

Dokumentation

Dialogforum 46sieben Planungswerkstatt

[Teil 1:](#)

02. April 2022

Wilhelmshöhe Menden

[Teil 2:](#)

29. April 2022

Schützenhalle Eisborn/Balve

Teil 1: Dokumentation der Planungswerkstatt am 2. April 2022 in der Wilhelmshöhe Menden

Teilnehmende: siehe Teilnehmerliste (Anlage 1)
Ort: Wilhelmshöhe Menden, Schwitter Weg 29, 58706 Menden (Sauerland)
Dauer: 10:00 – 17:00 Uhr
Moderation: Philipp Jähn, ifok
Dokumentation: Marvin Riedl, ifok

Tagesordnung

TOP 1: Begrüßung und Einführung

TOP 2: Arbeit in Kleingruppen

TOP 3: Fazit der Planungswerkstatt, Ausblick und Verabschiedung

Anlagen zur Dokumentation

Anlage 1 Teilnehmerliste

Anlage 2 Rahmenpräsentation der Planungswerkstatt

Digitale Anlage [Pressemitteilung](#)

1. Ablauf der Planungswerkstatt

Die Planungswerkstatt im Projekt 46sieben fand am Samstag, den 2. April 2022, von 10 bis circa 17 Uhr in der Wilhelmshöhe Menden statt. Insgesamt waren ca. 40 Personen beteiligt.

Nachfolgend die Agenda der Veranstaltung:

Uhrzeit	Inhalt
10.00 – 11.00	Begrüßung und fachliche Einführung
11.00 – 11.15	Wechsel in die Kleingruppen
11.15 – 12.00	Arbeit in Kleingruppen
12.00 – 12.45	Mittagspause
12.45 – 15.25	Fortführung der Arbeit in Kleingruppen
15.25 – 15.45	Wechsel zurück ins Plenum
15.45 – 16.15	Vorstellung der Gruppenergebnisse & Plenumsdiskussion
16.15 – 16.30	Fazit und Ausblick
17.00	Ende der Planungswerkstatt

Ziel der Planungswerkstatt war es, gemeinsam erste Ideen zu möglichen Verlaufskorridoren für das Projekt 46sieben zu erarbeiten. Die Mitglieder des Dialogforums wurden dabei durch Vertreterinnen und Vertreter der Autobahn GmbH des Bundes (AdB) und von Straßen.NRW sowie von den Umweltgutachterinnen des Büros AFRY und den Straßenplanern des Büros BUNG fachlich unterstützt. In einem Vorbereitungstermin wenige Tage vor der Planungswerkstatt hatten die Teilnehmenden durch AFRY und BUNG fachliche Erläuterungen zur Umweltverträglichkeitsstudie (UVS) und zur Straßenplanung erhalten. Diese Informationen wurden zu Beginn der Planungswerkstatt nochmals zusammengefasst, um alle Anwesenden in gleichem Maße zur Erstellung erster Grobkorridore zu befähigen.

Der zentrale Teil der Planungswerkstatt fand anschließend in Kleingruppen statt: Hier tauchten die Teilnehmenden unter fachlicher Anleitung anhand einer großen Karte mit eingezeichneten Siedlungsbereichen und Natura2000-Gebieten in den Untersuchungsraum ein. Nach dem Sammeln von Hinweisen, Ideen und dem konstruktiven, bisweilen auch sehr kontroversen, Austausch zu möglichen Verläufen wurden mit dem Stift Vorschläge zu möglichen Korridorverläufen eingezeichnet. Im abschließenden Plenum wurden die Ergebnisse allen Teilnehmenden vorgestellt und gruppenübergreifend diskutiert.

1.1 Begrüßung und fachliche Einführung

Nach einer kurzen Begrüßung durch Moderator Philipp Jähn (ifok GmbH) sowie durch die Projektleiter Klaus Gillmann (AdB) und Christoph Kindel (Straßen.NRW) folgte eine fachliche Einführung zur Umweltverträglichkeitsstudie und zur Straßenplanung.



Abbildung 1: Moderator Philipp Jähn (ifok), begrüßt alle Anwesenden bei der Planungswerkstatt am 2. April 2022 in der Wilhelmshöhe in Menden.

Fachliche Einführung zur Umweltverträglichkeitsstudie im Projekt 46sieben

Zunächst wurde den Anwesenden ein Überblick über die Erstellung der Umweltverträglichkeitsstudie (UVS) vermittelt, die für die Linienfindung für Projekte wie 46sieben eine wichtige Rolle spielt. Im Rahmen der Erarbeitung der UVS wird der Untersuchungsraum hinsichtlich seiner Schutzwürdigkeit und Empfindlichkeit bewertet, um hieraus ableiten zu können, inwiefern er für mögliche Trassenverläufe in Frage kommen könnte. Das Vorgehen bei der Erstellung einer UVS wurde von Sandra Vogel (AFRY) vorgestellt. Frau Vogel berichtete vom generellen Ablauf bei der Erstellung einer UVS und vom aktuellen Stand des Gutachtens im Projekt 46sieben.

Weiterhin erläuterte Frau Vogel die zu beachtenden Schutzgüter gemäß UVPG (Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung), die in der UVS zu ermitteln, beschreiben und zu bewerten sind und deren Vorkommen im Untersuchungsraum dort abgebildet werden. Zudem präsentierte Frau Vogel das Vorgehen bei der faunistischen Kartierung, welche im Projekt 46sieben kurz vor dem Abschluss steht. Hierbei wird die Tierwelt des Untersuchungsraums vor Ort untersucht, um Daten zu Vorkommen und Beständen zu erhalten. Abschließend informierte Frau Vogel zu den noch ausstehenden Schritten für die Erstellung der UVS im Projekt 46sieben: die flächendeckende Biotoptypenkartierung, die abschließende Bestandsermittlung und -bewertung aller Schutzgüter, die Raumwiderstandsanalyse sowie die Herleitung von Korridoren auf Grundlage der Raumwiderstandskarte (RWK) (Anlage 2, Rahmenpräsentation Folien 9 bis 20).



Abbildung 1: Sandra Vogel (AFRY) während ihrer Präsentation zu Teil 1 der fachlichen Einführung.

Fachliche Einführung zur Straßenplanung im Projekt 46sieben

Im Anschluss führte Jan Bodamer (BUNG) in das Thema Straßenplanung ein. Zentrale Aufgabe der Straßenplanung ist es, auf Grundlage verschiedener Daten, und hier vor allem der UVS, möglichst konfliktarme und somit genehmigungsfähige Trassenführungen zu entwickeln. In einem komplexen Spannungsfeld zahlreicher Nutzungsansprüche ist dafür auch der enge Austausch mit Umweltgutachterinnen und -gutachtern wichtig. Unter Einbeziehung zahlreicher Kriterien wie etwa Umweltaspekten, verkehrli-



Abbildung 2: Jan Bodamer (BUNG) informiert die Anwesenden über die wichtigsten Aspekte der Straßenplanung.

chen Leistung aber auch einer Kosten-Nutzen-Rechnung des Gesamtprojekts, werden so mögliche Linien identifiziert (Folie 31). Zentrale Aspekte der Straßenplanung sind zudem die Einhaltung der relevanten gesetzlichen Regelungen und Richtlinien (Folie 25, 27, 28 und 29) sowie die Berücksichtigung der neuesten Erkenntnisse aus Forschung und Praxis.

1.2 Arbeit in Kleingruppen

Nach den fachlichen Inputs erläuterte die Moderation die anschließende Arbeit in Kleingruppen. In dieser Phase der Planungswerkstatt arbeiteten jeweils circa zehn Teilnehmende in insgesamt vier Gruppen zusammen.



Abbildung 3: Ein Kleingruppentisch, mit allen notwendigen Utensilien für die Zusammenarbeit.

Jeder Kleingruppe stand eine Tischmoderation von ifok sowie mehrere Fachexpertinnen und -experten zur Verfügung. Die Kleingruppenarbeit gliederte sich in drei Phasen:

- **Phase 1** diente zur Klärung noch bestehender Verständnis- und Detailfragen mit den Fachexpertinnen und -experten an den Tischen sowie zum Kennenlernen der Gruppenmitglieder untereinander.
- In **Phase 2** haben die Teilnehmenden mögliche Korridorverläufe diskutiert. Dabei wurden Hinweise zu geographischen oder sonstigen für die Planung relevanten Besonderheiten innerhalb des Untersuchungsraums gesammelt.
- In **Phase 3** zeichnete jede Kleingruppe ihre Vorschläge für Korridorverläufe im Untersuchungsraum auf der Tischkarte ein. Im Ergebnis eines sehr offen und kontrovers geführten Austauschs kamen die einzelnen Gruppen zu den nachfolgenden Vorschlägen.

Gruppe 1 (Gruppe Grün)

Erläuterung der möglichen Korridore

In Gruppe 1 konnten drei Korridorverläufe erarbeitet werden. Korridorvorschlag V2 folgt dem nördlichen Rand des Untersuchungsraums mit einer nordwestlichen Umgehung von Menden. Als problematisch wurde dabei innerhalb der Gruppe der Anschlusspunkt des östlichen Straßenabschnitts an die B 7/A 445 identifiziert: Gruppe 1 konnte keinen Ort auf der Karte einzeichnen, der im Konsens hierfür als praktikabel betrachtet und akzeptiert wurde.



Abbildung 4: Korridorvorschläge der Gruppe 1

Der im Süden des Untersuchungsgebiets gelegene zweite mögliche Korridorverlauf V1 von Gruppe 1 weist in seinem Verlauf mehrere Routenalternativen auf. Erwähnenswert ist hier, dass im südlichen Untersuchungsraum im Gegensatz zum Norden durchaus ein Anschlusspunkt an die A 46 eingezeichnet werden konnte. Eine Möglichkeit, die durch Gruppe 1 eingebracht wurde, könnte auch eine Trasse sein, die zunächst südöstlich verläuft, auf Höhe von Menden nach Norden weiterführt und dann wieder in östlicher Richtung der im ersten Vorschlag beschriebenen Trasse folgt.

Die innerhalb von Gruppe 1 geführte Diskussion zur Findung der drei Korridorverläufe lässt sich mit Blick auf die beiden unten dokumentierten Stellwände nachvollziehen. Auf der ersten wurden Argumente für und gegen die jeweilige Variante festgehalten.

ARGUMENTE DAFÜR	ARGUMENTE DAGEGEN
<p>V1 → Streckenführung</p> <p>V1B → Kurz</p>	<p>→ nah an Landhausen</p> <p>→ landw. Kulturlandschaft</p> <p>- Menden / Zerschneidung</p>
<p>V2 & V2B → kaum Beeinträchtigungen von Wald- & Wohngebieten</p> <p>→ L732 kann genutzt werden</p>	<p>→ ca. 1 km länger Bundesstraße längerer Verlauf</p> <p>→ Nähe zur A44</p> <p>→ Ruhrauen</p> <p>→ NSG & WSG</p>
<p>V1aB → direkte Ost-West Verbindung</p>	<p>→ NSG + Klosterlandschaft</p> <p>→ ASS A46</p> <p>→ Wildkatze & Fledermäuse</p>

Abbildung 5: Argumente für und gegen die jeweiligen Varianten aus Gruppe 1

Auf der zweiten Stellwand wurden Hinweise zu den Bereichen Umwelt & Natur, Mensch sowie Objektplanung und Verkehr verschriftlicht. Die Hinweise betrafen in Gruppe 1 insbesondere den Eingriff in die intakten Naturräume und die Zerschneidung von Ortschaften entlang möglicher Korridorverläufe.

UMWELT & NATUR	MENSCH	OBJEKTPLANUNG & VERKEHR
<p>Eichen & ca. 200 Buchen Jahre</p> <p>Steinbruch</p> <p>Baumbestand</p> <p>Wehr / Schutzgü. Wasser</p> <p>Alteneichten Lybellen</p> <p>L537 → - FFH Gebiet</p>	<p>Ruhradweg - Tourismus & Verkehr</p>	

Abbildung 6: Hinweise aus Gruppe 1 zu verschiedenen Aspekten, die bei der Korridorfindung zu beachten sind

Gruppe 2 (Gruppe Blau)

Erläuterung der möglichen Korridore

Gruppe 2 konnte zwei mögliche Korridorverläufe erarbeiten, die sich, wie bereits in Gruppe 1, in einen südlichen und einen nördlichen Verlauf unterteilen. Auch Gruppe 2 konnte keine Anschlussstelle der nördlichen Variante an das bestehende Straßennetz identifizieren. Die Einschnitte für Mensch und Umwelt, die damit einhergehen würden, wären aus Sicht der Gruppe 2 zu groß. Als problematisch wurde auch die topographische Situation im Bereich des Ruhrtales identifiziert: Diese würde einen Brückenbau nötig machen, der in seiner notwendigen Gesamtlänge allerdings als nicht realisierbar eingeschätzt wurde. Eine weitere Analogie zu Gruppe 1 ist ein Korridorvorschlag, der von Südwesten kommend bei Menden den Verlauf des nördlichen Korridors einschlägt. Entsprechend besteht jedoch aus Sicht der Gruppe 2 auch hier das Problem des schwierigen Anschlusses am östlichen Ende des Lückenschlusses.

Daneben wurde in Gruppe 2 die Möglichkeit diskutiert, die bestehende B 515 südlich von Menden dreispurig auszubauen, um an dieser Stelle keine weitreichenderen Eingriffe im Untersuchungsraum vorzunehmen und lediglich auf bestehender Infrastruktur aufzubauen.



Abbildung 7: Korridorvorschläge der Gruppe 2

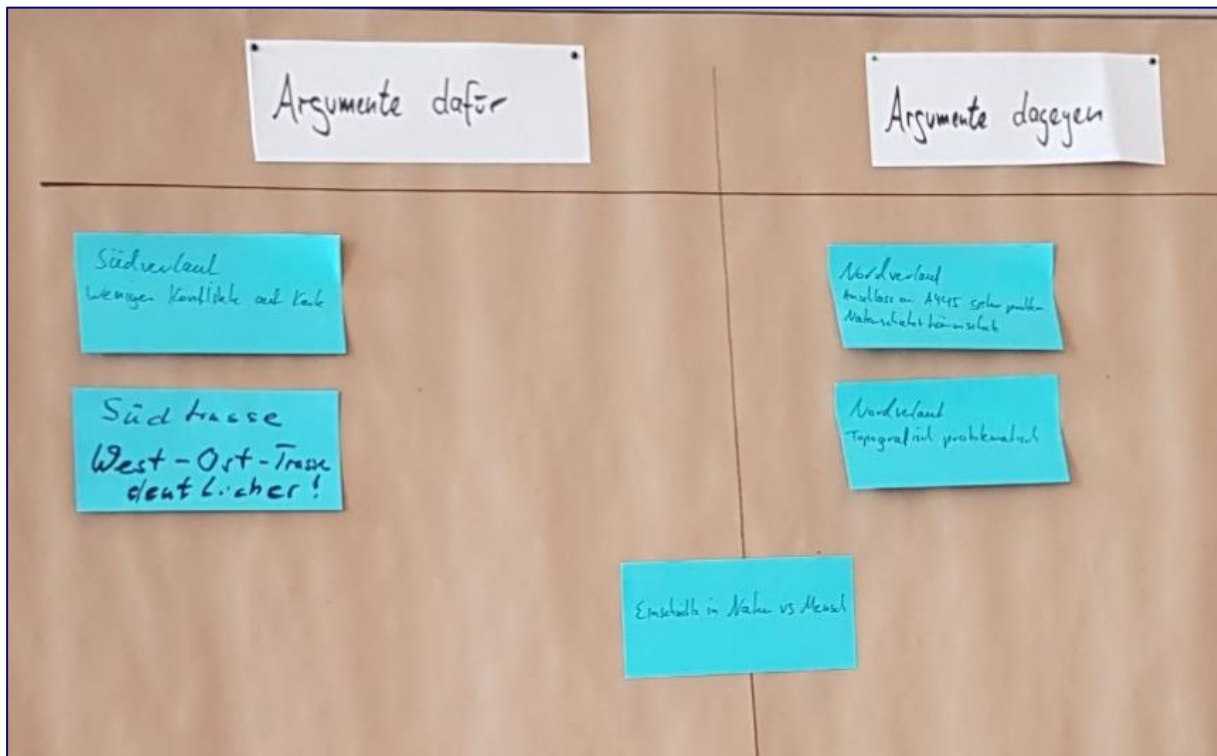


Abbildung 8: Argumente für und gegen die jeweiligen Varianten aus Gruppe 2

In Gruppe 2 gaben ortskundige Mitglieder des Dialogforums viele wertvolle Hinweise zu Örtlichkeiten und Besonderheiten im Untersuchungsraum. Angemerkt wurden etwa der Standort eines Pferdehofs, topografische Probleme im Planungsraum oder auch das Vorkommen des Biber an der zu querenden Ruhr. Bei der eingezeichneten Südvariante wurde darauf hingewiesen, dass im Weiteren die Geologie hier gut zu prüfen sei, da ein dortiger Verlauf nahe an den Steinbrüchen der Region vorbeiführen würde. Gruppe 2 teilte einig die Ansicht, dass eine Realisierung der südlichen Korridorvariante unter Berücksichtigung aller eingebrachten Aspekte und Argumente als wesentlich einfacher zu betrachten sei als die nördliche Variante. Für letztere konnte kein Konsens bezüglich der Querung oder Untertunnelung von Siedlungs- und Gewerbeflächen erzielt werden, ebenso wie zum Anschluss am östlichen Ende des Untersuchungsraums an das bestehende Straßennetz.

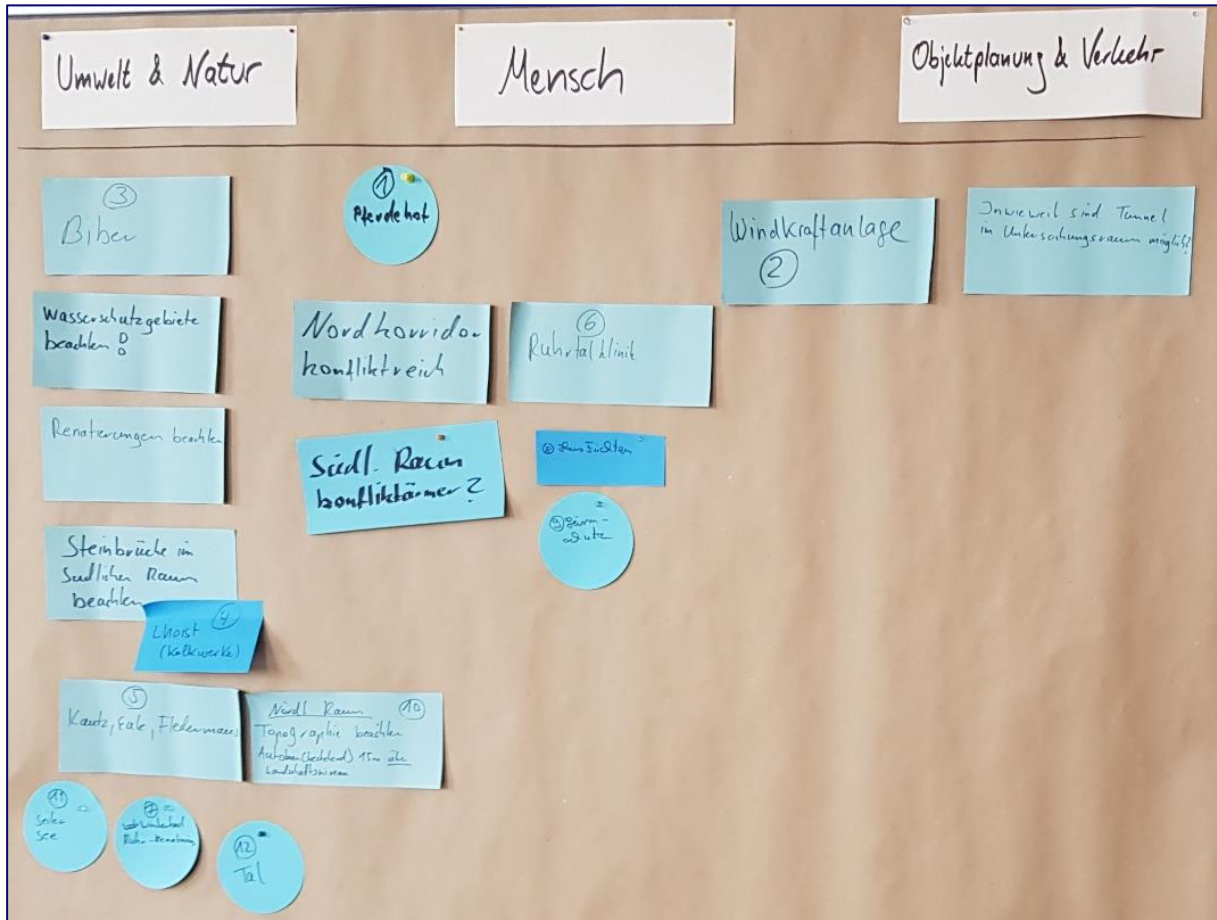


Abbildung 9: Hinweise aus Gruppe 2 zu verschiedenen Aspekten, die bei der Korridorfindung zu beachten sind

Gruppe 3 (Gruppe Rot)
Erläuterung der möglichen Korridore



Abbildung 10: Gruppe 3 bei der Arbeit an der Karte während der Planungswerkstatt

Gruppe 3 erarbeitete ebenso wie die vorhergehenden Gruppen einen südlichen und einen nördlichen Korridor. Beide Korridore verlaufen deckungsgleich bis zur B 515 südlich von Menden. Im weiteren Verlauf führt ein Korridor nördlich, der andere südlich um den Luerwald herum, wobei der südliche Korridor zunächst ein Stück weit dem Verlauf der B 515 folgt. Auch in Gruppe 3 wurde für beide Korridorverläufe kritisch über die Möglichkeit von Anschlussstellen am östlichen Ende des Untersuchungsraums diskutiert: Im Norden wurde die Querung der Ruhraue sowohl aus naturschutzfachlicher als auch aus technischer Sicht als problematisch eingestuft. Im Süden wurde die Möglichkeit diskutiert, für den Anschluss an die A 46 die B 229 auszubauen und die bestehende Anschlussstelle an der A46 bei Hüsten zu nutzen, wobei jedoch ebenfalls die technische Umsetzbarkeit hinterfragt wurde.



Abbildung 11: Korridorvorschläge der Gruppe 3

Allgemein diskutierte Gruppe 3, inwiefern bereits bestehende Straßenverläufe für das Projekt 46sieben genutzt werden können. Kritische Hinweise bezogen sich primär auf die weitreichenden Eingriffe in den Naturraum und den großen baulichen Aufwand: Um die Beeinträchtigung von Natur und Siedlungsgebieten möglichst gering zu halten, müssten aus Sicht der Gruppe große Teile der Korridore in einem Tunnel geführt werden.

Als problematisch wurde in der Gruppe besonders der Lärmimmissionen in der Nähe von Siedlungsgebieten angemerkt. Zudem wiesen die Teilnehmenden auch auf topografisch, geologisch und insbesondere ökologisch relevante Aspekte im Untersuchungsraum hin. Ein weiterer Faktor, den die Gruppe zu bedenken gab, sind Bereiche im Untersuchungsraum, in denen sich Windkraftanlagen und Kulturgüter befinden.

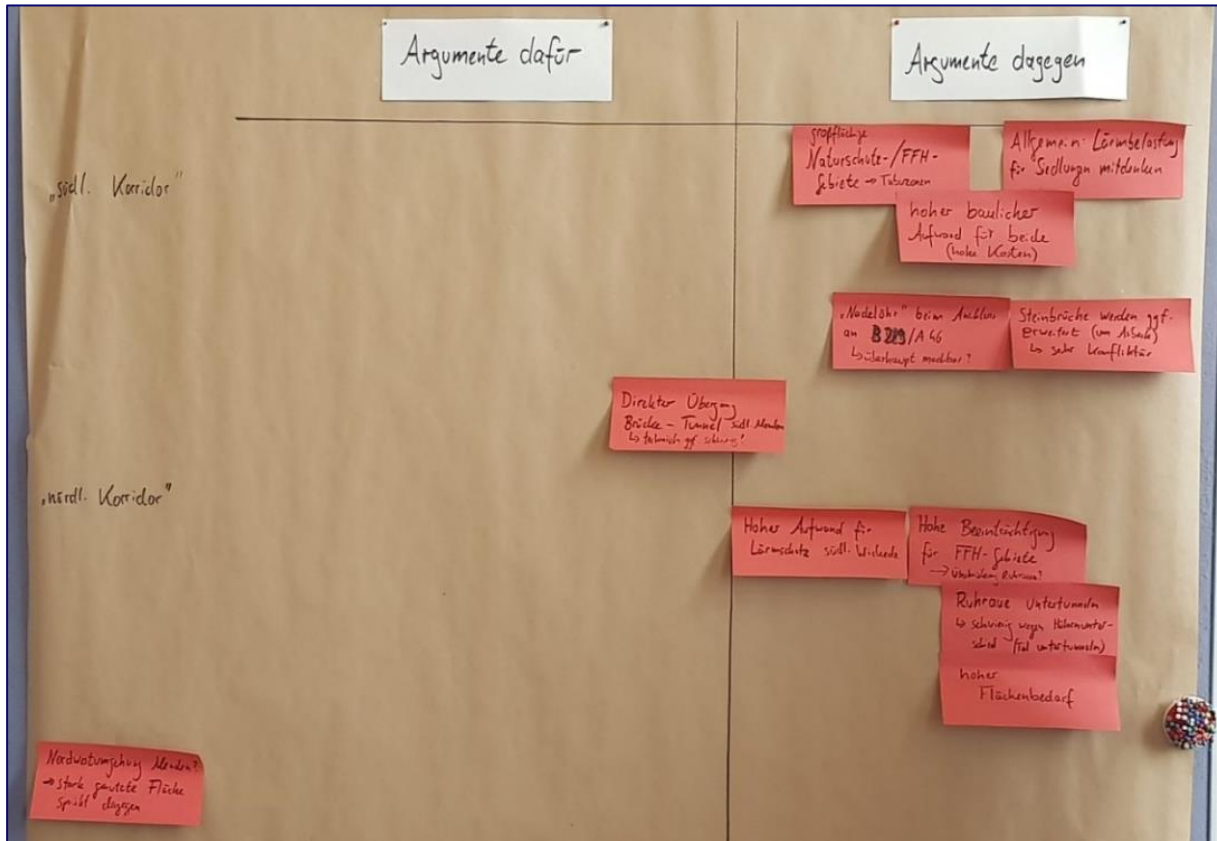


Abbildung 13: Argumente für und gegen die jeweiligen Varianten aus Gruppe 3



Abbildung 12: Hinweise aus Gruppe 3 zu verschiedenen Aspekten, die bei der Korridorfindung zu beachten sind

Gruppe 4 (Gruppe Gelb)

Erläuterung der möglichen Korridore

Auch Gruppe 4 erarbeitete einen nördlichen und einen südlichen Korridor, die unter Berücksichtigung der Aspekte von UVS und Straßenplanung mögliche Verläufe für das Projekt 46sieben darstellen könnten. Zunächst wurden zwei mögliche Startpunkte für die Erweiterung der A 46 diskutiert: zum einen die Anschlussstelle Hemer, zum anderen eine Anschlussstelle am Seilersee. Danach suchte die Gruppe nach einem Korridor, der sich möglichst gering auf die vorliegenden Schutzgüter auswirkt.

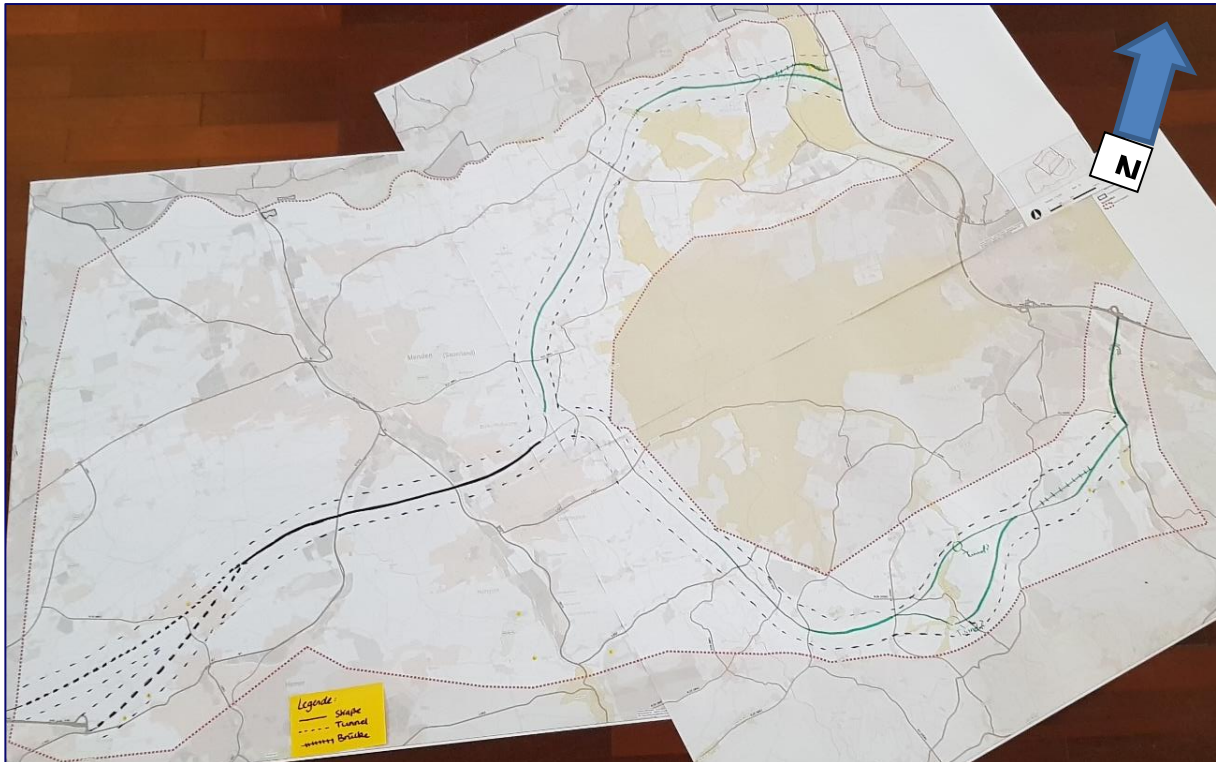


Abbildung 14: Korridorvorschläge der Gruppe 4

Den Anschluss des nördlichen Korridorverlaufs an die A 46/A 445 am östlichen Rand des Untersuchungsraums lokalisierte Gruppe 4 im Gegensatz zu Gruppe 3 weiter nördlich im Bereich der Ruhraue. Den Anschluss betrachtete die Gruppe jedoch als variabel – wichtig war den Teilnehmenden, dass der Eingriff in das FFH-Gebiet möglichst gering ausfällt. Gruppe 4 betrachtete die Projektumsetzung grundsätzlich kritisch: Die Teilnehmenden empfanden eine Korridorführung aufgrund der Topografie als schwer umsetzbar. Zudem wurde angemerkt, dass einige Anwohnende bereits seit Jahrzehnten Angst vor einer Autobahn in der Nähe ihrer Häuser hätten. In einem dennoch konstruktiven und differenzierten Austausch wurden untenstehende Argumente für und gegen die jeweiligen Korridorvarianten gesammelt. Die Teilnehmenden kritisierten bei der nördlichen Variante unter anderem den vermuteten hohen Bedarf an Lärm- und Sichtschutz, da hier weniger Täler liegen als bei Variante Süd. Bei der südlichen Trasse wurden Raumwiderstände durch Steinbrüche und Kulturdenkmäler identifiziert (Anmerkung: Das Kloster Oelinghausen liegt außerhalb des Untersuchungsraums). Eine Herausforderung sah die Gruppe zudem im Ausbau der bestehenden B 229.

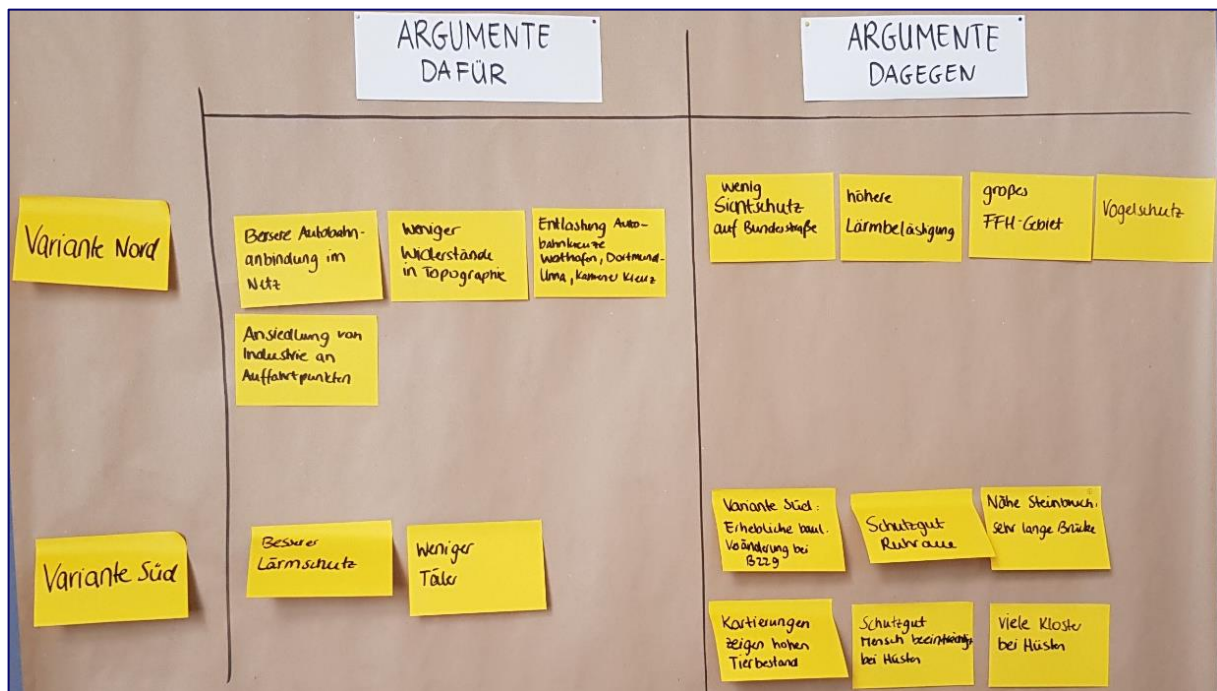


Abbildung 16: Argumente für und gegen die jeweiligen Varianten aus Gruppe 4

Im Austausch zum Untersuchungsraum hielt Gruppe 4 ebenfalls Hinweise zu weiteren beachtenswerten Aspekten fest. So wurde auch hier auf die Steinbrüche im südlichen Raum und die daraus eventuell resultierende Notwendigkeit weiterer geologischer Untersuchungen in diesem Gebiet hingewiesen. Zudem erfolgten Hinweise zu einer möglichen Erweiterung der Firma WEPA in Müschede sowie dem Steinbruch der Firma Ebel im südlichen Untersuchungsgebiet.

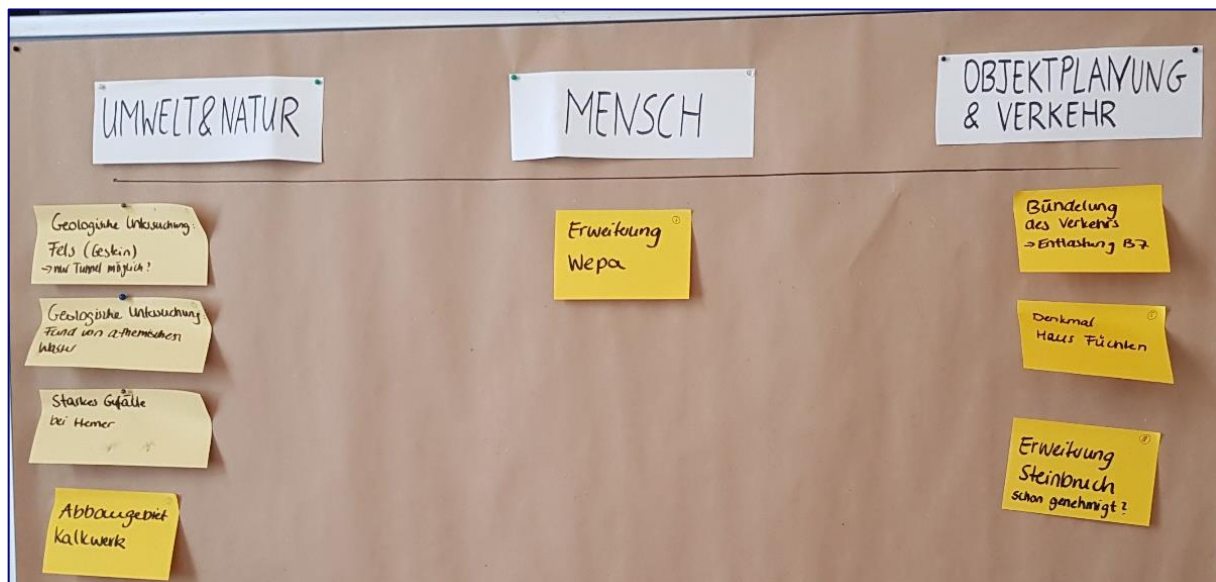


Abbildung 17: Hinweise aus Gruppe 4 zu verschiedenen Aspekten, die bei der Korridorfindung zu beachten sind

1.3 Fazit der Planungswerkstatt, Ausblick und Verabschiedung

Nach der Vorstellung der Ergebnisse aus den Kleingruppen durch ein jeweiliges Gruppenmitglied dankten Herr Kindel (Straßen.NRW) und Herr Gillmann (AdB) allen Anwesenden für die aktive Zusammenarbeit und für die vielfältige Auseinandersetzung mit dem Thema Straßenplanung.

Ausblick

Im nächsten Präsenztermin am 29. April 2022 stehen die ersten überschlägigen technischen Überprüfungen der Ergebnisse der Planungswerkstatt im Mittelpunkt: In diesem Termin werden dem Dialogforum die Resultate durch die Software „KorridorFinder“ (KorFin) als einfaches 3D-Modell präsentiert.

Im Sommer 2022 wird der Politische Begleitkreis über die Inhalte der Planungswerkstatt informiert.

In der zweiten Sitzung des Arbeitskreises zur UVS im Herbst 2022 ist es geplant dem Arbeitskreis Korridorvorschläge aus dem Dialogforum vorzustellen, zu diskutieren und grob zu bewerten. Der Vorhabenträger wird ebenfalls Korridorvorschläge zur Diskussion in den Arbeitskreis einbringen.

Aus dem Dialogforum werden auch diesmal zwei Mitglieder zur Teilnahme am 2. Arbeitskreistermin eingeladen. In einer nachfolgenden Sitzung des Dialogforums wird über die Ergebnisse der Diskussionen zu den Korridoren im Rahmen des 2. Arbeitskreistermins informiert.

Teil 2: Protokoll der Ergebnisse aus Planungswerkstatt am 29. April 2022

Teilnehmende: siehe Teilnehmerliste (Anlage 4)
Ort: Schützenhalle St. Antonius Eisborn, Horster Str.2, 58802 Balve
Dauer: 17:30 – 20:30 Uhr
Moderation: Benoit Reuschel, ifok
Protokoll: Clara Pfeuffer, ifok

Tagesordnung

TOP 1: Begrüßung

TOP 2: Dokumentation Planungswerkstatt und Erläuterung:
Wie wurde mit den Vorschlägen umgegangen?

TOP 3: Vorstellung und Diskussion der in KorFin eingearbeiteten Ergebnisse aus der Planungswerkstatt

TOP 4: Ausblick: Nächste Schritte

Anlagen zur Dokumentation

Anlage 3 Teilnehmerliste
Digitale Anlage [Pressemitteilung](#) zum Termin

2.1 Begrüßung

Klaus Gillmann begrüßt die Teilnehmenden des Dialogforums im Namen der Autobahn GmbH in der Schützenhalle St. Antonius. Alle Hinweise und Ideen aus der Planungswerkstatt am 2. April wurden aufgenommen und wurden von Autobahn GmbH, Straßen.NRW und BUNG mit Blick auf die Planungsparameter auf ihre technische Umsetzbarkeit geprüft und mit Hilfe der Software „KorridorFinder“ übersichtlich in einem einfachen 3D-Modell dargestellt.

Projektleiter Christoph Kindel (Straßen.NRW) schließt sich der Begrüßung an und dankt den Mitgliedern des Dialogforums für ihr Engagement und ihre Teilnahme. Er macht noch einmal deutlich, dass der gesamte Abwägungsprozess so transparent und nachvollziehbar wie möglich gestaltet werden soll. Natürlich kann eine solche Planungswerkstatt die professionelle Arbeit der Planungs- und Gutachterbüros nicht ersetzen. Ziel der heutigen Sitzung ist es, den Umgang mit den Rückmeldungen aus der Planungswerkstatt zu erläutern und die Ergebnisse fachlich eingeordnet in den weiteren Planungs- und Beteiligungsprozess aufzunehmen. Herr Kindel bittet die Mitglieder des Dialogforums darum, nach Vorstellung der bisherigen Arbeiten sich für die vertrauensvolle Eingabe der in der Planungswerkstatt erarbeiteten Ideen in den formellen zweiten Arbeitskreistermin auszusprechen.

Der Moderator Herr Reuschel (ifok GmbH) begrüßt die Mitglieder des Dialogforums und stellt die heutige Agenda der Sitzung vor, zu der es keine Einwände gibt.

2.2 Dokumentation Planungswerkstatt und Erläuterung: Wie wurde mit den Vorschlägen umgegangen?

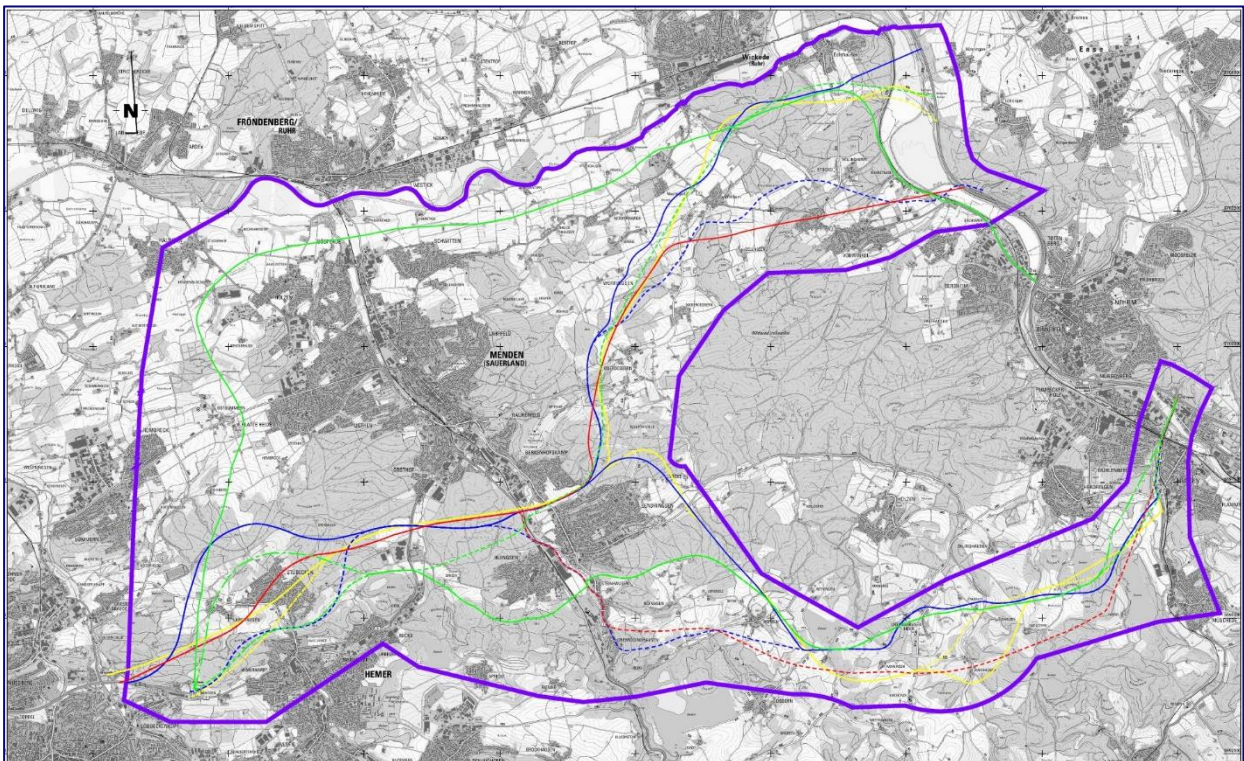


Abbildung 15: Überlagerung aller Korridorideen aus den Gruppenarbeiten der Planungswerkstatt am 2. April

Herr Kindel stellt die Impulse der vier Gruppen Blau, Rot, Gelb und Grün vor (Abbildung 15 und Dokumentation, S. 5-17). In jeder Gruppe wurden jeweils mehrere grundsätzlich denkbare Korridorideen entwickelt.

Die Vorschläge aus den Gruppen überlagern und ähneln sich zum Teil stark, zumal aktuell nur in groben Planungskorridoren geplant wird. Bündelt man die Vorschläge und gleicht sie mit den technischen Planungsparametern ab, kristallisieren sich vier Korridorstränge mit der Bezeichnung 110, 111, 114 und 115 und drei Teilstücke (hellblau, grün, rot) heraus (siehe Abbildung 16).

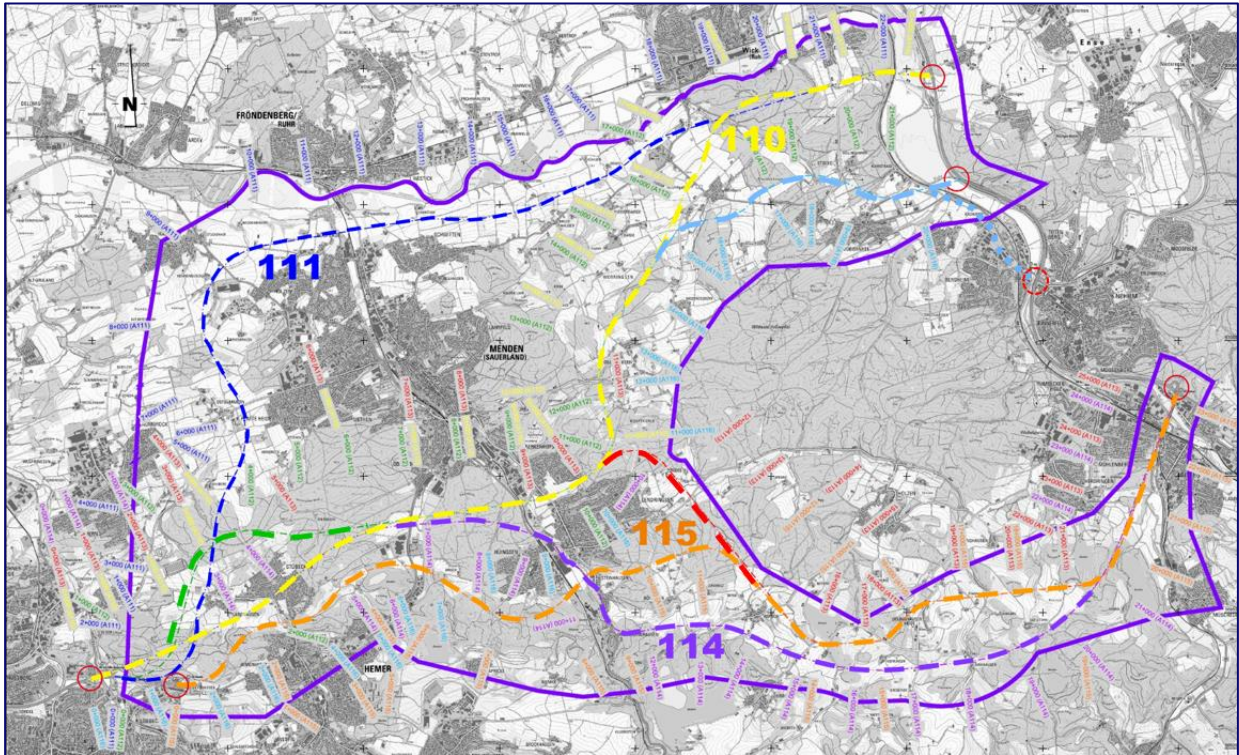


Abbildung 16: Bündelung vergleichbarer Korridorideen und Abgleich mit technischen Planungsparametern

Hinweise zum Vorschlag, die Anschlussstelle A 46 vorzuverlegen

Zu Korridor 110 erläutert Herr Kindel, dass der Vorschlag der Gruppe Gelb, die Anschlussstelle an die A 46 vor den Seilersee (Callerbachtalsperre, als Brauchwassertalsperre erbaut) zu verlegen, gegenüber einer Anschlussstelle am „Ende“ der A 46 sich infolge offensichtlicher Nachteile nicht aufdrängt. Beim Vorschlag der Gruppe Gelb müssten ca. 1,8 km der bestehenden A 46 zurückgebaut werden, die Autobahn würde dann etwas weiter nördlich zwischen dem unterem Seilersee und dem Seilersee verlaufen. Bei diesem Verlauf sind keine ökologischen oder verkehrlichen Vorteile zu erwarten, der Seilersee würde durch den Rückbau der Betonpfeiler jedoch optisch attraktiver. Gleichzeitig ist nach einem ersten Blick zum möglichen Korridorverlauf festgestellt worden, dass sowohl Siedlungsflächen wie auch verschiedene Bildungs- und Freizeiteinrichtungen zusätzlich bzw. stärker als bisher betroffen wären. Ein verkehrlicher Zugewinn ist nicht zu erkennen. Aufgrund der sich abzeichnenden überwiegenden Nachteile drängt sich dieser Vorschlag nicht ernsthaft als vertiefend zu untersuchende Variante auf. Herr Kindel informiert die Anwesenden darüber, dass aus vorgenannten Gründen (im weiteren Prozess) auf den A46 Rückbau verzichtet wird.

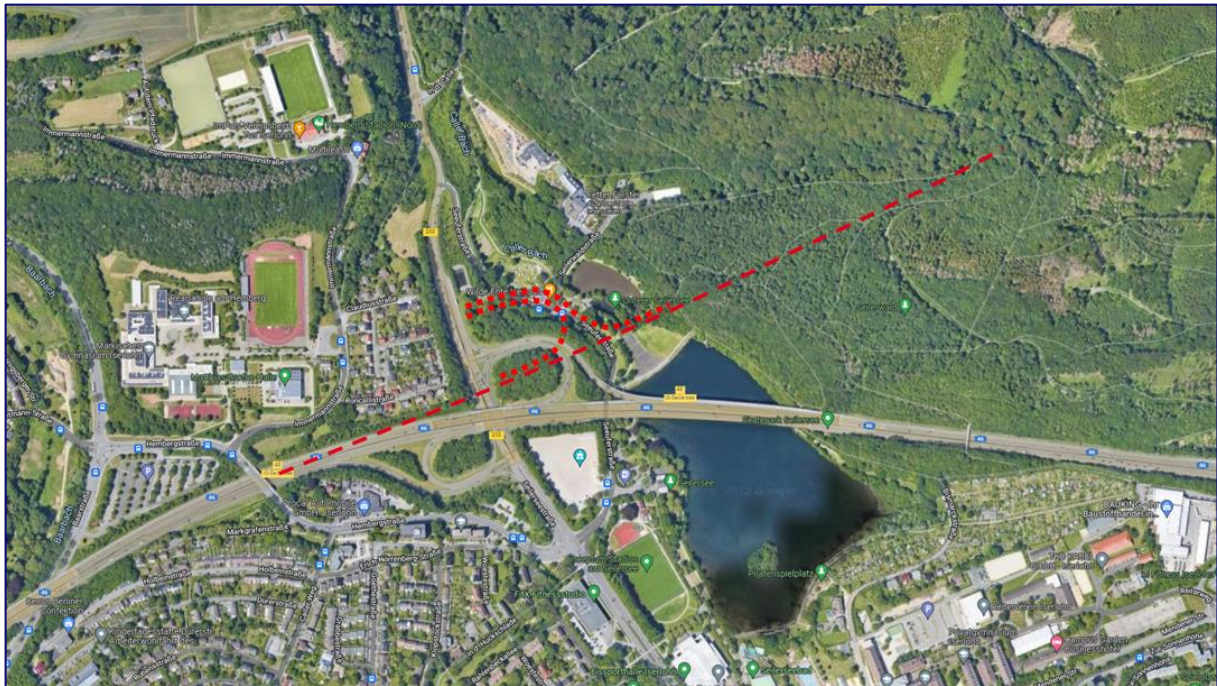


Abbildung 17: Skizzierung einer potenziellen Umsetzung des Vorschlags zur Verlagerung der Anschlussstelle am Seilersee aus der Planungswerkstatt

Fragen und Hinweise

(Fragen und Beiträge der Teilnehmenden in kursiver Schrift)

Muss der Lärmschutz an der bestehenden Brücke über den Seilersee ausgeweitet werden?

An dieser Stelle müsste voraussichtlich keine zusätzliche Lärmschutzmaßnahme vorzusehen sein, da bei der Verkehrsmenge an dieser Stelle keine entsprechende Änderung zu erwarten ist.

Zwei Mitglieder sprechen sich dafür aus, die Idee mit der Verlagerung der Anschlussstelle vor dem Seilersee unabhängig der Grenzen des bekannten Untersuchungsraumes weiter zu berücksichtigen. Ein Mitglied kritisiert den Vorschlag, den mit dem Dialogforum erarbeiteten Untersuchungsraum auszuweiten. Seiner Einschätzung nach sei der Rückbau der bestehenden Brücke über den Seilersee zugunsten eines weiter nördlich gelegenen Anschlussstelle wirtschaftlich nicht sinnvoll. Ein weiteres Mitglied fügt hinzu, dass durch die Umlegung erhebliche Nachteile für die nördlich des Seilersees befindlichen Waldflächen zu erwarten seien die eine hohe Bedeutung als Naherholungsgebiet aufweisen.

Ein Mitglied spricht sich dafür aus, über die Prüfung des Vorschlags, die Seilerseebrücke rückzubauen, mit dem Dialogforum per Mehrheitsbeschluss abzustimmen.

Der Vorschlag wird von der Moderation abgewiesen. Das Dialogforum ist kein Entscheidungsgremium und zudem sind nur etwa die Hälfte der Mitglieder des Forums in der heutigen Sitzung anwesend. Grundlage der Planungen sind Gesetze, Vorschriften und technische Machbarkeit – das Dialogforum

repräsentiert vom Grundsatz her sehr wohl die Region, besitzt aber nicht die nötige demokratische Legitimation, um rechtsverbindliche Beschlüsse zu fassen.

Überlegungen zu Höhenlagen

Herr Kindel erläutert, dass für die Entwicklung von Trassen das Geländeprofil im KorFin hinterlegt ist. Bei den ersten Überlegungen zu Höhenlagen wird ein Aufriss erstellt, welcher den Verlauf eines Korridors als Gradienten anzeigt. Dabei werden Steigung und Gefälle der Strecke sichtbar. Für die spätere Festlegung der Höhenlage werden viele weitere Faktoren miteinbezogen, wie beispielsweise die Baugrundbeschaffenheit, Grundwasser und Lärmschutz.

Diskussion und Rückfragen zu 2.2

Falls Varianten außerhalb des Untersuchungsraumes zum Tragen kommen könnten, müssten dann dort entsprechende nachträgliche faunistische Kartierungen stattfinden?

Varianten außerhalb des Untersuchungsraumes sind nicht vorgesehen und zurzeit auch nicht als sich aufdrängend erkennbar. Dementsprechend ist auch keine Ausweitung der Kartierungen notwendig.

Gibt es Betroffenheiten von Flora-Fauna-Habitats-Gebieten bei den vier gezeigten Korridoren?

Verfahrensbedingt vorgeschaltet ist hier immer eine FFH-Vorprüfung. Im Falle von Betroffenheiten von FFH-Gebieten wird eine sogenannte FFH-Verträglichkeitsprüfung durchgeführt.

Welche Bedeutung hat die Benennung der Korridorideen aus der Planungswerkstatt (110, 111, 114, 115)?

Die Benennung der Korridorideen mit einer fortlaufenden Nummerierung ergibt sich aus dem Planungsprozess vom Büro BUNG heraus und hat keine inhaltliche Bedeutung oder gar eine Bewertung.

3. Vorstellung und Diskussion der in KorFin eingearbeiteten Ergebnisse aus der Planungswerkstatt

Herr Booms (Straßen.NRW) zeigt anhand des Programmes „KorFin“ (kurz für Korridorfinder), die in 3D-aufbereiteten vier gebündelten Korridorideen aus der Planungswerkstatt mit ihrem Verlauf nach Lage und Höhe im Gelände. Diese sind als breite Korridore zu verstehen, die näher untersuchungswürdig erscheinen. Die Visualisierung im KorFin als Straßen dienen zu diesem Zeitpunkt rein der visuellen Unterstützung.

3.1 Kurzbeschreibung Korridor 110:

Korridor 110 beginnt vor dem Seilersee, führt als Tunnel durch die Ortslage von Stübbecken, verläuft dann in Richtung der Oeseteiche östlich von Lendrigsen, schwenkt danach nördlich ab und verläuft

östlich von Werringsen. Danach verläuft der Korridor zwischen Echthausen und dem Flugplatz Arnsberg bis zum Anschluss an die A445 (siehe Abbildung 16: Bündelung vergleichbarer Korridorideen und Abgleich mit technischen Planungsparametern).

(Fragen und Beiträge der Teilnehmenden in kursiver Schrift)

Ist eine Überplanung der Oeseteiche möglich?

Die Oeseteiche zu überplanen drängt sich als Option nicht auf, die UVS-Gutachter werden diesen Punkt bearbeiten. Es ist denkbar, dass der Grobkorridor in diesem Bereich auch näher an das Firmengelände von Grohe heranrücken könnte.

Korridor 110 scheint verhältnismäßig viele Waldflächen zu durchqueren.

Grundsätzlich ist festzuhalten, dass Waldflächen je nach ihrer Beschaffenheit unterschiedliche Wertigkeiten vorweisen. Diese werden in der UVS entsprechend der gesetzlichen Vorgaben bewertet.

3.2 Kurzbeschreibung Korridor 115:

Korridor 115 beginnt an der Anschlussstelle der B7, quert dann die Landhauserstraße als Brücke bei Hemer und führt dann südlich an Hüingsen vorbei bis zur Grenze des Untersuchungsraumes vor dem Luerwald. Dort verläuft Korridor 115 weiter in südliche Richtung, nördlich von Asbeck und dem Steinbruch entlang der L682 bis die L554 etwa auf Höhe von Müschede erreicht wird. Danach schließt Korridor 115 an die B229 an und nutzt den vorhandenen Anschluss an die A46 Hüsten (siehe Abbildung 16: Bündelung vergleichbarer Korridorideen und Abgleich mit technischen Planungsparametern).

Gab es diesen Vorschlag schon einmal bei früheren Planungen?

Es wird darauf hingewiesen, dass aufgrund der langen Historie schon verschiedenste Überlegungen für den Verlauf der 46sieben gab. Die Korridoridee 115 entstammt aus den Impulsen der Planungswerkstatt und Überschneidungen mit historischen Ideen zum Trassenverlauf sind nicht unwahrscheinlich.

Würde bei Korridor 115 die Ruhrquerung im Bestand genutzt werden?

Ja, die Brückenbauwerke der bestehenden B 229 würden im Zuge der Ruhrquerung dann ausgebaut.

3.3 Kurzbeschreibung Korridor 114:

Korridor 114 nimmt zunächst den gleichen Verlauf wie Korridor 110 ab der vorgelagerten Anschlussstelle Seilersee, schwenkt dann jedoch südlich ab und führt an der heutigen B215 bei Lendringsen entlang bis nach Oberrödinghausen. Von dort geht es in östliche Richtung weiter, bis der Anschluss an die B229 erreicht wird, wie Korridor 115 nutzt auch Korridor 114 den vorhandenen Anschluss an die A46 Hüsten (siehe Abbildung 16: Bündelung vergleichbarer Korridorideen und Abgleich mit technischen Planungsparametern).

3.4 Kurzbeschreibung Korridor 111:

Korridor 111 verläuft ab der Anschlussstelle B7 nördlich als Brücke über die Callerbachtalsperre (Seilersee), und schwenkt oberhalb Böisperde/Schwitten in östliche Richtung ab. Der Streckenverlauf orientiert sich dann nördlich der B7, bevor der Korridor zwischen Echthausen und dem Flugplatz Arnsberg die Anschlussstelle an der A445 erreicht (siehe Abbildung 16: Bündelung vergleichbarer Korridorideen und Abgleich mit technischen Planungsparametern).

3.5 Allgemeine Rückfragen

Welche Streckenlängen haben die gezeigten vier Korridore?

Es werden auf die Frage grobe Orientierungswerte gegeben. So sind die gebündelten Korridorideen von 21,5 km im Fall des Korridors 110 bis ca. 24,6 km beim Korridor 114 lang. Wichtig ist hierbei zu beachten, dass zu diesem frühen Stadium der Planung und der Bearbeitung der Korridore es sich nur um sehr grobe Schätzungen handeln kann.

Wieviel kostet ein Tunnel im Durchschnitt pro Kilometer?

Das lässt sich nicht pauschal beantworten, da es große Unterschiede zwischen Tunneln gibt. Hier gibt es viele Variablen, die eine Rolle spielen. Daher gehen die Baukosten in die spätere Gesamtabwägung auch als Ganzes ein.

Wie wird das Nutzen-Kosten-Verhältnis berechnet?

Die Bewertung aller hier einfließenden Belange ist erst zu einem späteren Planungsstand, wenn ausgearbeitete Varianten vorliegen und die UVS abgeschlossen ist, möglich.¹

Gehen die Planungskosten mit ein in die Gesamtbewertung einer späteren Vorzugsvariante?

Nein, im Zuge der Variantenbewertung zur Linienfindung (Stichwort NKV) sind die zu diesem Zeitpunkt geschätzten Baukosten als relevante Kosten zu veranschlagen.

¹ Detaillierte Informationen zum Bewertungsverfahren sind im Methodenhandbuch zum Bundesverkehrswegeplan 2030 nachlesbar: https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/G/BVWP/bvwp-methodenhandbuch.pdf?__blob=publicationFile

Welche Rolle spielt der Mensch bei der späteren Variantenauswahl?

Der Mensch spielt eine wichtige Rolle im Rahmen der vergleichenden Gegenüberstellung der Varianten. Auswirkungen auf das Schutzgut Mensch² werden in der Umweltverträglichkeitsstudie untersucht.

Wie werden die Naturschutzbelange in der Planung berücksichtigt?

Sowohl Mensch wie auch Fauna und Flora werden bei der Planung der 46sieben berücksichtigt. Grundlage hierfür bilden verschiedene Gesetze, unter anderem das Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung (kurz UVP³). Zentrales Element hierbei ist die Umweltverträglichkeitsstudie (UVS), in die eine Vielzahl an Untersuchungen und Kartierungen hinsichtlich der im UVPG aufgeführten Schutzgüter einfließen.

Wann ist mit der Fertigstellung der Raumwiderstandskarte zu rechnen?

Die Raumwiderstandskarte wird voraussichtlich im September 2022 vorliegen und dann im zweiten Arbeitskreis⁴ zur Erstellung der UVS vorgestellt. Die dafür nötigen Faunakartierungen sind nahezu abgeschlossen. Die Ergebnisse der Kartierungen und Ermittlungen zu allen UVPG-Schutzgütern werden dann vom AFRY ausgewertet und die Raumwiderstandskarte erstellt. Die Raumwiderstandskarte wird auch dem DF vorgestellt.

Wer sitzt im Arbeitskreis zur UVS?

Der Arbeitskreis für das Projekt 46sieben mit seinen knapp 30 Trägern öffentlicher Belange (TÖB) setzt sich zusammen aus: LANUV (Landesamt für Natur, Umwelt und Verbraucherschutz), den zuständigen Behörden der Bezirksregierung und von Kreisen, Städten und Gemeinden mit Schwerpunkt Naturschutz, Wasser, Wald und Landwirtschaft, dem Ruhrverband, den Landwirtschaftskammern, der „LWL Archäologie für Westfalen“ sowie den anerkannten Naturschutzverbänden.

Wie kam man dazu, an einzelnen Stellen im KorFin Tunnel- oder Brückenlösungen einzupflegen?

Die gezeigten Verläufe in KorFin zeigen erste Überlegungen, wie der Höhenverlauf der Korridore sein könnte. KorFin berechnete zunächst automatisch alle Streckenabschnitte als Tunnel, bei denen das Gelände gegenüber des Korridors höher als 9 Meter ist, und als Brücke beziehungsweise Damm, wo

² Weitere Informationen zum Schutzgut Mensch sind in der Kurzerklärt 21/16 zusammengefasst: https://www.strassen.nrw.de/files/oe/a46sieben/Kurzerklaert/20211028%20Kurz_erkl%C3%A4rt_21.16_UVPG_Mensch%20und%20menschliche%20Gesundheit.pdf

³ Das Gesetz zur Umweltverträglichkeitsprüfung ist hier einsehbar: <https://www.gesetze-im-internet.de/uvpg/index.html>

⁴ Weiterführende Informationen zum formellen Verfahren und zum Arbeitskreis sind hier nachlesbar: <https://www.strassen.nrw.de/de/wir-bauen-fuer-sie/projekte/a46/lueckenschluss-von-hemer-bis-arnsberg-neheim/formales-verfahren.html>

das Gelände niedriger als 9 Meter ist. Die 9-Meter-Pauschalvisualisierung wird jedoch im weiteren Planungsverlauf modifiziert werden. Die im Forum gezeigte Darstellung im KorFin dient dem gemeinsamen Verständnis und ist nicht etwa einer ersten Festlegung.

Warum beteiligt man das Dialogforum durch die Planungswerkstatt, bevor die Raumwiderstandskarte vorliegt?

Ziel der Planungswerkstatt ist es, gemeinsam erste Ideen zu möglichen Grobkorridoren zu sammeln und das Verständnis für die Herausforderungen in der Straßenplanung zu schärfen. In der heutigen Sitzung soll die Frage beantwortet werden, ob die vier herausgearbeiteten Grobkorridore diese Ideen und Anregungen aus der Region widerspiegeln. Die Beurteilung von Varianten anhand der RWK geschieht in den folgenden Schritten des Planungsprozesses, im Rahmen der Erstellung der Umweltverträglichkeitsstudie.

Ein Mitglied spricht sich dafür aus, die Ergebnisse aus der Planungswerkstatt erst dann an den Arbeitskreis zu geben, wenn die Raumwiderstandskarte vorliegt. Die Raumwiderstandskarte solle davor dem Dialogforum zur Abstimmung vorgelegt werden.

Die Raumwiderstandskarte wird im formellen Verfahren in der zweiten Arbeitskreissitzung vorgestellt und abgestimmt. Das o.g. Vorgehen entspricht nicht den Aufgaben und Legitimation des Dialogforums.

Was bedeutet „ergebnisoffene“ Planung?

Optimale, also keinen Belang einschränkende Linien gab es nie und wird es nicht geben. Gleichwohl sind Bedarfsplanungen als Gesetz verabschiedet. Damit besteht ein demokratisch legitimierter Planungsauftrag, der die allen Belangen am weitesten gerecht werdende Lösung finden soll. Ergebnisoffene Planung bedeutet, dass noch offen ist, wo und wie diese Lösung aussehen wird. An dessen Ende könne aber durchaus auch stehen, dass es keine vertretbare Linie gibt. In diesem Sinne arbeiten Straßen.NRW und Autobahn ergebnisoffen. Auch bei hohen Raumwiderständen bedeutet dies nicht zwangsläufig, dass eine Planung damit eingestellt wird.

3.6 Austausch zur Zusammenarbeit im Dialogforum

Im Anschluss an die inhaltliche Diskussion reflektieren die Mitglieder des Dialogforums ihre persönlichen Eindrücke zur Zusammenarbeit.

Positiv wird hervorgehoben, dass die Projektleitungen jederzeit Fragen mit Ruhe und Sachlichkeit beantworten. Auch die Möglichkeit, Punkte und Hinweise einzubringen wird gelobt. Auf eine respektvolle Diskussionskultur, in der alle Stimmen gehört werden, wird und wurde auch in der Vergangenheit Wert gelegt.

Es wird die Bitte geäußert, die inhaltliche Rolle und das Selbstverständnis des Dialogforums zu klären. Es wird darum gebeten, in die Pressemitteilung aufzunehmen, dass die 7 anwesenden Bürgervertretungen von insgesamt 16 Bürgervertretungen das Projekt grundsätzlich ablehnen. Straßen.NRW und Autobahn des Bundes verweisen darauf, die Forderungen einiger DF Mitglieder zum Planungsstopp

direkt an die zuständigen politischen Entscheidungsträger und Entscheidungsträgerinnen weiterzugeben, da die Diskussion zum „ob“ im Dialogforum nicht am richtige Ort ist.

Die 16 im Dialogforum vertretenen Bürgerinnen und Bürger besitzen als Laien der Straßenplanung nicht das entsprechende Fachwissen, um Vorschläge zu Grobkorridoren zu erarbeiten. Besser wäre es, den Bürgervertretungen anstelle des offenen Vorgehens Expertenvorschläge vorzulegen.

Die Chance der frühen informellen Beteiligung besteht darin, Hinweise und Anregungen zu einem frühen Zeitpunkt aufzunehmen. Transparenz und Beteiligung sind seit Beginn zentrale Bausteine des Prozesses: Nach dem Motto „Erst reden, dann planen“ trägt der Austausch auf Augenhöhe dazu bei, die Planung zu verbessern. Die Hinweise und Ideen aus dem Dialogforum sind daher sehr wertvoll. Hätten Straßen.NRW und Autobahn GmbH zuerst eigene Vorschläge eingebracht, wäre die Möglichkeit, ohne Vorfestlegung Ideen aufzunehmen, nicht in dieser Form gegeben gewesen.

In der Pressemitteilung zur Planungswerkstatt ist die grundsätzliche Ablehnung der 46sieben von Teilen des Dialogforums nicht deutlich genug zum Ausdruck gebracht worden. Für die Dokumentation zur Planungswerkstatt wird gefordert, den Diskurs in den Gruppen als kontrovers zu kennzeichnen.

Im Dokumentationsentwurf werden Meinungsverschiedenheiten festgehalten. Der Dokumentationsentwurf wird dem Dialogforum zur Abstimmung vorgelegt, Rückmeldungen und Änderungsbedarfe werden entgegengenommen.

4. Ausblick und nächste Schritte

Herr Gillmann und Herr Kindel kündigen an, dass die Ideen und Anregungen der Teilnehmenden aus der Planungswerkstatt von Straßen.NRW und der Autobahn GmbH - zusammen mit eigenen planerischen Optionen - voraussichtlich Ende 2022 in den 2. Arbeitskreistermin (AK) der Umweltverträglichkeitsstudie (UVS) eingebracht werden, da dort die Korridorvorschläge mit den Trägern öffentlicher Belange fachlich abgestimmt werden. Auf dieser Grundlage werden sinnvolle Varianten ausgewählt, die dann vom UVS-Gutachter einer vertieften Untersuchung im Rahmen des Variantenvergleichs unterzogen werden.

Herr Kindel führt aus, dass die Planungswerkstatt die professionelle Arbeit der Planungs- und Gutachterbüros nicht ersetzen kann und soll. Aber die Ergebnisse der Planungswerkstatt wurden detailliert festgehalten und bei der Erarbeitung der vorgestellten vier richtlinienkonformen Grobkorridorideen berücksichtigt.

Die Veranstaltung endet mit der Zielsetzung, den Planungsprozess auch weiterhin durch vielfältige Formen der Beteiligung offen und transparent zu gestalten und somit die Menschen in der Region auf dem Planungsweg mitzunehmen.

Weitere Planung im Jahr 2022

Das beauftragte Ingenieurbüro BUNG entwickelt in Abstimmung mit der Autobahn GmbH und Straßen.NRW Korridorvorschläge. Diese werden wie auch die Ideen aus der Planungswerkstatt von dem UVS Gutachterbüro fachlich geprüft. Wie in der Planungswerkstatt und der Sitzung vom 29. April angekündigt werden die erarbeiteten Korridore dem 2. Arbeitskreis (AK) zur Umweltverträglichkeitsstudie zur Diskussion vorgelegt. Mit dem 2. Arbeitskreis ist Ende des Jahres 2022 zu rechnen. Dieser Termin wird flankiert durch eine Information des Dialogforums und des Politischen Begleitkreises.

Kontakt

Die Autobahn GmbH des Bundes

Landesbetrieb Straßenbau NRW

ifok GmbH

Klaus Gillmann

Teamleiter 46sieben

Susanne Schlenga

Kommunikation Westfalen

Tel: 0152 01594027

susanne.schlenga@auto-
bahn.de

Christoph Kindel

Projektleiter 46sieben

Michael Schmitz

Medienreferent 46sieben

Tel: 0291/298-129

46sieben@strassen.nrw.de

Philipp Jähn

Projektleiter Planungsdialog

46sieben / Moderation

Benoit Reuschel

Stellv. Projektleiter

Tel: 06251/8263 297

46sieben@ifok.de