

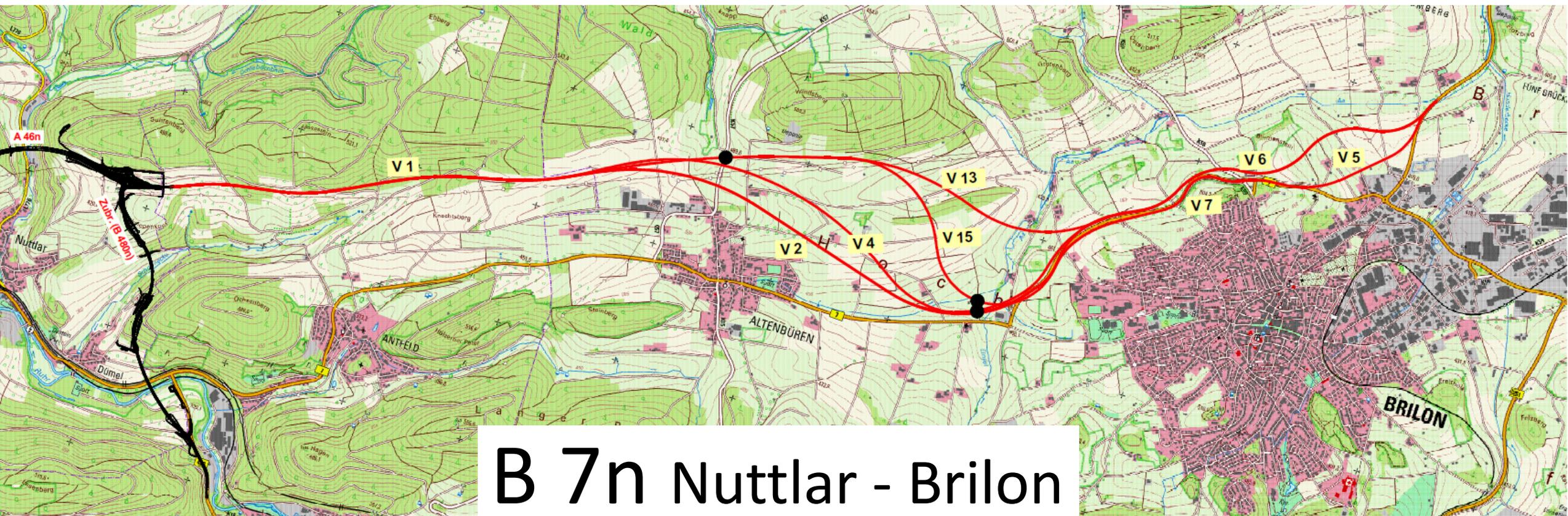
Vorstellung der Vorzugsvariante

am 22.-24.05.2023



Straßen.NRW

Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen



B 7n Nuttlar - Brilon

Rückblick

Rahmenbedingungen, Zeitfenster

Einführung in die Abwägung

Vorzugsvariante und Abwägung

Bemerkungen

Ausblick

Rückblick: Warum soll die B 7n realisiert werden?

www.bvwp-projekte.de

- Komplettierung der überregionalen Verkehrsachse A 46 / B 7n / B 480 / A 33 + 44, B 7n ist notwendiges Teilstück in der Netzkonzeption des mittleren Sauerlands
 - Beschäftigtenanteile am produzierenden Gewerbe knapp 50 %, diesbezüglich liegt die Region in Deutschland auf Rang 3
 - wichtige Tourismusregion in NRW und Deutschland
- Entlastung von Antfeld und Altenbüren vom hohen Durchgangsverkehr
 - für ca. 11.400 Straßennutzer der B 7n und ca. 800 Anwohner pro Tag
 - Deshalb gibt es in der Region einen **breiten Konsens für eine B 7n.**

ABER:

- die Realisierung der B 7n wird **in allen noch diskutierten Varianten große Betroffenheiten** auslösen für:
 - Landwirtschaft
 - Menschen im Umfeld der B 7n
 - Umwelt und Natur
 - Steuerzahler.

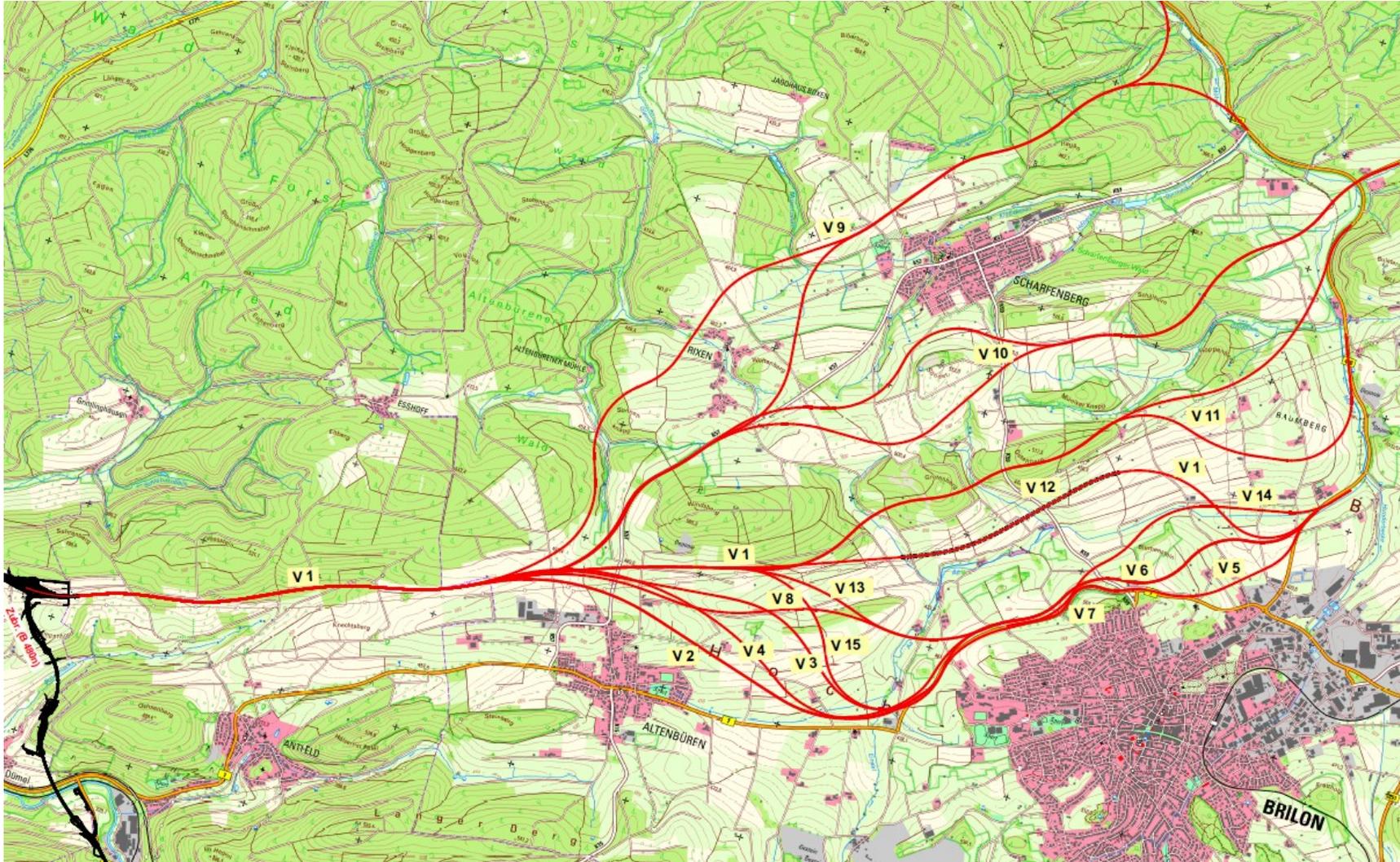
Straßen.NRW:

- Findung der **Variante mit den in der Summe geringsten Betroffenheiten**, der Variante, die **rechtssicher geplant und baulich umgesetzt** werden kann, mit Hilfe einer **breiten Öffentlichkeitsbeteiligung**, mit:
 - Zufallsbürgerinnen und Zufallsbürgern
 - Landwirtinnen und Landwirten
 - Umweltvereinen und Wirtschaft vor Ort
 - den Menschen vor Ort
 - Politik.

Rückblick: Varianten und Entfall im Grobfilter



Straßen.NRW
Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen



**8 Varianten
von
Straßen.NRW**

PLUS

**7 Varianten
aus der
Öffentlichkeit.**

Rückblick: Varianten und Entfall im Grobfilter

~~Variante 1)~~

Grobfilter: im Planungsabschnitt II-IV nicht möglich, BNatSchG § 44 (1) „Es ist verboten, ...“

Variante 2

~~Variante 3~~

Grobfilter: BNatSchG § 44 (1) „Es ist verboten, ...“

Variante 4

Variante 5

Einschränkung: nicht im Bereich des sich zwischenzeitlich in Aufstellung befindlichen Bebauungsplanes, Vershub Richtung Norden erforderlich

Variante 6

Variante 7

~~Variante 8~~

Grobfilter: BNatSchG § 44 (1) „Es ist verboten, ...“

~~Varianten 9-11~~

Grobfilter: Faktisches Vogelschutzgebiet und vor. BNatSchG § 44 (1) „Es ist verboten, ...“

~~Variante 12~~

Grobfilter: Nutzen-Kosten-Verhältnis < 1,0

Variante 13

~~Variante 14~~

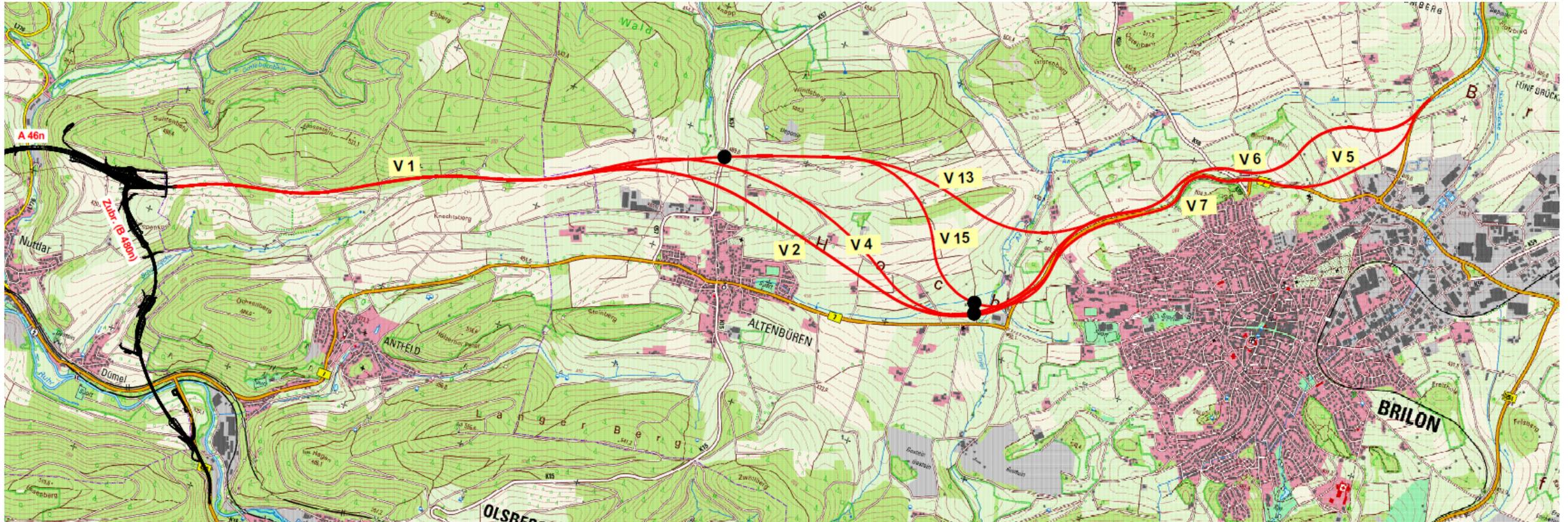
Grobfilter: unzulässige Beeinträchtigung FFH-Gebiet, BNatSchG § 44 (1) „Es ist verboten, ...“

Variante 15

Rückblick: in der Abwägung befindliche Varianten



Straßen.NRW
Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen



Deutlich gestiegener Finanzdruck in Bundes- und Länderhaushalten

- Krieg in der Ukraine mit hohen Ausgaben (bisher 16,8 Mrd.€) <https://www.bundesregierung.de/breg-de/themen/krieg-in-der-ukraine>
- Energiekrise, Ausbau der Erneuerbaren Energien und Aufbau Wasserstoff-Infrastruktur

Verkehrssektor

- Ausbau der Schieneninfrastruktur und des ÖPNV (z. Bsp. Deutschlandticket, je 1,5 Mrd.€ für Bund und Länder) <https://www.handelsblatt.com/politik/deutschland/deutschlandticket-bund-und-laender-teilen-sich-kosten-beim-49-euro-ticket>
- Bedarf: „4.000 Brücken an Autobahnen und Bundesstraßen. Die Bauwerke sollen in den kommenden zehn Jahren modernisiert werden – also 400 statt wie bisher geplant 200 Brücken pro Jahr.“ <https://www.tagesschau.de/inland/autobahn-bruecken-modernisierung-101.html>

- - - bei gleichzeitiger Sicherung des Haushaltes - - -

Prioritäten verschieben sich

- Die Landesstraßenbaubetriebe, ebenso wie die Autobahngesellschaft müssen ihre **Prioritäten derzeit auf den Brückenbau konzentrieren**
- „Angesichts der demografischen Entwicklung ist die Sicherung des **Fachkräftebedarfs** eine der großen Herausforderungen der kommenden Jahrzehnte für alle Akteure aus Politik, Wirtschaft und Wissenschaft.“ <https://www.bmwk.de/Redaktion/DE/Dossier/fachkraeftesicherung.html>

- - - Fachkräftemangel - - -

Bundesverkehrswege- und Mobilitätsplan werden überarbeitet / Flächenverbrauch soll sinken

- „Der „**Infrastrukturdialog**“ des Bundes mit Verkehrs-, Umwelt-, Wirtschafts- und Verbraucherschutzverbänden ist gestartet. Ziel ist eine Verständigung über die **Prioritäten bei der Umsetzung des geltenden Bundesverkehrswegeplans**. Der „Infrastrukturdialog“ ist gleichzeitig eine wichtige Vorarbeit für den neuen **Bundesverkehrswege- und Mobilitätsplan**.“ <https://www.bundesregierung.de/breg-de/suche/verkehrsinfrastrukturplanung-2161098>
- „Die Bundesregierung hat sich zum Ziel gesetzt, bis zum Jahr 2030 die **Neuinanspruchnahme von Flächen** für Siedlungen und Verkehr auf unter 30 Hektar pro Tag zu **verringern**.“ <https://www.umweltbundesamt.de/Themen/boden-flaeche/flaechensparen-boeden-landschaft-erhalten>
- „Bis zum Jahr 2045 muss Deutschland laut Klimaschutzgesetz treibhausgasneutral werden, **was für den Verkehrssektor voraussichtlich die Reduktion der Treibhausgasemissionen auf Null bedeutet**.“ <https://www.umweltbundesamt.de/themen/verkehr/klimaschutz-im-verkehr>

- - - Klimaschutz - - -

**Verkehrliche Notwendigkeit der B 7n für ca. 11.400
Straßennutzer pro Tag und die Entlastung für ca. 800
Anwohner pro Tag in Antfeld und Altenbüren**



**Straßen.NRW wirbt für Ihre Unterstützung der B 7n
- JETZT -.**

Signale aus der Bundes- und Landespolitik:

B 7n muss JETZT realisiert werden.

**Für die Betroffenen müssen im weiteren Planungsverlauf
akzeptable Lösungen gefunden werden.**

Einführung in die Abwägung, die Hauptkriterien

Welche Variante löst in der Summe die geringsten Betroffenheiten aus?

Die **4 Hauptkriterien** in der Gesamtabwägung der Varianten, „in der Summe“ sind:

Verkehrliche Wirkung

Verkehrssicherheit / Entwurfsparameter

Natur und Umwelt

Wirtschaftlichkeit.

PLUS:

Ergebnisse der Öffentlichkeitsbeteiligung.

Anhörung und Beteiligung

Varianten 8-15

V7 mit Spangenzlösung

breite Öffentlichkeit

Politik

Gutachter und Jurist

Naturschutzverbände

Landwirtschaft

Wirtschaft

Einführung in die Abwägung, die Gewichtungen unserer Hauptkriterien



Straßen.NRW
Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen

Die **Gewichtungen** der Hauptkriterien werden abgeleitet aus ihrer **Stellung im materiellen Recht** und wurde im März/April 2022 und Mai 2023 **intensiv zwischen Straßen.NRW, dem Ministerium für Umwelt, Naturschutz und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen, dem Bundesministerium für Digitales und Verkehr und dem Fernstraßen-Bundesamt diskutiert.**

| | |
|---|-----|
| | |
| Punkteskalawert Umwelt | 30% |
| Punkteskalawert Verkehrsfunktion | 10% |
| Punkteskalawert Entwurfs- und Sicherheitstechnische Beurteilung | 10% |
| Punkteskalawert Raumstrukturelle Wirkung und sonstige Belange | 10% |
| Punkteskalawert Wirtschaftlichkeit | 40% |

Einführung in die Abwägung, die Gewichtungen unserer Hauptkriterien



Straßen.NRW
Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen

Bewertet werden die Auswirkungen auf Natur- und Artenschutz, Gebietsschutz, Emissionen und Lärm, Flächenverbrauch und Boden, Wasser, Klima und weitere.

Eine rechtssichere Planung erfordert für das Hauptkriterium Umwelt eine vergleichsweise hohe Gewichtung!

| | | |
|---|----------------------------|-----|
| Punkteskalawert Umwelt | | 30% |
| Punkteskalawert Verkehrsfunktion | | 10% |
| Punkteskalawert Entwurfs- und Sicherheitstechnische Beurteilung | | 10% |
| Punkteskalawert | Öffentlichkeitsbeteiligung | 10% |
| Punkteskalawert Wirtschaftlichkeit | | 40% |

Einführung in die Abwägung, die Gewichtungen unserer Hauptkriterien



Bewertet werden die verkehrliche Nutzung der B 7n, die verkehrliche Entlastung der Ortsdurchfahrten und die Qualität der Verkehrssicherheit.

| | | |
|---|----------------------------|-----|
| Punkteskalawert Umwelt | | 30% |
| Punkteskalawert Verkehrsfunktion | | 10% |
| Punkteskalawert Entwurfs- und Sicherheitstechnische Beurteilung | | 10% |
| Punkteskalawert | Öffentlichkeitsbeteiligung | 10% |
| Punkteskalawert Wirtschaftlichkeit | | 40% |

Einführung in die Abwägung, die Gewichtungen unserer Hauptkriterien



Dieses Kriterium wurde neu eingeführt und ist juristisch nicht im gleichen Maße bewertbar. Hier wird das Votum des **Dialogforums** und des **Rates von Brilon** und die **Auskünfte der Landwirte und ihrer juristischen Vertretungen** berücksichtigt.

| | | |
|---|----------------------------|-----|
| | | |
| Punkteskalawert Umwelt | | 30% |
| Punkteskalawert Verkehrsfunktion | | 10% |
| Punkteskalawert Entwurfs- und Sicherheitstechnische Beurteilung | | 10% |
| Punkteskalawert | Öffentlichkeitsbeteiligung | 10% |
| Punkteskalawert Wirtschaftlichkeit | | 40% |

Einführung in die Abwägung, die Gewichtungen unserer Hauptkriterien



Straßen.NRW
Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen

Sehr hohe Gewichtung auf Grund der Bundeshaushaltsordnung § 7, Grundsätze der Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit.

Eine finanzierbare Variante erfordert für das Hauptkriterium Wirtschaftlichkeit eine vergleichsweise hohe Gewichtung!

| | | |
|---|----------------------------|-----|
| Punkteskalawert Umwelt | | 30% |
| Punkteskalawert Verkehrsfunktion | | 10% |
| Punkteskalawert Entwurfs- und Sicherheitstechnische Beurteilung | | 10% |
| Punkteskalawert | Öffentlichkeitsbeteiligung | 10% |
| Punkteskalawert Wirtschaftlichkeit | | 40% |

Einführung in die Abwägung,

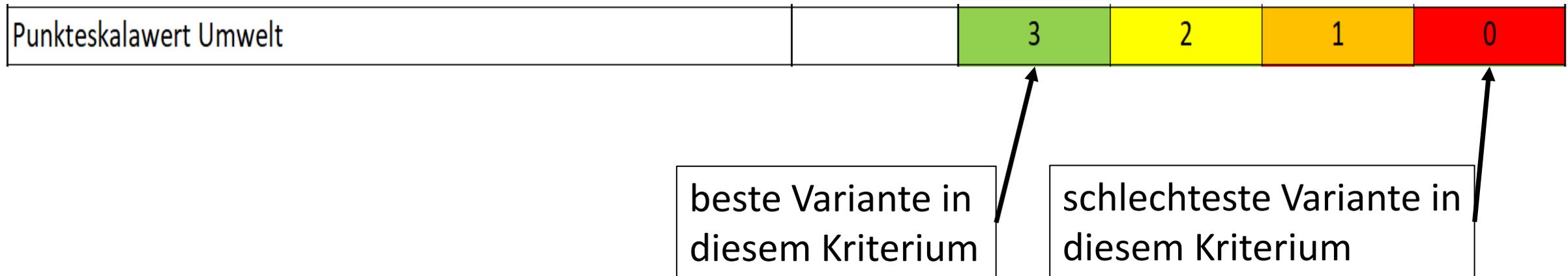
die Bewertung zwischen den Varianten



Straßen.NRW
Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen

Die **Bewertungen zwischen den Varianten** erfolgt mit Hilfe des Punkteskalasystems, die beste der einzelnen Varianten erhält die höchste Punktzahl, die schlechteste Variante die geringste Punktzahl.

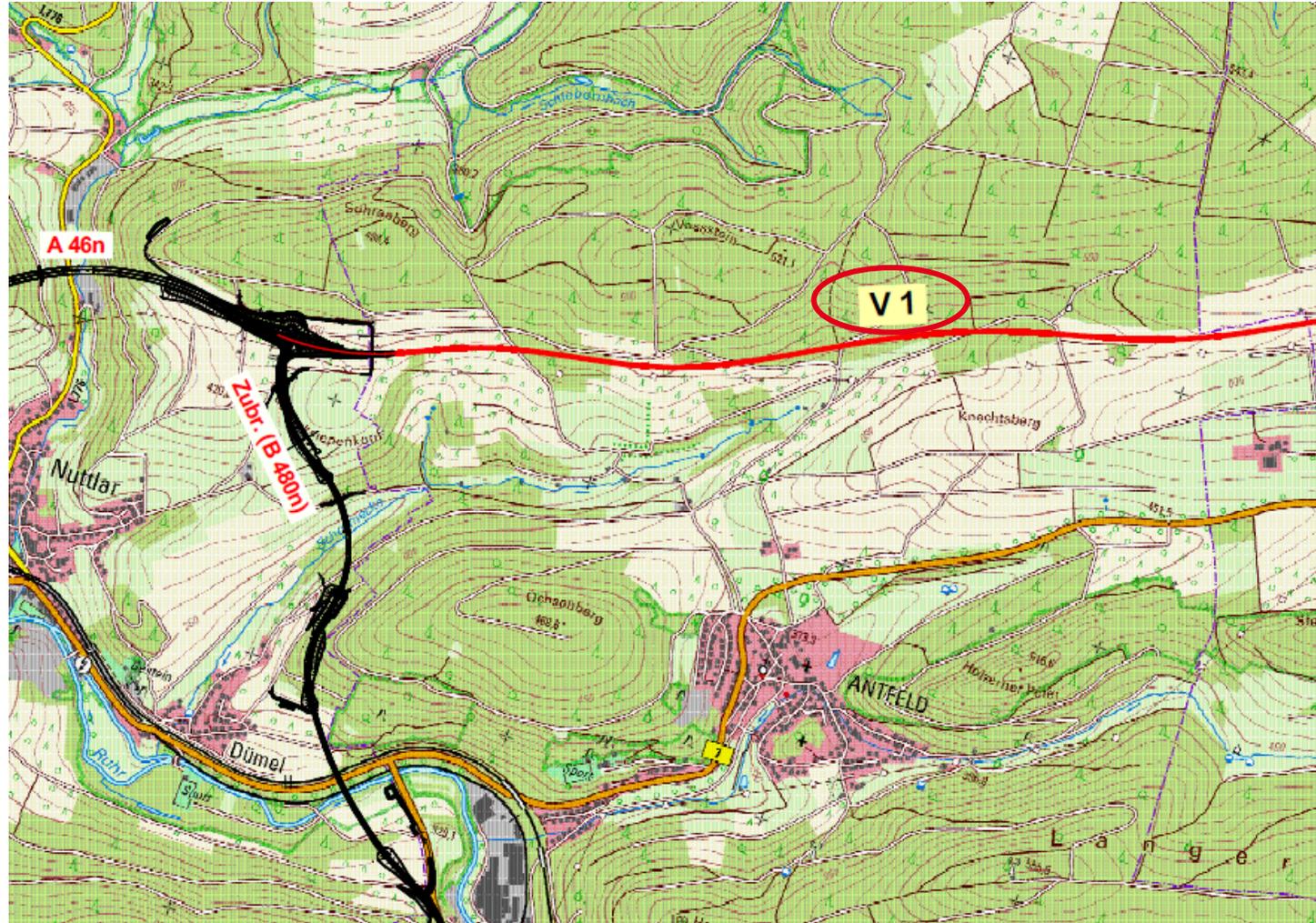
Hier zusätzlich farblich unterlegt mit dem Ampelsystem.



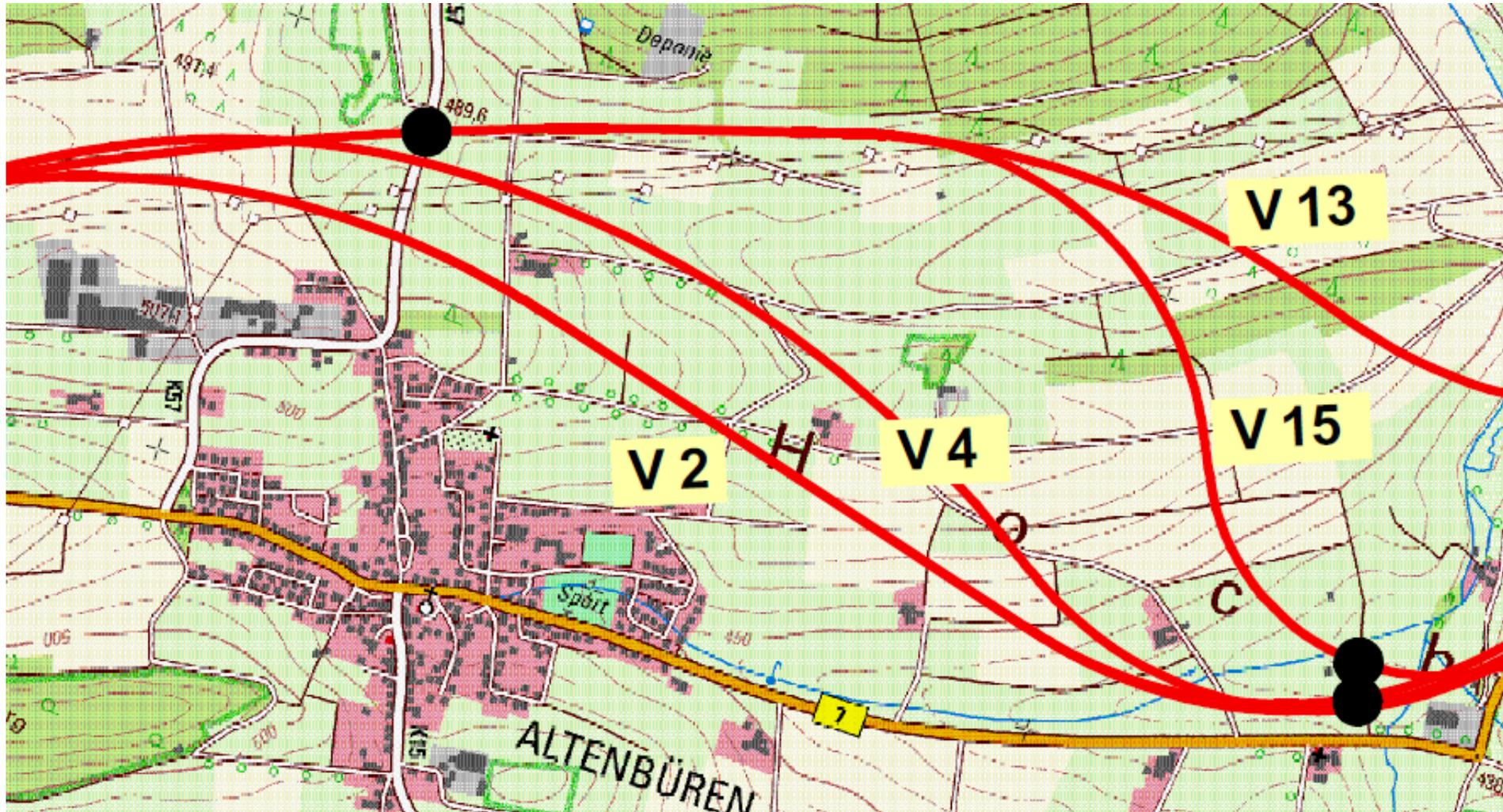
Vorzugsvariante, Planungsabschnitt 1



Straßen.NRW
Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen



Vorzugsvariante, Planungsabschnitt 2



Vorzugsvariante, Planungsabschnitt 2

V 2 ist die Beste im Hauptkriterium Umwelt u. a. auf Grund ihres geringen Flächenverbrauchs und des großen Abstandes zu den naturschutzfachlichen Bereichen, Lärmschutz und Emissionen im Wohnumfeld können eingehalten werden.
V 4 und 15 haben einen größeren Flächenverbrauch und liegen näher an den naturschutzfachlichen Bereichen.

V 2, 4 und 15 sind im Hauptkriterium Verkehrsfunktion die Besten auf Grund der Lage der Anschlussstelle westlich Brilon und der damit erreichten hohen Nutzung der B 7n und der Entlastung der Ortsdurchfahrten.
V 13 mit der Anschlussstelle nördlich Altenbüren schneidet am schlechtesten ab.

| | | V2 | V4 | V13 | V15 |
|---|-----|------|------|------|------|
| Punkteskalawert Umwelt | 30% | 3 | 2 | 1 | 0 |
| Punkteskalawert Verkehrsfunktion | 10% | 3 | 3 | 0 | 3 |
| Punkteskalawert Entwurfs- und Sicherheitstechnische Beurteilung | 10% | 2 | 1 | 3 | 1 |
| Punkteskalawert Öffentlichkeitsbeteiligung | 10% | 0 | 1 | 2 | 3 |
| Punkteskalawert Wirtschaftlichkeit | 40% | 3 | 2 | 0 | 1 |
| Gewichtete Punkteskala | | 2,60 | 1,90 | 0,80 | 1,10 |
| Punkteskala | | 3 | 2 | 0 | 1 |

Vorzugsvariante, Planungsabschnitt 2

V 2 ist ohne Brückenbauwerke und ohne tiefe Einschnittslagen die Beste im Hauptkriterium Wirtschaftlichkeit mit Gesamtkosten von 84,606 Mio.€ (Stand 05/2023).

V 4 mit tiefen Einschnittslagen ist mit 101,291 Mio.€ ca. 20 % und V 15 mit einer Talbrücke mit 134,919 Mio.€ ca. 60 % teurer als V 2.

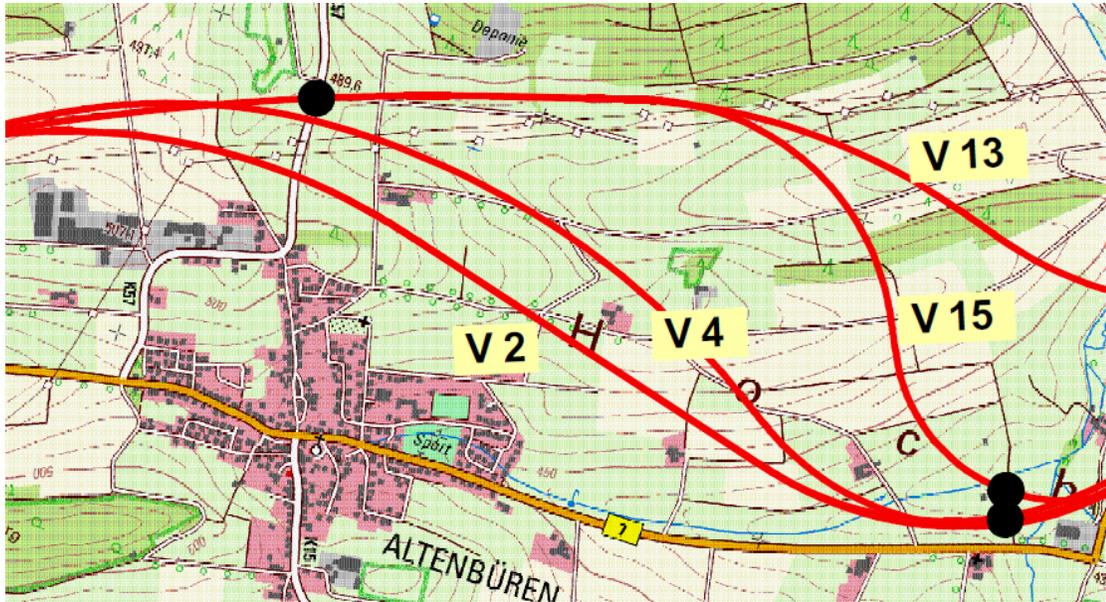
V 13 benötigt 2 Talbrücken und ist mit 158,480 Mio.€ ca. 87 % teurer als V2-.

V 15 ist die Beste im Hauptkriterium Öffentlichkeitsbeteiligung. Sie ist das Ergebnis des Bürgergutachtens vom 15.03.2022 und der Resolution des Rates von Brilon vom 10.02.2022. Sie hält des größtmöglichen Abstand zur Wohnbebauung und zu den landwirtschaftlichen Höfen.

V 13 ist die Beste im Hauptkriterium Entwurf und Sicherheit auf Grund der geringeren Kurvigkeit und der geringsten Steigung in der Strecke.

| | | V2 | V4 | V13 | V15 |
|---|-----|------|------|------|------|
| Punkteskalawert Umwelt | 30% | 3 | 2 | 1 | 0 |
| Punkteskalawert Verkehrsfunktion | 10% | 3 | 3 | 0 | 3 |
| Punkteskalawert Entwurfs- und Sicherheitstechnische Beurteilung | 10% | 2 | 1 | 3 | 2 |
| Punkteskalawert Öffentlichkeitsbeteiligung | 10% | 0 | 1 | 2 | 3 |
| Punkteskalawert Wirtschaftlichkeit | 40% | 3 | 2 | 0 | 1 |
| Gewichtete Punkteskala | | 2,60 | 1,90 | 0,80 | 1,10 |
| Punkteskala | | 3 | 2 | 0 | 1 |

Vorzugsvariante, Planungsabschnitt 2



V 2 liegt im Ergebnis der Abwägung klar vorn. Sie ist in 3 von 5 Hauptkriterien die Beste, in einer Gesamtgewichtung 80 von 100 %.

| | | V2 | V4 | V13 | V15 |
|---|-----|------|------|------|------|
| Punkteskalawert Umwelt | 30% | 3 | 2 | 1 | 0 |
| Punkteskalawert Verkehrsfunktion | 10% | 3 | 3 | 0 | 3 |
| Punkteskalawert Entwurfs- und Sicherheitstechnische Beurteilung | 10% | 2 | 1 | 3 | 1 |
| Punkteskalawert Öffentlichkeitsbeteiligung | 10% | 0 | 1 | 2 | 3 |
| Punkteskalawert Wirtschaftlichkeit | 40% | 3 | 2 | 0 | 1 |
| Gewichtete Punkteskala | | 2,60 | 1,90 | 0,80 | 1,10 |
| Punkteskala | | 3 | 2 | 0 | 1 |

Vorzugsvariante, Planungsabschnitt 2

? Lösung für V 15 ?

V 15 wäre eine nicht rechtssichere und nicht finanzierbare Lösung. Eine solche Gewichtung ist keine Lösung für die B 7n Nuttlar-Brilon!

Eine rechtssichere Planung erfordert für das Hauptkriterium Umwelt eine vergleichsweise hohe Gewichtung!

Eine finanzierbare Variante erfordert für das Hauptkriterium Wirtschaftlichkeit eine vergleichsweise hohe Gewichtung!

| | | Lösung für V 15 | V2 | V4 | V13 | V15 |
|---|----------------------------------|-----------------|------|------|------|------|
| Punkteskalawert Umwelt | [30%] | ➔ 20% | 3 | 2 | 1 | 0 |
| Punkteskalawert Verkehrsfunktion | | 10% | 3 | 3 | 0 | 3 |
| Punkteskalawert Entwurfs- und Sicherheitstechnische Beurteilung | | 10% | 2 | 1 | 3 | 1 |
| Punkteskalawert | Öffentlichkeitsbeteiligung [10%] | ➔ 40% | 0 | 1 | 2 | 3 |
| Punkteskalawert Wirtschaftlichkeit | [40%] | ➔ 20% | 3 | 2 | 0 | 1 |
| Gewichtete Punkteskala | | | 1,70 | 1,60 | 1,30 | 1,80 |
| Punkteskala | | | 2 | 1 | 0 | 3 |

Vorzugsvariante, Planungsabschnitt 2

? Und wenn jemand das Geld besorgt ?

Stehen die Belange der Umwelt und die Grundsätze der Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit der BHO § 7 immer noch auf Seiten der Variante 2.

Es wäre eine nicht rechtssichere Lösung, und damit keine Lösung für die B 7n Nuttlar-Brilon!

| | | Lösung für V 15 | V2 | V4 | V13 | V15 |
|---|----------------------------------|-----------------|------|------|------|------|
| Punkteskalawert Umwelt | [30%] | → 20% | 3 | 2 | 1 | 0 |
| Punkteskalawert Verkehrsfunktion | | 10% | 3 | 3 | 0 | 3 |
| Punkteskalawert Entwurfs- und Sicherheitstechnische Beurteilung | | 10% | 2 | 1 | 3 | 1 |
| Punkteskalawert | Öffentlichkeitsbeteiligung [10%] | → 40% | 0 | 1 | 2 | 3 |
| Punkteskalawert Wirtschaftlichkeit | [40%] | → 20% | 3 | 2 | 0 | 1 |
| Gewichtete Punkteskala | | | 1,70 | 1,60 | 1,30 | 1,80 |
| Punkteskala | | | 2 | 1 | 0 | 3 |

Wie können die Betroffenheiten der V 2 gelöst werden?

- **Lärmschutz:** die Grenzwerte für die (Verkehrs-)Lärmvorsorge abhängig von der Nutzungsart werden eingehalten
 - Geländeeinschnitte, Lärmschutzwände und -wälle oder Maßnahmen an den Gebäuden.
- **Emissionen:** die Grenzwerte werden überall eingehalten

Vorzugsvariante 2

- Fortführung der frühzeitigen **Gespräche** mit den **betroffenen Landwirten**, **gemeinsame Suche nach der besten Lösung**,
- nicht pauschal, vielmehr **familien- und hofbezogen**:
 - Einbeziehung bei der Feintrassierung der B 7n, Berücksichtigung örtlicher Gegebenheiten
 - Berücksichtigung der konkreten Betroffenheiten, z. Bsp. bezüglich Flächenzugänglichkeit
 - Lösungen im Flurbereinigungsverfahren
 - Lösungen im Zuge von Ausgleichs- und Kompensationsmaßnahmen
 - Entschädigungen
 - Suche nach Unterstützung außerhalb der Maßnahmenumsetzung
 - gemeinsame Abschätzung der zeitlichen Abläufe
 -

Es darf keine Existenz gefährdet werden!

Bei Bedarf Existenzgefährdungsgutachten

- nach der Erfahrung der Regionalniederlassung Sauerland-Hochstift rechtfertigt der Neubau einer Straße im Planfeststellungsverfahren **nicht die Existenzvernichtung eines Landwirtes**
- Mit den Möglichkeiten in der Entwurfsplanung, im Planfeststellungsverfahren und im Flurbereinigungsverfahren werden wir Existenzgefährdungen auf Grund der B 7n verhindern können.

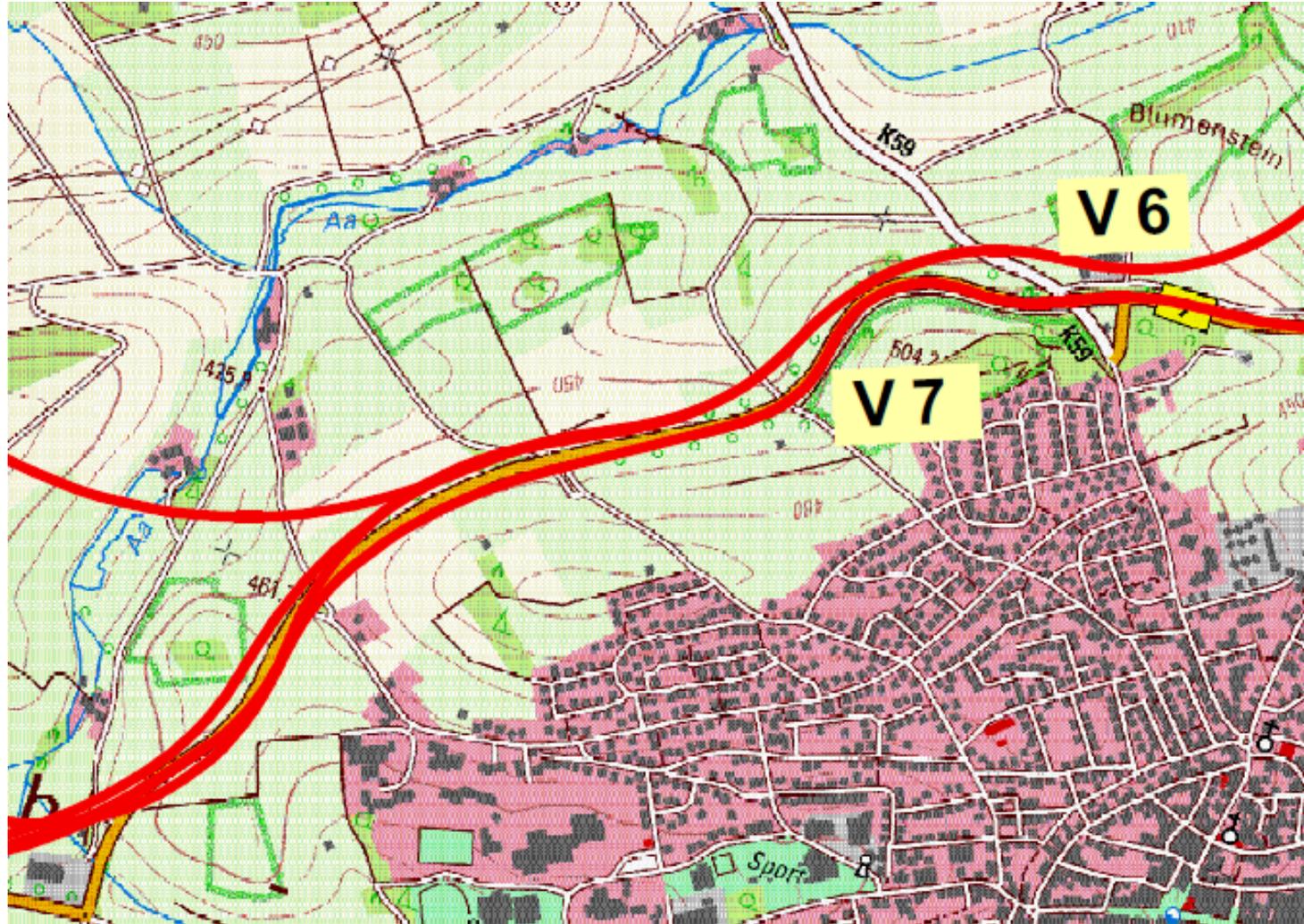
**Die Findung einer guten Lösung setzt voraus, dass wir
miteinander im Gespräch bleiben.**

Straßen.NRW lädt dazu herzlich ein!

Vorzugsvariante, Planungsabschnitt 3



Straßen.NRW
Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen



Vorzugsvariante, Planungsabschnitt 3

V 7 nutzt größtenteils die vorhandene B 7 und damit den vorbelasteten Raum und liegt damit im Hauptkriterium Umwelt bei fast allen Kriterien vor der V 6.

V 6 und V 7 liegen im Hauptkriterium Verkehrsfunktion gleichauf. V 7 hat einen höheren Verkehrsnutzen, durch die Abbindung der 3 kommunalen Straßen verschieben und erhöhen sie jedoch die innerstädtischen Verkehre in der Kernstadt Brilon.

| | | V6 | V7 |
|---|-----|------|------|
| Punkteskalawert Umwelt | 30% | 0 | 1 |
| Punkteskalawert Verkehrsfunktion | 10% | 1 | 1 |
| Punkteskalawert Entwurfs- und Sicherheitstechnische Beurteilung | 10% | 1 | 0 |
| Punkteskalawert Öffentlichkeitsbeteiligung | 10% | 0 | 1 |
| Punkteskalawert Wirtschaftlichkeit | 40% | 1 | 1 |
| Gewichtete Punkteskala | | 0,60 | 0,90 |
| Punkteskala | | 0 | 1 |

Vorzugsvariante, Planungsabschnitt 3



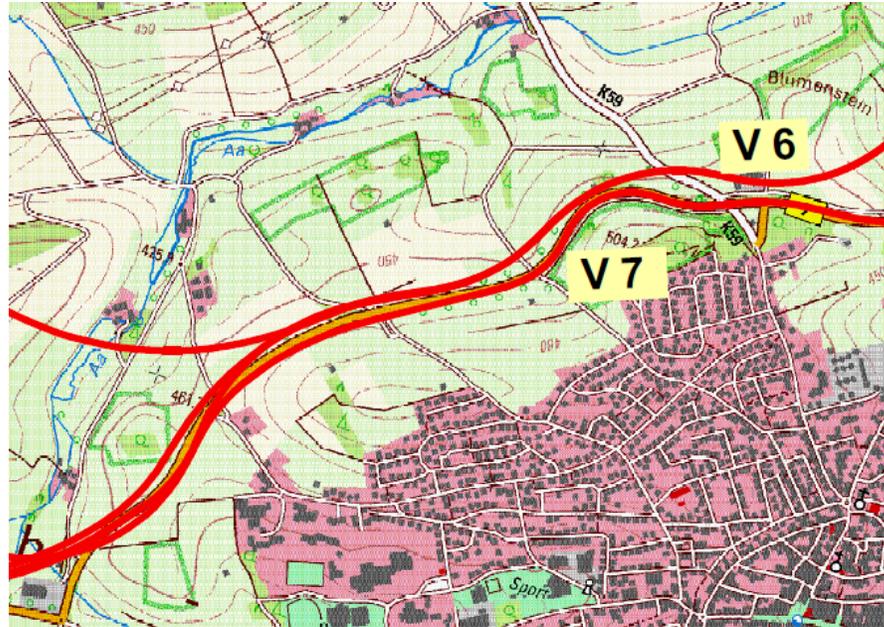
V 6 und V 7 liegen im Hauptkriterium Wirtschaftlichkeit gleichauf. Die höheren Kosten des Neubaus der V 6 entsprechen den Kosten der V 7 durch den Rückbau der vorhandenen B 7 und der Optimierung in Lage und Höhe.

V 7 ist im Hauptkriterium Öffentlichkeitsbeteiligung die Beste. Sie nutzt die vorhandene B 7 und überplant den landwirtschaftlich im Vollerwerb genutzten Hof an der Scharfenberger Straße nicht.
Einschränkung: im weiteren Planungsverlauf muss versucht werden, eine Lösung für die Abbindung der 3 kommunalen Straßen zu finden.
Zum Beispiel durch Verzicht der Abbindungen oder durch eine Finanzierung einer „Spangenlösung“.

V 6 ist im Hauptkriterium Entwurfs- und Sicherheitstechnische Beurteilung die Beste. Auf Grund ihrer kompletten Neutrassierung muss sie keine Einschränkungen durch die Bestandsstraße berücksichtigen.

| | | | V6 | V7 |
|---|----------------------------|-----|------|------|
| Punkteskalawert Umwelt | | 20% | 0 | 1 |
| Punkteskalawert Verkehrsfunktion | | 10% | 1 | 1 |
| Punkteskalawert Entwurfs- und Sicherheitstechnische Beurteilung | | 10% | 1 | 0 |
| Punkteskalawert | Öffentlichkeitsbeteiligung | 10% | 0 | 1 |
| Punkteskalawert Wirtschaftlichkeit | | 40% | 1 | 1 |
| Gewichtete Punkteskala | | | 0,60 | 0,90 |
| Punkteskala | | | 0 | 1 |

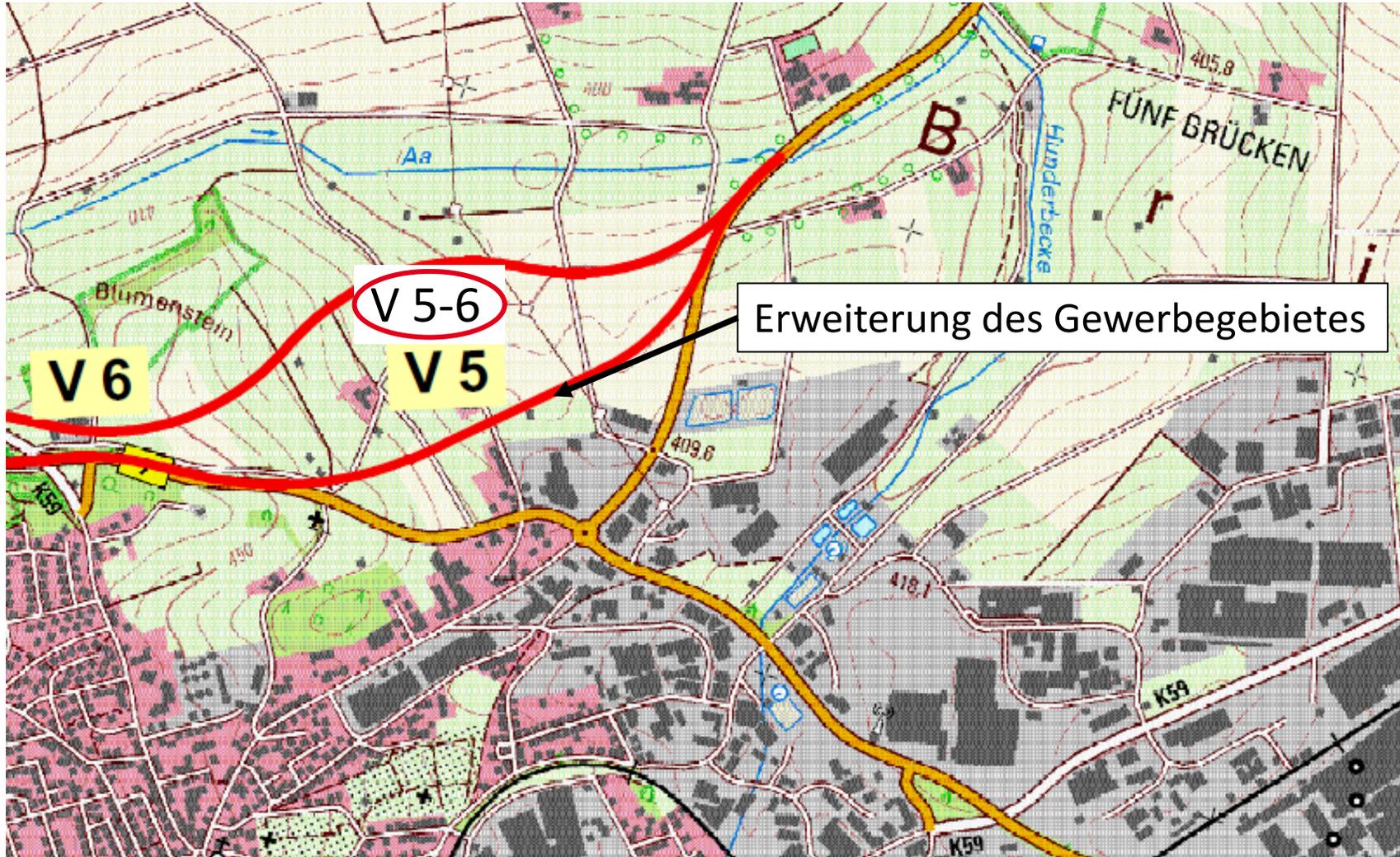
Vorzugsvariante, Planungsabschnitt 3



V 7 liegt im Ergebnis der Abwägung klar vorn.
Sie ist in 2 von 5 Hauptkriterien in **einer Gesamtgewichtung 40 von 100 %** die Beste und in weiteren 2 Hauptkriterien gleichwertig mit V 6.

| | | | V6 | V7 |
|---|----------------------------|-----|------|------|
| Punkteskalawert Umwelt | | 30% | 0 | 1 |
| Punkteskalawert Verkehrsfunktion | | 10% | 1 | 1 |
| Punkteskalawert Entwurfs- und Sicherheitstechnische Beurteilung | | 10% | 1 | 0 |
| Punkteskalawert | Öffentlichkeitsbeteiligung | 10% | 0 | 1 |
| Punkteskalawert Wirtschaftlichkeit | | 40% | 1 | 1 |
| Gewichtete Punkteskala | | | 0,60 | 0,90 |
| Punkteskala | | | 0 | 1 |

Vorzugsvariante, Planungsabschnitt 4



**Die Findung einer guten Lösung setzt voraus, dass wir
miteinander im Gespräch bleiben.**

Straßen.NRW lädt dazu herzlich ein!

Wir haben gemeinsam lange und intensiv in dieser informellen Öffentlichkeitsbeteiligung zusammen gearbeitet. Nicht immer einer Meinung, aber immer konstruktiv, auf Augenhöhe, und lösungssuchend.

Deshalb möchten wir uns vom „B 7n-Team“ ausdrücklich bedanken bei

- den Zufallsbürgerinnen und Zufallsbürgern
- den Landwirtinnen und Landwirten
- den Beteiligten aus den örtlichen Naturschutzverbänden und der Wirtschaft
- den Bürgerinnen und Bürgern in den von der B 7n betroffenen Kommunen
- und der Politik.

Wir haben gemeinsam eine rechtssichere und finanzierbare Lösung gefunden. Die B 7n rückt ein Stück näher.

Es geht um ca. 11.400 Straßennutzer der B 7n und ca. 800 Anwohner pro Tag.

Ausblick: Wie geht es weiter?



Mai 2023 informelle Öffentlichkeitsbeteiligung „Vorzugsvariante“

- 22. Mai Dialogforum mit Zufallsbürger*innen
- 23. Mai Landwirtschaft und Politischer Begleitkreis
- 24. Mai Pressegespräch und öffentliche Veranstaltung, hybrid

Juni 2023

- Ende Juni Unterlagen für Linienbestimmung werden in der Regionalniederlassung Sauerland-Hochstift fertiggestellt, Abstimmung mit den vorgesetzten Behörden folgt

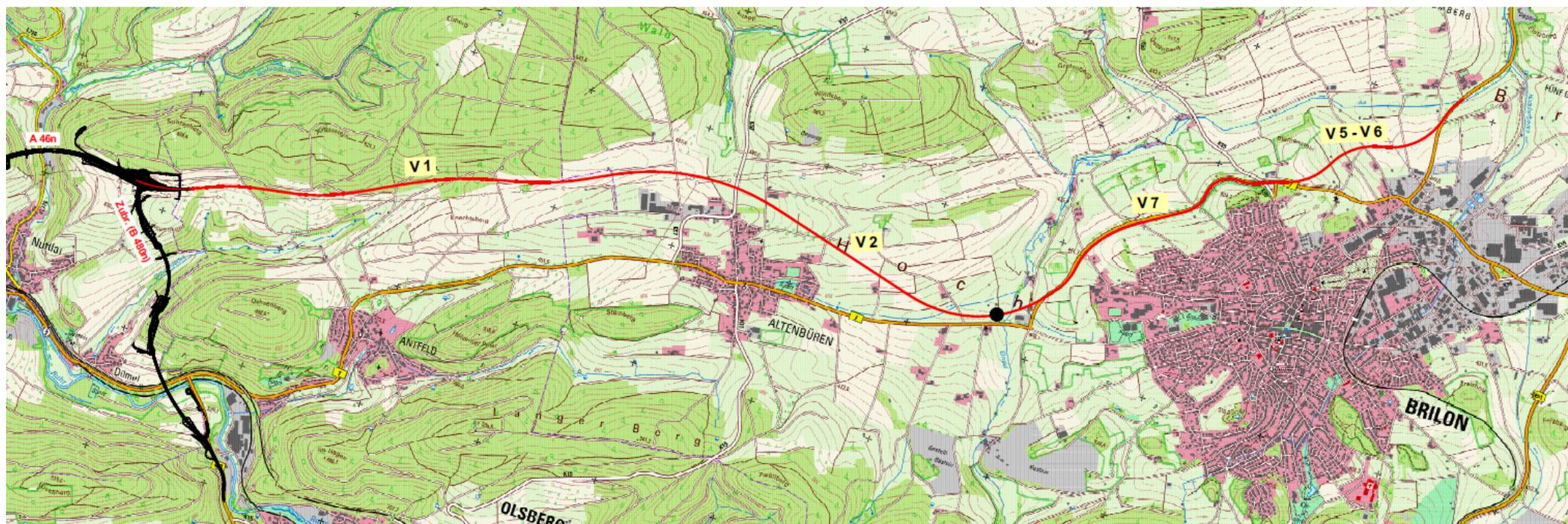
2. Jahreshälfte 2023

voraussichtlich Beginn Linienbestimmungsverfahren des Bundes

- mit Auslegung aller Unterlagen in den Kommunen und einer weiteren Bürgerinformationsveranstaltung und der **Möglichkeit der Betroffenen formal Einwände erheben zu können**, im Ergebnis Beschlüsse der Räte Bestwig, Brilon und Olsberg und darauf folgend Durchführung Linienbestimmungsverfahren durch das Fernstraßen-Bundesamt



Vorzugsvariante für das nachfolgende Linienbestimmungsverfahren.



www.b7n.nrw.de - - - - b7n@strassen.nrw.de