

<b>(Teil)-Projektnummer</b>	B508-G20-HE
<b>Straße</b>	B 508n Schameder bis Frankenberg
<b>Einstufungsvorschlag BVWP-E</b>	WB
<b>Geplante Maßnahme</b>	Neubau (2 und 3 Streifen)
<b>Verfahrensstand</b>	Neu
<b>LABÜ-Aktenzeichen</b>	Kein Aktenzeichen - siehe aber SI 23-05.09 ST: UVS für den Neubau einer Bundesfernstraße, zwischen Erndtebrück und Schwalmstadt (Hessen), Ersatz A 4 (UVS-Scoping-Termin: 27.05.2009)

### **Bewertung des Vorhabens**

#### **Bedarf / Alternativen**

Die neue Verbindung zwischen Schameder (NRW) und Frankenberg (Hessen) ist im aktuellen Landesentwicklungsplan von Nordrhein-Westfalen und im aktuellen Regionalplan von Hessen enthalten. Im Zuge des Neubaus der OU Erndtebrück/Schameder-Frankenberg stellt sich angeblich eine deutliche Entlastungswirkung bezüglich des Verkehrsaufkommens (Durchgangsverkehr) ein. Ebenfalls wird sich dadurch der vorhandene SV-Anteil verringern. Es wird eine deutliche Verkehrsberuhigung erreicht und die Funktionsfähigkeit der innerörtlichen Straßen und Knotenpunkte wiederhergestellt. Damit einhergehend verringert sich innerhalb der Ortschaften die Unfallgefahr. Positive Auswirkungen ergeben sich für das Schutzgut Mensch (Reduzierung Lärm, Abgase usw.) sowie für den Durchgangsverkehr bezüglich Reisezeit und Pünktlichkeit.

#### **Gesamtprojekt – B 508 / B 62 bis Frankenberg**

Das Land NRW hat für die Fortschreibung des BVWP 2030 das Fernstraßenvorhaben NRW B 62/B 508 von Kreuztal-Buschhütten (B54) bis Erndtebrück-Schameder (B480) gemeldet. Dieses Gesamtprojekt besteht aus einer ca. 28 km langen „Kette mehrerer Ortsumgehungen“: B 508 OU Kreuztal B62/B508-G30-NW-T1-NW, B 508 OU Kreuztal/ Ferndorf, B62/B508-G30-NW-T2-NW, B 508 OU Hilchenbach, B62/B508-G30-NW-T3-NW, B 62 OU Erndtebrück (mit OU Schameder) B62/B508-G30-NW-T4-NW.

Diese angestrebte „Kette von Ortsumgehungen“ soll als neue Fernstraßenverbindung von Kreuztal (A4/HTS B 54 n) bis zum Hattenbacher Dreieck (A 5/A4/A7) als Alternative zu der von NRW und Hessen nicht mehr weiterverfolgten geplanten Weiterführung der A4 durch das Rothaargebirge geplant werden. Das Land Hessen hat für den weiteren Verlauf nur den größtenteils auf NRW Gebiet verlaufenden Abschnitt B 508 Schameder –Frankenberg gemeldet, während NRW für den nächsten BVWP nun nur die einzelnen Ortsumfahrungen bis Erndtebrück gemeldet hat.

Durch die massiven Proteste und aufgrund erheblicher Raumwiderstände erwähnt die Meldung NRW nun eine Priorisierung des Ausbaus im Bestand bzw. ortsnaher Umgehungen.

Die geplante Strecke wird keine nennenswerten Entlastungseffekte erzielen, da die Trasse zu weit von den Ortschaften entfernt ist, über die Höhenrücken geführt wird und es sich um 80-90% Ziel- und Quellverkehr handelt (Studien von Prof. Steinbrecher, Uni Siegen). Die Zahlen des überörtlichen Verkehrs Richtung Wittgenstein liegen bei 6.576 Fahrzeugen/24 h (B 508 Lützel, Verkehrsstärkenkarte 2010) und rechtfertigen keinen teuren Straßenneubau.

### Von der Lobby behauptete „Erreichbarkeitsdefizite“:

Bei dem o. g. Verkehrsaufkommen an der Schnittstelle zu dem anzubindenden Raum „Wittgenstein“ in Hilchenbach-Lützel sind keine Erreichbarkeitsdefizite abzubauen. Ein paar Besitzer mittelständischer Betriebe behaupten vehement, unter Erreichbarkeitsdefiziten zu leiden, und versuchen, über die IHK weiteren Druck aufzubauen. Dabei kann von Erschließungsdefiziten keine Rede sein. Für das Industriegebiet Schameder mitten im früheren Naturpark Rothaargebirge wird sogar mit hervorragender Erreichbarkeit geworben! Die Arbeitslosigkeit liegt im Altkreis Wittgenstein unter 4 % und die demografische Entwicklung spricht deutlich für eine Abnahme der Bevölkerungszahl und damit der Verkehrsmengen.

Auch ist eine Schaffung städtebaulicher Potenziale kaum zu erwarten, da der Ziel- und Quellverkehr auf der bestehenden Straße verbleiben wird. Viele Industrie- bzw. Gewerbefirmen an der Straße, besonders im neuen Industriegebiet Schameder, müssen nach wie vor von Personal und Logistik angefahren werden, die Geschäfte und weitere Infrastruktureinrichtungen ebenfalls.

Schon der Bau der OU Kreuztal wurde 2010 auf über 33 Millionen Euro veranschlagt. Aufgrund der sehr schwierigen Topographie dieses Projektes wird der Bau mehrerer Brücken und Tunnel erforderlich, was zu hohen Kosten führt.

### **Alternative Gesamtprojekt**

Die Naturschutzverbände befürworten daher als Alternative die komplette Ertüchtigung im Bestand (Null+-Variante).

Daher schlagen die Naturschutzverbände als Alternative zum Neubau einer Kette von Ortsumgehungen von Kreuztal-Buschhütten bis Erndtebrück-Schameder den Teilausbau der bestehenden Straße B 508 / B62 im Bestand vor. Hierzu können auch partielle Überholspuren an den Bergabschnitten bzw. auf langen Geraden eingeplant werden. Beim Knotenpunkt Kreuztal B 508 könnte eine Brückenverbreiterung mit anschließender Kreisellösung und eine bessere Anbindung an die B54 n (HTS) Entlastung bringen. Da es sich auf der stark belasteten Hauptstrecke B 508 Kreuztal-Hilchenbach vorwiegend um Ziel- und Quellverkehr handelt, sollte das ÖPNV-Angebot, insbesondere Rothaarbahn, verbessert werden. Bushaltestellen sollten durch Busbuchten entschärft werden.

Über die vorhandene Schienenstrecke könnten auch mehr Güter transportiert werden. Ein z. Z. nicht vorhandener Gleisanschluss an das Industriegebiet Erndtebrück-Schameder böte erhebliches Potential. Ein Grundstück für den Gleisanschluss ist reserviert. Allerdings gibt es dazu bisher keine Finanzmittel, und die Firmen halten sich mit Transportzusagen zurück und hoffen auf die FELS. Wenn aber zu wenig Transporte zugesagt werden, gibt es keine Förderung. Ein Bahnbetreiber ist bereit, einen evtl. Anschluss zu bedienen, aber niemand wollte den Anschluss bisher finanzieren.

### **Eingriff in Natur und Landschaft Gesamtprojekt**

Die geplante Strecke zerstört wertvolle Naherholungsgebiete, tangiert das FFH-Gebiet Rothaarkamm und Wiesentäler, durchschneidet Landschaftsschutzgebiete und Biotopverbundsysteme und führt teilweise durch unzerschnittene Räume (UZVR).

Es gefährdet planungsrelevante Arten wie u.a. Baumfalke, Schwarzstorch, Haselhuhn, Wildkatze, Schwarzspecht, Fledermausarten, zerstört bedeutende Waldflächen mit teils langjähriger Naturverjüngung und zerstört einige Quellgebiete.

Hinsichtlich des Klimaschutzes/Energieeinsparung wird bei Realisierung der Planung mehr Verkehr indiziert, es werden Kohlenstoffspeicher wie Wälder (teilweise Altbuchenbestände) zerstört. Eine Minderung der Schadstoffbelastung ist nicht zu erwarten, da nur Verkehr in geringem Maß die neue Straße nutzen wird, der dann Steigungsstrecken von bis zu 6 % mit entsprechend höherem Spritverbrauch zu bewältigen hat.

## **Bewertung des Abschnittes Schameder – Frankenberg - B508-G20-HE**

### **Bedarf**

Neben der Tatsache, dass die Verkehrsmengen je mehr abnehmen, je weiter die Straßen nach Osten in Richtung Frankenberg führen, so fällt auf, dass die Verkehrszahlen nicht den 2-streifigen Neubau einer Bundesfernstraße B 508 von Erndtebrück-Schameder nach Frankenberg rechtfertigen, da es sich in erster Linie um ein örtliches Projekt mit äußerst geringer regionaler oder überregionaler Bedeutung handelt.

Das Verkehrsaufkommen auf der B 62 ist „überschaubar“ und wird durch den hohen Anteil an Ziel- und Quellverkehr innerhalb der Ortslagen, so auch im Zuge der B 62 in der Ortslage Erndtebrück bestimmt:

Erndtebrück (L 720 Rtg. Womelsdorf) bis Leimstruth (K 45), 9.100 Kfz/24h, Lkw-Anteil 9,6 %

Erndtebrück (L 720) bis Erndtebrück (L 720 -> Womelsdorf), 13.000 Kfz/24h, Lkw-anteil 6,5 %

Erndtebrück (OE) bis Erndtebrück (L 720), 8.800 Kfz/24h, Lkw-Anteil 7,6 %

Lützel (L 722) bis Erndtebrück (OE), 6.600 Kfz/24h, Lkw-Anteil 10,1 %

B 508 bis Lützel (L 722), 7.400 Kfz/24h, Lkw-Anteil 8,7 %

Der Ziel- und Quellverkehr wird hier durch das neue Industriegebiet Schameder erzeugt, so dass von einer Entlastung durch die neue Straße keine Rede sein kann.

Gegen den Neubau einer neuen Bundesfernstraßenverbindung zwischen Erndtebrück und Frankenberg sind daher die o.g. genannten Argumente gegen das Hauptprojekt einer neuen durchgehenden Bundesfernstraßenverbindung im Zuge der B 508 / B 62 (Teilprojekte B62/B508-G30-NW-T3-NW, B62 / B508-G30-NW-T2-NW und B62 / B508-G30-NW-T3-NW) anzuführen:

- Mangelnder Bedarf,
- mangelnde Entlastung (wo keine nennenswerte Belastung vorhanden ist),
- kein Bedarf auf weitere „Erschließungen“
- hohe ökologische Schäden
- Geringes NKV-Verhältnis – hier: 1,3

Es muss davon ausgegangen werden, dass aufgrund des stark bewegten Geländes neben Brückenbauwerken auch mehrere Tunnel erforderlich werden, die das Projekt erheblich verteuern würden und somit zu einem noch ungünstigeren NKV führen werden. So sind auch im Projektdossier zu B508-G20-HE zwei Tunnel enthalten!

Es erscheint allerdings hochgradig widersprüchlich, dass hier Tunnel vorgesehen sind, aber im Abschnitt TOU Kreuztal (Projekt B62/B508-G30-NW-T1-NW) der dort notwendige Tunnel aus Kostengründen verweigert bzw. nicht in die Alternativen aufgenommen wurde.

## **Eingriffe Natur und Landschaft**

So wie die verkehrliche Bedeutung einer neuen Bundesfernstraße von NRW nach Hessen abnimmt, je weiter man nach Osten kommt, so nimmt die naturhaushaltliche Bedeutung des Raumes, insbesondere unter Artenschutzrechtlichen Gesichtspunkten zu.

Der Neubau der B 508 zwischen Schameder und Frankenberg verläuft zwischen Leimstruth und Bottendorf durch Waldbereiche und entlang von Siedlungsbereichen sowie über landwirtschaftlich geprägtes Gebiet. Das FFH-Gebiet „Buchenwälder und Wiesentäler bei Bad Laasphe“ (DE-5016-304) südlich von Sassenhausen, auch als NSG festgesetzt, wird angeschnitten; zudem ist hier mit indirekten Auswirkungen weiter in das FFH- und NSG hinein zu rechnen. Östlich davon wird ein schmales, das Gewässer Eder begleitende FFH-Gebiet (auch NSG) mit einer Großbrücke überquert. Erhebliche Beeinträchtigungen können für diese beiden FFH-Gebiete nicht ausgeschlossen werden.

In der Trasse und im direkten Einwirkungsbereich liegen zahlreiche NSG´s (u.a. NSG Arfetal mit großflächigen Nass-, Feucht- sowie Magergrünlandbrachen und u.a. großflächigen, naturnahen, überwiegend bodensauren Buchenwäldern mit natürlichen und naturnahen Quellen und Quellbächen in unterschiedlichster Ausprägung, NSG Buchenwälder und Wiesentäler bei Stünzel, NSG Heuwiese, NSG Bärenkaute) und Biotopverbundflächen mit hoher Bedeutung für den Biotopverbund (u.a. LANUV VB-A-4915-009 Birkel- und Breitenbachtal, VB-A-5016-003 Peripherer Laasphe Forst, VB-A-5016-001 Talsystem von Laasphe, Weisenbach und Nebentäler, VB-A-4916-022 Leisebachtal mit Nebentälern etc.).

Im Regionalplan Arnsberg sind mehrere BSN- Bereiche für den Schutz der Natur ausgewiesen, die von einer neuen B 508 bis nach Hessen mehrfach zerschnitten würden.

Bei Hatzfeld (Eder) werden je zwei benachbarte FFH- und Vogelschutzgebiete zerschnitten, die jeweils in diesem Bereich lagegleich sind. Hier wird zusätzlich ein NSG randlich berührt. Es ist von erheblichen Beeinträchtigungen auszugehen. Insbesondere in den gequerten Waldbereichen im Westen der Strecke werden mehrfach Kernräume (Feucht- und Waldlebensräume) gem. BfN gequert. Das Projekt liegt in diesem Bereich auf langer Strecke innerhalb von Großsäugerlebensräumen (BfN). Weiterhin liegt ein Großteil der Strecke in weiteren Großräumen (Wald- sowie Feuchtlebensräume und Trockenlebensräume). Ein nationaler Lebensraumkorridor (Wald- und Großsäugerlebensräume) (BfN) wird mit einer Großbrücke im Bereich der L 553 überquert. Das ÜSG der Eder wird in mehreren Bereichen gequert. Der Naturpark Rothaargebirge wird durchschnitten (teilweise auch als LSG). Das LSG entlang der Ederaue wird ebenfalls mehrfach gequert. Hier ist mit gravierenden Eingriffen zu rechnen.

Es werden umfangreiche Flächeninanspruchnahmen erforderlich, die in keinem Verhältnis zu den erwarteten Nutzen stehen NKV von nur 1,3!

Die Umweltbetroffenheit wird im PRINS zu Recht als „hoch“ eingestuft.

Das angegebene NKV von nur 1,3 wird aber angezweifelt, da die Summe der Nutzen und die Verkehrsprognosen angesichts des andauernden Bevölkerungsrückgangs zu hoch angesetzt wurden.

Insgesamt ist auch mit höheren Kosten zu rechnen = sehr ungünstiges Nutzen-Kosten-Verhältnis!

## **Artenschutz**

Im Trassennahbereich des Projekts B508-G20-HE als Neubau der B 508 sind die Vorkommen der nachstehend genannten Arten bekannt, deren Populationen massiv vom Neubau der B 508 von Schameder bis Frankenberg betroffen sein werden.

Schon die Untersuchungen zu einer möglichen Bundesfernstraßenverbindung zwischen Kreuztal und Frankenberg in den vergangenen Jahren haben gezeigt, dass die nachstehend genannten Arten im Trassenbereich vorkommen.

Es ist nicht erkennbar, ob die Verbotstatbestände durch entsprechende Artenschutzmaßnahmen vollständig vermieden werden können.

Je nach Variante (Trassenführung) muss mit dem Auslösen von Verbotstatbeständen gem. Artenschutzrecht gerechnet werden:

VSR-RL Artikel 4(2)-Arten: Baumfalke, Habicht, Sperber, Wiesenpieper

VSR-RL Anhang I-Arten: Braunkelchen, Neuntöter, Raufußkauz, Rotmilan, Eisvogel, Kolkrabe, Uhu, Schwarzstorch

FFH-RL Anhang II –Arten: Groppe und Bachneunauge

FFH-RL Anhang IV-Arten: Haselmaus, Zwergfledermaus, Braunes Langohr, Große Bartfledermaus, Kleinabendsegler, Wasserfledermaus, Großes Mausohr, Fransenfledermaus, Geburtshelferkröte, Schlingnatter, Wildkatze, Luchs

Mit Eingriffen in Lebensstätten für folgende im Schutzgebiet vorkommende Vogelarten, auf die sich der Artikel 4 der Vogelschutzrichtlinie bezieht, muss gerechnet werden.

Raufusskauz, Sperlingskauz, Eisvogel, Schwarzstorch, Schwarzspecht, Neuntoeter, Rotmilan, Grauspecht, Wiesenpieper, Bekassine, Braunkehlchen sowie Raubwürger.

Bei südlichen Variantenführungen sind Lebensräume (u.a. Nahrungshabitate) von Schwarzstorch und Braunkehlchen betroffen.

Nachgewiesen ist im gesamten Raum – also auch im Bereich der geplanten Verbindung von Schameder bis Frankenberg – das Vorkommen einer Population der Wildkatze (mindestens 9 Individuen) sowie das Vorkommen des Luchses.

## **Forderung: Streichung**

**Verzicht auf das Projekt B508-G20-HE – 2 bis 3-streifiger Neubau der B 508n von Erndtebrück-Schameder bis Frankenberg (Hessen).**

Der Neubau der B 508 von Schameder bis Frankenberg in vollständig neuer Trassenführung wird abgelehnt. Nichtaufnahme in den BVWP 2030.

Verzicht auf eine Kette von Ortsumgehungen im Zuge der B 508 / B 62 als Ersatz der nicht mehr weiter verfolgten A 4 bis nach Hessen.