Moderation schlägt daher als **nächsten Sitzungstermin den 14. Mai 2015 von 16.00-19.30 Uhr** vor. Der Ort wird noch bekannt gegeben. Um etwaigem größeren Diskussions- und Erörterungsbedarf Rechnung tragen zu können, bittet die Moderation darum, sich vorsorglich auch den **20. Mai** als Vertiefungstermin zu blocken.

Abstimmung der Eckpunkte für die Pressemitteilung

Zum Abschluss der Sitzung einigen sich die Anwesenden auf Eckpunkte für die Pressemitteilung zur 1. Sitzung des Dialogforums (Anlage 2 ab Folie 37). Die von IFOK vorbereiteten Eckpunkte werden im Beamerprotokoll entsprechend der Änderungswünsche angepasst.

Anschließend weist der Moderator noch auf den Start des projekteigenen WhatsApp-Kanals hin und bedankt sich zum Abschluss der Sitzung bei allen Teilnehmenden für den konstruktiven Austausch.

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