

3. Politischer Begleitkreis und 2. Infomarkt zur B63n

Protokoll vom 09. August 2023

DIALOG BASIS, Dettenhausen, 22. August 2023

Politischer Begleitkreis	3
Teilnehmendenliste	3
Politischer Begleitkreis	4
Eröffnung und Grußworte.....	4
Hintergrund und Planungsstand des Projektes B63n.....	4
Vorstellung der Ergebnisse des Umweltgutachtens	8
Simultanprotokoll des Politischen Begleitkreises	9
Infomarkt.....	12
Eröffnung und Grußworte.....	12
Simultanprotokoll des Infomarktes	12
Vorstellung der Ergebnisse des Umweltgutachtens	13
Arbeit an dem Thementischen	14

Teilnehmendenliste

Vorname	Nachname	Zugehörigkeit
Volker	Degelmann	SPD / Stadt Hamm
Robert	Eisler	SPD / Gemeinderat Bönen
Torsten	Goetz	CDU / Gemeinderat Bönen
Silvia	Gosewinkel	MdL SPD, Wahlkreis Unna III – Hamm II
Anton	Harling	CDU / Stadt Hamm
Oliver	Hellkötter	FDP / Stadt Hamm
Arnd	Hillwig	CDU / Stadt Hamm
Sven	Kleinemeier	Die Linke / Stadt Hamm
Siegbert	Künzel	Fraktionsvors. Bündnis 90 / Die Grünen Stadt Hamm
Dirk	Lampersbach	SPD / Gemeinderat Bönen
Friedhelm	Lange	Bündnis 90 / Die Grünen Gemeinderat Bönen
Axel	Püttner	MdB, Bezirksbürgermeister Pelkum, SPD
Stephan	Rotering	Bürgermeister Gemeinde Bönen (parteilos)
Ulrich	Schölermann	Bündnis 90 / Die Grünen Bezirk Pelkum
Klaus	Viertmann	Bündnis 90 / Die Grünen Gemeinderat Bönen

Stadt Hamm

Herter	Marc
Mentz	Andreas
Gawin	Peter
Maßmann	Christian
Büchting	Frank
Schultenkamp	Catrin
Brandhoff	Detlef
Michl	Sebastian

Straßen.NRW

Langemann	Daniel
Kleppa	Matthias

Dialog Basis

Köberle	Klara
Klose	Maximilian

Büro Lindschulte

Huth	Eva
Brüse	Franzis

Politischer Begleitkreis

Eröffnung und Grußworte

Klara Köberle, Moderatorin von DIALOG BASIS, begrüßt die Teilnehmenden und führt in den Ablauf des Abends ein. Im Auftrag von Straßen.NRW moderiert und dokumentiert DIALOG BASIS den 3. Politischen Begleitkreis und den folgenden Infomarkt. Sie übergibt an Oberbürgermeister Marc Herter.

Marc Herter, Oberbürgermeister der Stadt Hamm eröffnet den Begleitkreis. Er erläutert, dass das Projekt nun mit der Umweltverträglichkeitsstudie (UVS) für den Südabschnitt einen weiteren Planungsschritt abgeschlossen habe. Wie bereits bei früheren Meilensteinen, werde auch hierzu eine breite Öffentlichkeitsbeteiligung (ÖB) für die Vermittlung des Sachstands und zum Austausch durchgeführt, inkl. politischen Begleitkreis und Infomarkt. Er betont dabei, dass die Beteiligung stets an alle von der Maßnahme betroffenen Bürger in den Kommunen bzw. politischen Vertreter gerichtet ist, sowohl Hamm als auch Bönen.

Er weist auf die große politische Breite des heutigen Termins hin und zeigt auf, dass die Öffentlichkeitsbeteiligung ernst genommen werde: Aus der bisherigen Beteiligung ergaben sich Varianten, die für den Anschluss an die L665, die nun im Planungsprozess eingeflossen sind und geprüft werden.

Hintergrund und Planungsstand des Projektes B63n

Andreas Mentz, Stadtbaurat der Stadt Hamm, stellt zunächst die Hintergründe des Projektes der B63n dar. Er betont, dass das Projekt sich noch in der Vorplanung befinde und von daher noch Optionen der genauen Trassenführung möglich sind. Es sei wichtig, dass Bürgerinnen und Bürger sowie politische Vertretende sich genau jetzt einbringen. Zudem erläutert er die Transparenz des bisherigen Verfahrens anhand des Politischen Begleitkreises und des Infomarktes im Sommer 2022 sowie der Anwohner- und Landwirtschaftsworkshops im Herbst 2022, bei denen mit stark betroffenen Grundstückseigentümern entlang der Trasse im direkten Dialog nach Lösungen gesucht wurde.

Andreas Mentz zeigt die aktuellen Themen des Projektes B63n anhand der folgenden Grafik auf. Die detaillierte Präsentation hierzu kann auf der Projektwebseite unter [diesem Link](#) eingesehen werden.

Im Rahmen der heutigen Veranstaltung zum Thema Umwelt geht er darauf ein, dass der Untersuchungsraum für die UVS des Südabschnittes erweitert werde. Dies geschehe, da die Vorschläge aus der ÖB zur Prüfung einer weiteren Variante des Anschlusses an die L665 zum Zeitpunkt eingingen, als die faunistischen Kartierungen 2022 bereits abgeschlossen waren. Dies kann in den weiteren Ablauf der Planung zeitlich integriert werden.



Abbildung 1 Aktuelle Themen der B63n

Im Anschluss erklärt er, wie es zum Planungsauftrag für die Stadt Hamm zu einer Bundesstraße kam. Die B63n ist im Bundesverkehrswegeplan (BVWP) und im Fernstraßenausbaugesetz als vordringlicher Bedarf eingestuft. Der Bedarf der Bundesstraße ist daher vom Bund grundsätzlich festgestellt worden. Die Linienbestimmung sei 2003 und 2007 durch das Bundesministerium für Verkehr erfolgt. In dieser Trasse werde auch die UVS durchgeführt. Vorteil der Linie sei, dass sie mit dem Verlauf der Bahntrasse gebündelt werde und dadurch die Neuversiegelung minimiert werde. Zudem werde hierdurch keine zusätzliche Zerschneidung von Flächen stattfinden. Seit Abschluss einer Planungsvereinbarung im Jahr 2019 plant die Stadt Hamm die Straße für Straßen.NRW. Dies geschehe aufgrund von Personalmangel beim Landesbetrieb.

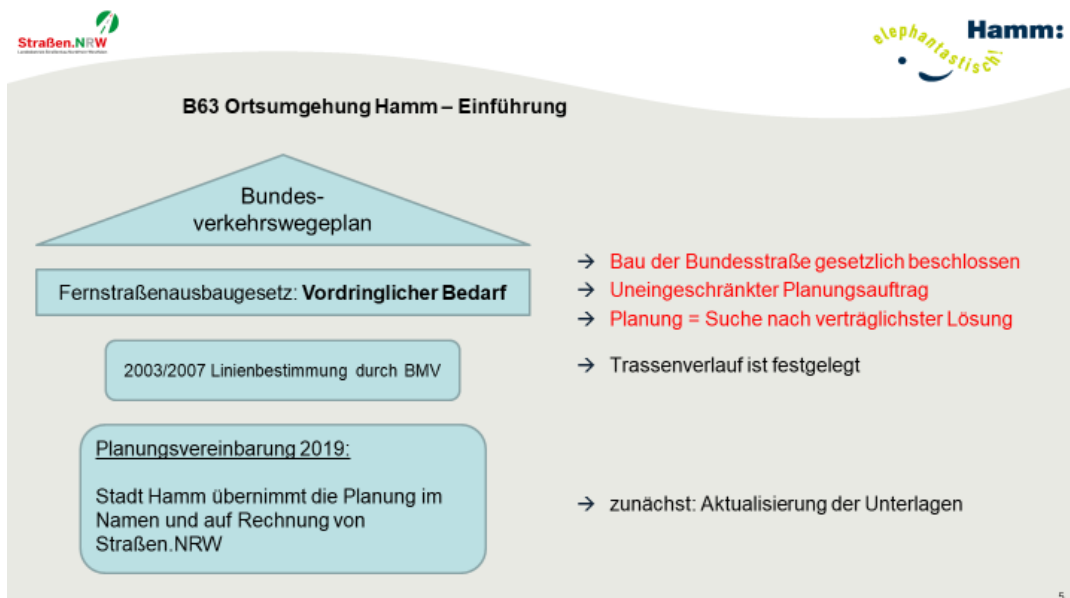


Abbildung 2 Einführung in die B63n

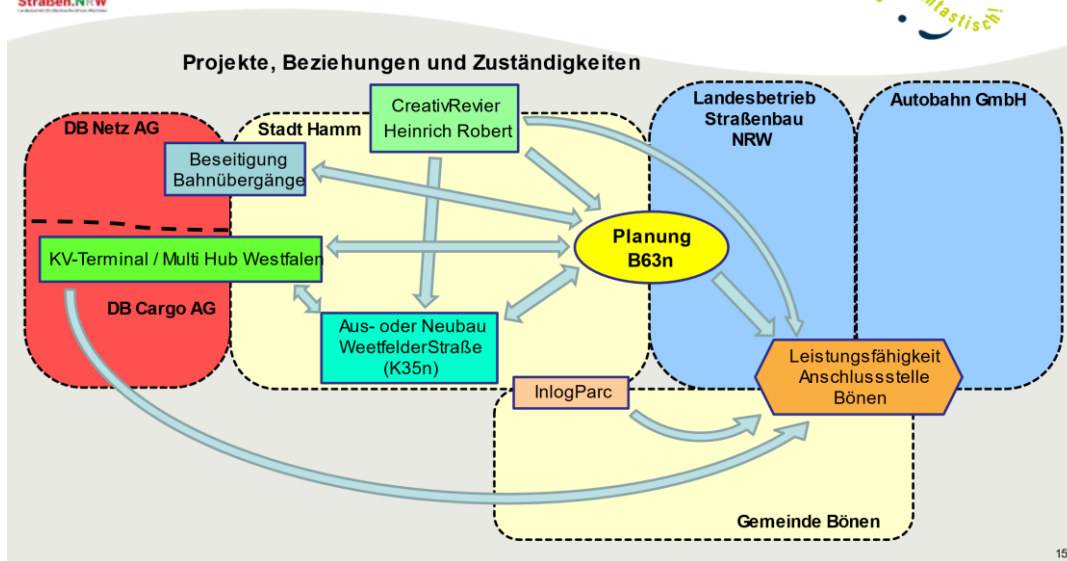


Abbildung 3 Projekte, Beziehungen und Zuständigkeiten der B63n

Zum Schluss erläutert Andreas Mentz die Vielzahl an Projekten, Beziehungen und die entsprechenden Zuständigkeiten rund um das Projekt. Diese sind in Abbildung 3 dargestellt. Die Zuständigkeiten sind als farbige Kästen im Hintergrund eingezeichnet. Die Stadt Hamm sehe sich als Sachwalter der Bürgerinnen und Bürger.

Im Anschluss erläutert **Frank Büchting, Projektleiter B63n der Stadt Hamm** den Planungsstand des Projektes. Er geht auf die aktuelle Phase der Planung, die Vorplanung ein, in der die Grundlagen für die weiteren Planungsschritte fertiggestellt oder überarbeitet werden. Die Vermessung der Strecke sei im Rahmen der Vorplanung bereits erfolgt. Das Verkehrsgutachten wurde 2022 abgeschlossen, die faunistischen Kartierungen für den Nordabschnitt werden derzeit durchgeführt. Er erläutert auch noch einmal, dass zusätzliche Varianten für den Anschluss an die Pelkumer Straße (L665) nach Vorschlägen aus der ÖB untersucht werden.

Im Anschluss erläutert er die bisherigen Umweltuntersuchungen im Rahmen des Projektes B63n. Nach Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz (UVPG) seien folgende Schutzgüter definiert, die es zu untersuchen gebe:

- Mensch (einschließlich Gesundheit)
- Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt
- Fläche, Boden, Wasser, Luft, Klima, Landschaft
- kulturelles Erbe und sonstige Sachgüter
- Wechselwirkungen

Die Analyse des betroffenen Gebietes zur Untersuchung wird im Voraus mit den Naturschutzbehörden und –verbänden abgestimmt. In der UVS werden nachteilige Umweltauswirkungen zuerst ermittelt, anschließend bewertet und zum Schluss werde dann Ausgleichbarkeit der Auswirkungen untersucht. Die Bewertung der verschiedenen Varianten werde momentan ebenfalls mit den Naturschutzbehörden und –verbänden abgestimmt. Die folgende Karte zeugt für den Südabschnitt, wo die Daten für die UVS vollständig vorliegen. Der gelbe Bereich

zeigt in wie weit die Tierkartierungen im weiteren Planungsverlauf durchgeführt werden muss. Ebenfalls dargestellt sind die drei verschiedenen untersuchten Trassenvarianten.

Variante A:

- Ab L665 südlich der Bahntrasse
- Unterquerung der Bahntrasse, dann nördlich weiter
- Länge ca. 2,12 km

Variante B:

- südlich der Bahntrasse
- Überquerung der Bahntrasse am Bahnknotenpunkt
- Länge ca. 2,08 km

Variante D:

- nördlich der Bahntrasse
- Länge ca. 1,92 km

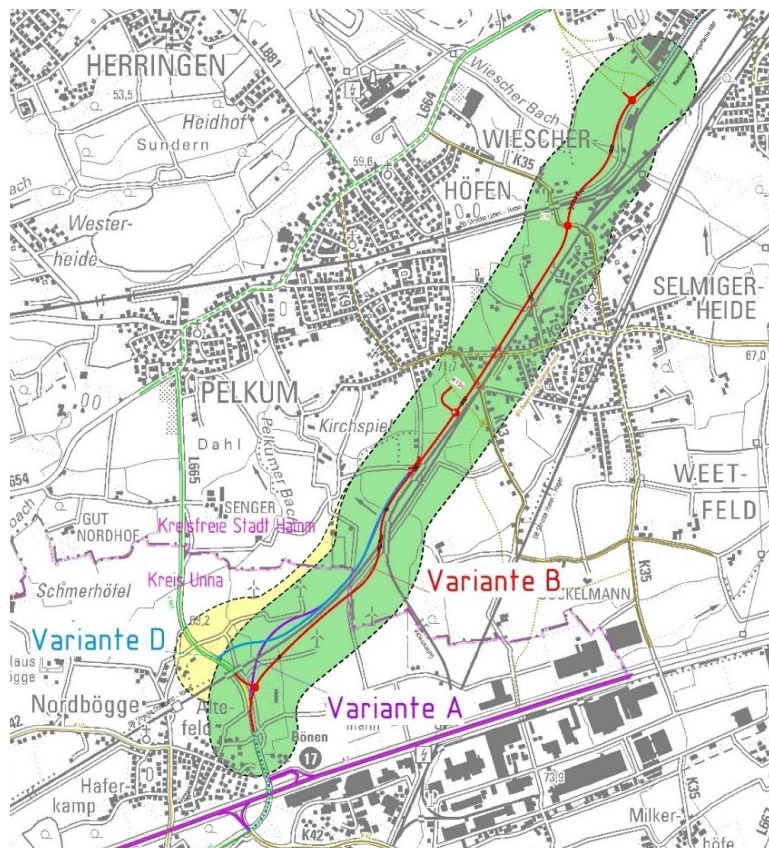


Abbildung 4 UVS für den Südabschnitt

Abschließend erläutert Herr Büchting die nächsten Schritte der Planung. Diese sind im Folgenden aufgezählt:

Südabschnitt der B63n

- Fertigstellung Umweltverträglichkeitsstudie
- Festlegung der Vorzugsvariante im südlichen Teilabschnitt
 - auch unter verkehrlichen, technischen und wirtschaftlichen Gesichtspunkten

Nordabschnitt der B63n

- Abschluss der Faunistischen Kartierungen
- Auswertung der Ergebnisse
- Erstellung und Abstimmung der Umweltverträglichkeitsstudie

Beginn der Entwurfsplanung

- Vergabeverfahren für technische Ausarbeitung (Vorentwurf)
- Vergabeverfahren für schall- und emissionstechnische Untersuchungen

Öffentlichkeitsbeteiligung

- Nächster Politischer Begleitkreis/Infomarkt: voraussichtlich 1. Halbjahr 2024

Vorstellung der Ergebnisse des Umweltgutachtens

Dr. Eva Huth vom Büro Lindschulte stellt die Ergebnisse der UVS im Detail vor. Auch diese finden sich unter [diesem Link](#).

Sie stellt zunächst das Büro Lindschulte vor und erläutert im Anschluss den Untersuchungsraum der UVS (in Abbildung 4 dargestellt). Der Raum entspricht dem Trassenverlauf der Variante B zzgl. 300 m beidseitig. Im Anschluss erläutert sie die betrachteten Schutzgüter:

- Schutzgut Mensch, insbesondere die Gesundheit
- Schutzgut Tiere, Pflanzen und die biologische Vielfalt
 - Pflanzen / Biotope
 - Tiere
- Schutzgut Fläche
- Schutzgut Boden
- Schutzgut Wasser
 - Grundwasser

- Oberflächenwasser
 - Schutzgut Klima / Luft
 - Schutzgut Landschaft
 - Schutzgut kulturelles Erbe und sonstige Sachgüter

Die einzelnen Schutzgüter und deren Bewertung erklärt sie im Detail. Die Bewertungsmatrizen sind in der Präsentation unter [diesem Link](#) im Detail verfügbar.

Als wichtigen Aspekt der UVS nennt Dr. Huth, dass der Bereich durch die existierende Bahntrasse bereits vorbelastet ist. Zudem sei zu beachten, dass die Umweltverträglichkeitsstudie auch das Schutzgut „Mensch“, insbesondere dessen Gesundheit enthalte. Außerdem sei beim Schutzgut „Kulturelles Erbe“ zu beachten, dass im südlichen Abschnitt archäologische Fundstellen vorhanden seien.

Beim Schutzgut „Tiere“ wurden betroffene planungsrelevante Vogelarten, wie Baumfalke, Kuckuck, Mäusebussard, Nachtigall, Neuntöter, Rebhuhn (aus Hinweisen der ÖB), Schleiereule, Sperber und Star kartiert sowie Flugstraßen für Fledermäuse. Dabei konnten zwei besonders wertgebende Bereiche herausgearbeitet werden. Dies seien die Ausgleichsfläche Windkraftanlage im Gemeindegebiet Bönen und die Wiescherbach-Senke.

Nach der Erläuterung aller Schutzgüter und der zugehörigen Karten zeigt sie die Raumwiderstandskarten. Auf diesen wird jeweils die höchste Bewertung aus allen Schutzgütern (und somit der höchste Widerstand) angezeigt. Dies bedeute jedoch nicht, dass die Straße dort nicht entlanggeführt werden könne, sondern dass hier nur besondere Ausgleichsmaßnahmen notwendig werden.

Im anschließenden Schritt der Auswirkungsanalyse erläutert Sie die dokumentierten Konfliktschwerpunkte für die einzelnen Schutzgüter.

Die UVP muss zudem Maßnahmen zur Vermeidung und Verminderung der dokumentierten Auswirkungen aufzeigen. Dr. Huth zeigt Maßnahmen für die einzelnen Schutzgüter auf und erklärt, dass grundsätzlich bis auf einen Punkt alle Konfliktpunkte der folgenden Schutzgüter durch entsprechende Maßnahmen kompensierbar seien. Der Konfliktpunkt M 1 „Durchkreuzung der Privatgrundstücke Selmigstraße und Wiescherhöfener Straße“ verbleibe offen und bedürfe einer privatrechtlichen Klärung.

Abschließend zeigt Dr. Huth anhand von Tabellen die Variantenvergleiche.

Simultanprotokoll des Politischen Begleitkreises

Im Anschluss an den Vortrag von Dr. Eva Huth stellt der Politische Begleitkreis Fragen an die VertreterInnen der Stadt Hamm und äußert sich zum Projekt. Die besprochenen Punkte werden in einem Simultanprotokoll festgehalten:

Frage / Statement	Antwort
-------------------	---------

Gibt es für die CEF-Maßnahmen einen Zeitplan?	CEF-Maßnahmen müssen vor dem Bau der Straße durchgeführt werden. Das Planfeststellungsverfahren benötigt einen längeren Zeitraum. Im Laufe des Verfahrens müssen die Kartierungen überarbeitet werden (nachdem der technische Entwurf finalisiert wurde). Im anschließenden Landschaftspflegerischen Begleitplan werden Ausgleichsmaßnahmen definiert.
Welches Bewertungsverfahren liegt den Ausgleichsmaßnahmen zugrunde?	Dies ist noch nicht definiert.
Die Trasse ist in einer Schutzgebietsverordnung festgelegt. Gibt es hierfür einen Ausgleich?	Die Trasse der ehemaligen B61n ist durch eine Regelung aus den 70ern von Schutzgebietsverordnung ausgenommen. Diese besagt, dass keine Ausgleichsmaßnahmen nötig sind.
Naturschutzverbände haben Anmerkungen zu Planung der faunistischen Planungsraumanalyse abgegeben.	Die Naturschutzverbände haben bei der Festlegung des Untersuchungsrahmens im Rahmen der Faunistischen Planungsraumanalyse keine Anmerkungen abgegeben. Bei der Aufstellung der Umweltverträglichkeitsstudie wurden Anmerkungen eingebracht.
Schutzgut Mensch: Wird Schadstoffbelastung neben Schallbelastung betrachtet?	UVS enthält Schallemissionen; weitere Emissionen werden in technischen Gutachten im weiteren Verfahren berücksichtigt.
Wurden für Boden und Wasser Voranalysen durchgeführt?	Bestehende Unterlagen werden berücksichtigt (Schall, Schadstoffe, Boden).
Werden im weiteren Verlauf der Planung noch Proben vor Ort durchgeführt?	Die Untersuchungen richten sich nach den gesetzlichen Vorgaben.
Wann werden Daten der UVS aktualisiert, gibt es hier Beschleunigungsmöglichkeiten?	Aktualität reicht für 5-7 Jahre, allerspätestens nach 7 muss aktualisiert werden.
Wie sähe es aus, wenn man problematische Landschaftsschutzgebiete wegdenkt?	Veränderung wäre sichtbar bei Variante D im Vergleich zu Variante B.
Verkehrsgutachten zeigt Bedarf einer leistungsstarken Bundesstraße.	

<p>Multi-Hub macht keinen Sinn ohne leistungsfähige Straße.</p>	
<p>Wer ist zuständig für Raumwiderstände bei Anschlüssen? (inkl. K35n)</p>	<p>Die Anschlüsse sind Teil des Planungsverfahrens der B63n. Bundesstraße darf nur gemeinsam mit Anschlusspunkten geplant werden. Für die K35n als eigenständige Straße wird ein separates Planverfahren durchgeführt. Es entstehen keine Lücken, Beziehungen werden berücksichtigt.</p>
<p>Woher kommt der Auftrag für die B63n?</p>	<p>Aus dem Bundesverkehrswegeplan in Verbindung mit dem Ausbauplan für die Bundesfernstraßen als vordringlicher Bedarf (Anlage im Bundesfernstraßenausbaugesetz)</p>
<p>Bündelung der Trasse: Kann man Straße und Bahntrasse vergleichen?</p>	<p>Zwei Infrastrukturen parallel erzeugen deutliche Auswirkungen. Es ist jedoch günstiger, Trassen zu bündeln, anstatt durch freien Raum zu führen.</p>
<p>Warum verschwindet der InlogParc nicht aus dem Flächennutzungsplan?</p>	<p>Der InlogParc Nord ist weiterhin im Regionalplan enthalten. Für dessen Aufstellung ist nicht die Stadt Hamm, sondern der Regionalverband Ruhr zuständig.</p>

Im Anschluss an den Politischen Begleitkreis findet der Infomarkt für die breite Öffentlichkeit statt. Die beiden Veranstaltungen gehen ineinander über.

Eröffnung und Grußworte

Klara Köberle, Moderatorin von Dialog Basis, eröffnet den Infomarkt und begrüßt die Bürgerinnen und Bürger. Sie übergibt an Oberbürgermeister Marc Herter.

Marc Herter, Oberbürgermeister der Stadt Hamm, wiederholt die Grußworte aus dem Politischen Begleitkreis und lädt die Bürgerinnen und Bürger ein, sich einzubringen. Zudem erläutert er die Synchronisierung der Planungsprozesse in Hinblick auf die Anschlussstelle Bönen gemeinsam mit Straßen.NRW, der Autobahn GmbH und der Gemeinde Bönen.

Andreas Mentz, Baudezernent der Stadt Hamm, informiert die Bürgerinnen und Bürger wie bereits beim politischen Begleitkreis zum Hintergrund des Projektes und zur Vernetzung und den Zuständigkeiten bei der Planung (vgl. Seite 4-6) sowie die Notwendigkeit des Projektes durch steigende Verkehrszahlen. Er betont, dass alle Hinweise, Anmerkungen und Fragen aus der ÖB dokumentiert werden. Er zeigt auf, dass so zum Beispiel die zusätzliche Prüfung der Varianten am Anschluss der L665 zustande gekommen sei. Die Planung sei die Suche nach der verträglichsten Lösung für die Straße.

Frank Büchting, Projektleiter B63n der Stadt Hamm, stellt den Planungsstand des Projektes vor. Die Inhalte decken sich mit denen des Protokolls des Politischen Begleitkreises auf Seite 5-7.

Simultanprotokoll des Infomarktes

Im Anschluss an die Vorträge von Herrn Mentz und Herrn Büchting haben die Gäste des Infomarkts die Gelegenheit, Stellungnahmen abzugeben und Fragen zu stellen. Das Simultanprotokoll ist im Folgenden eingefügt:

Frage / Statement	Antwort
Die B63n im Bundesverkehrswegeplan wurde unter anderen Voraussetzungen als heute als vordringlicher Bedarf eingestuft. Ändert sich nichts?	Die Grundvoraussetzungen sind gleichgeblieben. Eine andere Linie ist nicht möglich aufgrund des Planungsauftrags. Durch den Multi-Hub erhält die Straße eine zusätzliche Verkehrsbedeutung.
Wird die Straße zwei oder mehrspurig?	Zweispurig, mit dreispurigen Abschnitten zum Überholen.
Wächst die Bedeutung der Straße über den BVWP hinaus?	Es ist ein langer Zeitraum von Planungsstart bis zu Projekt. Mit Entwicklungen muss gerechnet werden. Der Planungsauftrag stellt dies nicht grundsätzlich in Frage.

Woher kommen die Verkehrsströme, wieso steigen die Zahlen zusätzlich zum Multi-Hub?	Die Präsentation des Verkehrsgutachtens findet man auf www.b63n.de Zusammenfassung: Die Straße hat eine bündelnde Funktion: L665, L664, B63 entlasten ist Aufgabe der Bundesstraße.
Wird die Anschlussstelle bei der Planung des Multi-Hubs berücksichtigt?	Für den Güterbahnhof ist keine Alternativfläche in der Umgebung vorhanden. Der Wunsch bei Unternehmen ist Waren auf die Schiene zu bekommen. Ohne Veränderung an der Anschlussstelle ist das Verkehrsaufkommen nicht zu bewältigen – Verbesserung der Anschlussstelle ist nächster Schritt bei Planung mit Autobahn GmbH und der Gemeinde Bönen. Ohne entsprechende Lösung für AB-Anschluss bei Bönen wird Straße nicht gebaut. Beides wird nur gemeinsam gebaut.
Bitte bei Gutachten Belastung an der Anschlussstelle Bönen beachten	Schutzgüter werden, wie bei der UVS für den Südabschnitt, betrachtet.
Was sind die Vorteile für Bönen?	Gütermengen aus der Region für Langstrecke auf Schiene zu verlagern – Teil der Güterverkehrswende sein
Wird der Multi-Hub von der DB unabhängig von der Straße gebaut?	Die DB muss bei der Planung des Multi-Hubs dessen Erschließung nachweisen.
Finanzielle Beteiligung für Bönener Gutachten oder Anschluss-Alternativen?	Betrifft K13n – Lösungen gemeinsam mit Bönen suchen
Multi-Hub wird nicht kritisch gesehen. Aber es stört: Die Linienfindung scheint alternativlos. Belastung in Nordböge ist bereits jetzt sehr hoch. Ortsvorsteherin von Nordböge zu Politischem Begleitkreis einladen.	Die Ortsvorsteherin wird zukünftig zum Politischen Begleitkreis eingeladen.
Der Multi-Hub gehört außerhalb einer Stadt.	Die Fläche existiert bereits, so wird nichts neu versiegelt.

Vorstellung der Ergebnisse des Umweltgutachtens

Dr. Eva Huth vom Büro Lindschulte, stellt die Ergebnisse des Umweltgutachtens vor. Der Vortrag ist identisch mit dem des Politischen Begleitkreises auf Seite 8-9 und ist ebenfalls unter [diesem Link](#) einsehbar.

Arbeit an dem Thementischen

Die Gäste verteilen sich an die verschiedenen Thementische und treten dort mit den Planungsteams sowie den Gutachterinnen in Kontakt. Die Hinweise und Fragen sind im Folgenden aufgenommen:



Abbildung 5 Fragen auf der Karte zu Bestand Tiere

Anmerkung der Verwaltung: Die Linie wurde 2003 durch das Bundesministerium für Verkehr bestimmt. Grundlage hierfür war eine Umweltverträglichkeitsstudie aus den 1990ern. 2006 wurde eine weitere Umweltverträglichkeitsstudie zur Änderung des Anschlusses an die L665 aufgestellt. Unter Abwägung mehrerer Faktoren wurde damals die Variante B als Vorzugsvariante festgelegt.

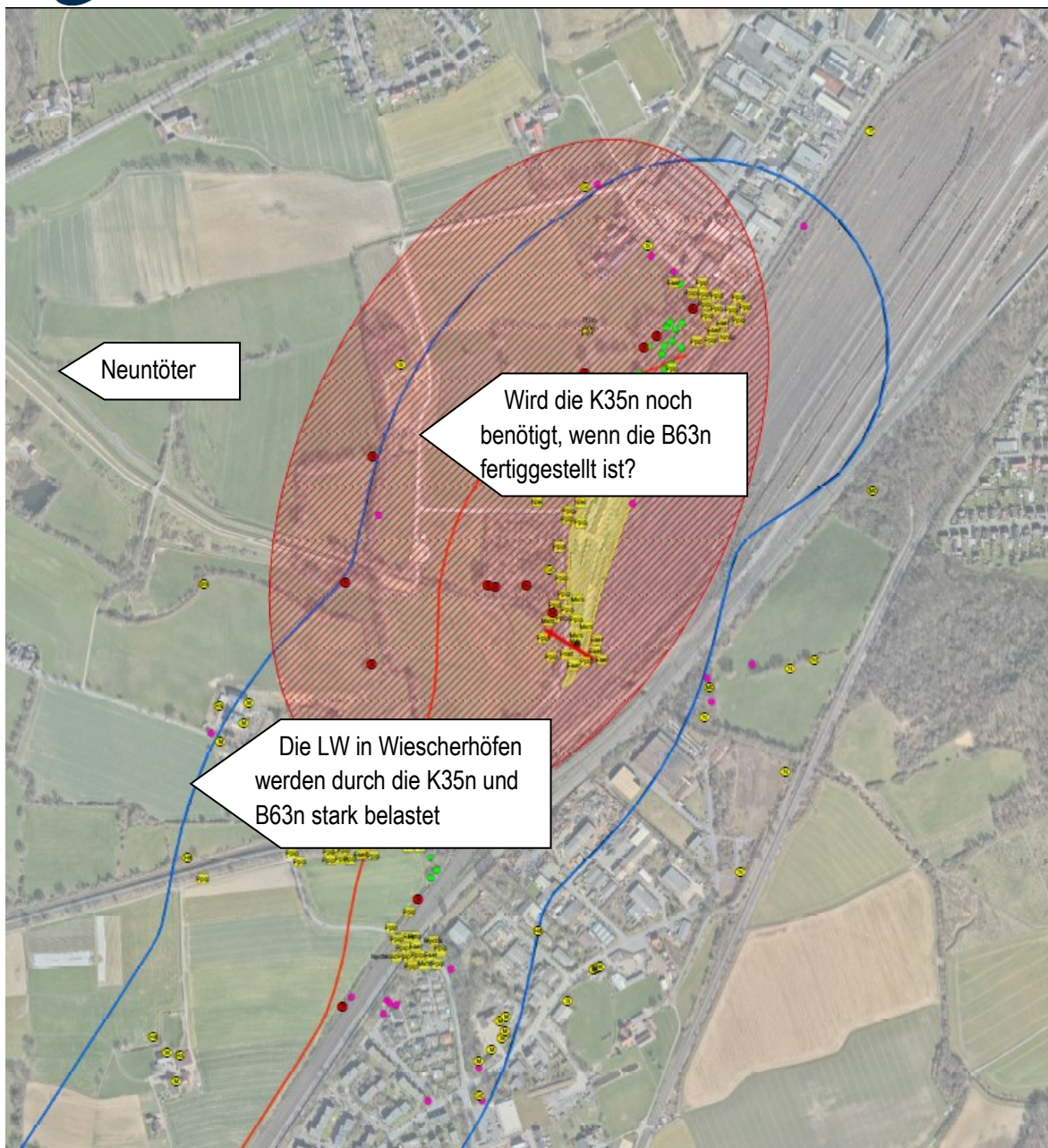


Abbildung 6 Verortete Fragen

Anmerkung der Verwaltung: Die K35n weist einen eigenen Verkehrswert auf. Sie nimmt die allgemein weiter steigenden Verkehrszahlen der Weetfelder Straße auf. Nach Fertigstellung der B63n dient sie als Verbindung zwischen B63n und Kamener Straße.

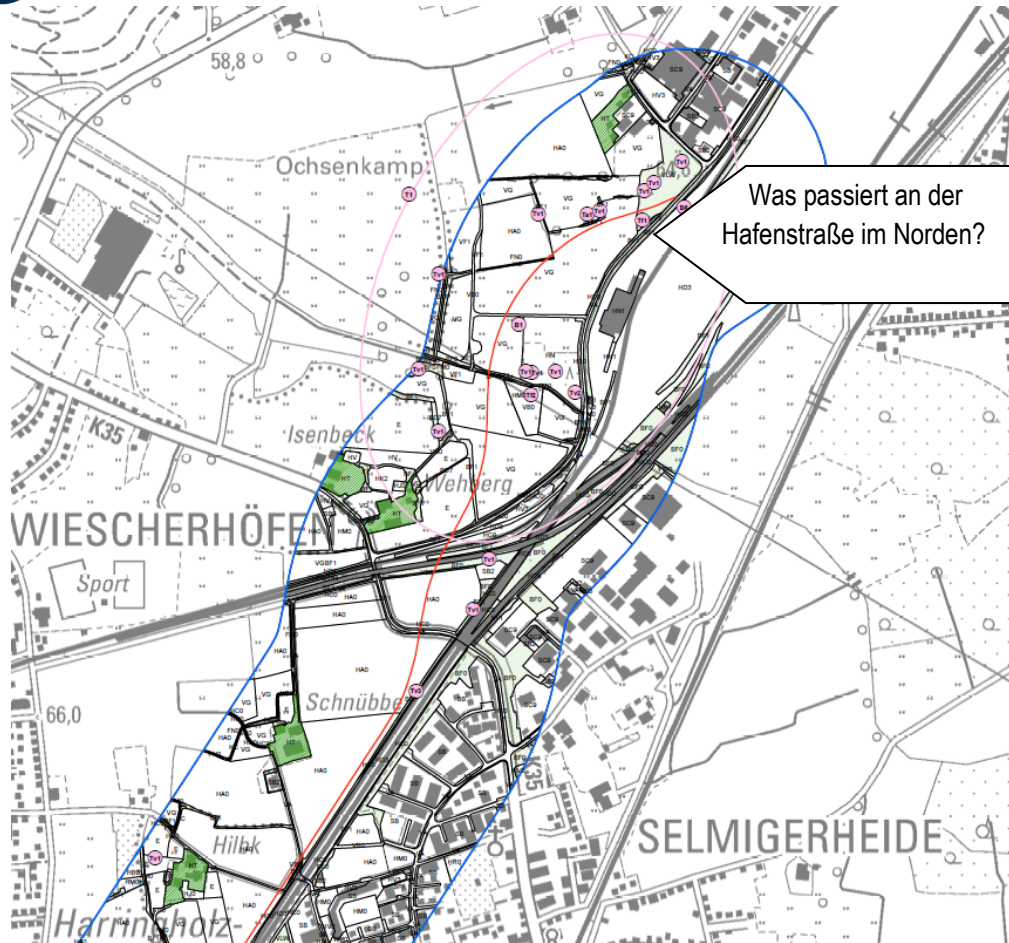


Abbildung 7 Frage zum Nordabschnitt

Anmerkung der Verwaltung: Die B 63 kann nur mit einem funktionierenden Anschluss im Norden realisiert werden.