

(Teil)-Projektnummer	B62 / B508-G30-NW-T1-NW
Straße	B 508n T-OU Kreuztal (Querspange)
Einstufungsvorschlag BVWP-E	VB
Geplante Maßnahme	Neubau (3 Streifen)
Verfahrensstand	Planfeststellungsverfahren eingeleitet; Erörterungstermin 12/2014
LABÜ-Aktenzeichen	SI 2-03.90 ST / 02.14

Bewertung des Vorhabens

Bedarf / Alternativen Gesamtprojekt

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 Ortsumfahrungen“ : 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 „Kette von Ortsumgehungen“ sollte als Teil einer neuen 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 dienen. Das Land Hessen hat für den weiteren Verlauf nur den großenteils auf NRW Gebiet verlaufenden Abschnitt B 508 Schameder –Frankenberg gemeldet, während NRW für den nächsten BVWP 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. Lt. Fußnote der NRW Meldung nach Berlin „wird die Trasse weitgehend auf der Bestandsstrecke geplant“, was das auch immer heißen soll. Weiter heißt es, „die FELS-Trasse“ –über die Höhenrücken?- „wird nicht weiter verfolgt“.

Das Gesamtprojekt Kreuztal-Buschhütten (B54N) bis Erndtebrück (B480) wird im neuen BVWP 2030 unter der Projektbezeichnung B62/B508 –G30-NW geführt. Das Teilprojekt B62/B508-G30-T4-NW Ortsumfahrung Erndtebrück wurde aufgrund geringer Verkehrszahlen mit niedrigem Nutzen-Kosten Faktor <1 nicht in den BVWP-Entwurf aufgenommen.

Alle weiteren Teilabschnitte B62/B508-G30-NW wurden bis auf den Abschnitt TOU Kreuztal als Weiteren Bedarf mit Planungsrecht angesehen.

Die geplanten Trassenabschnitte führen durch teils sehr schutzwürdige Naturräume, großenteils durch den neu geschaffenen Naturpark Sauerland-Rothaargebirge.

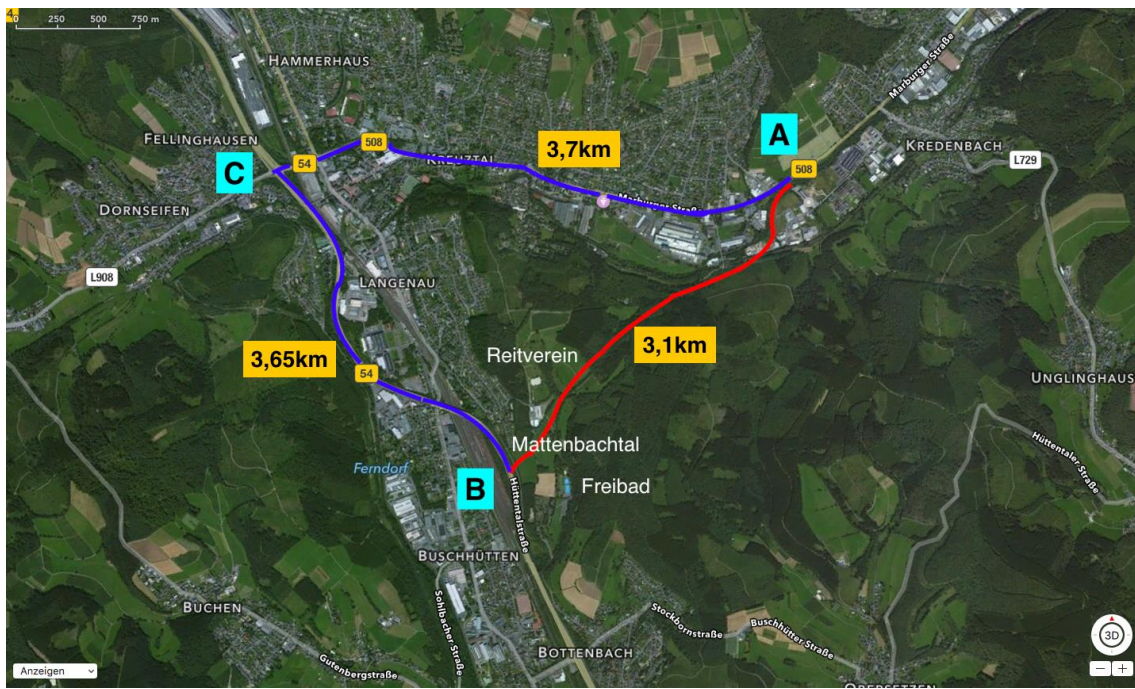
Die geplante Strecke wird keine nennenswerten Entlastungseffekte erzielen, da die Trasse teilweise zu weit von den Ortschaften (OU Hilchenbach)entfernt ist, und es sich um 80-90% Ziel-und Quellverkehr auf der jetzigen B 508 handelt (Studien von Prof. Steinbrecher, Uni Siegen). Die Zahlen des überörtlichen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

Eingriff in Natur und Landschaft Gesamtprojekt

Die geplanten Streckenabschnitte zerstören wertvolle Naherholungsgebiete, tangieren das FFH-Gebiet Rothaarkamm und Wiesentäler, durchschneiden Landschaftsschutzgebiete und Biotopverbundsysteme und führen teilweise durch unzerschnittene Räume.

Sie gefährden planungsrelevante Arten wie u.a. Baumfalke, Schwarzstorch, Haselhuhn, Wildkatze, Schwarzspecht, Fledermausarten, zerstören bedeutende Waldflächen mit teils langjähriger Naturverjüngung sowie Quellgebiete.

Hinsichtlich des Klimaschutzes/Energieeinsparung wird bei Realisierung der Planung mehr Verkehr induziert, 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. Die Verkehre aus Norden und Westen, die über die neue Straße Kreuztal-Ferndorf erreichen bzw. Richtung Osten weiterfahren wollen, müssen außerdem ab der Kreuzung in Kreuztal einen Umweg von 3,1 km fahren, was fast die doppelte Fahrstrecke bedeutet).



Eine Lärminderung (insbesondere bei Ortsumfahrungen) ist nicht zu erwarten: Da alle Siedlungs- und Gewerbe- bzw. Industriegebiete in den Tallagen liegen, wird der hauptsächlich vorhandene Ziel- und Quellverkehr nicht reduziert. Die Verkehrszahlen sprechen nur von 10-20% Durchgangsverkehr. Durch die Steigungsstrecken – bis 6 % - ist eher eine Zunahme des Lärms zu erwarten.

Stichwort Erreichbarkeit: Bei einem Verkehrsaufkommen von lediglich 6.576 Kfz/24 Stunden an der Schnittstelle zu dem anzubindenden Raum „Wittgenstein“ in Hilchenbach-Lützel sind keine Erreichbarkeitsdefizite abzubauen.

Auch ist eine Schaffung städtebaulicher Potenziale (insbes. bei Ortsumfahrungen) kaum zu erwarten, da der Ziel- und Quellverkehr auf der bestehenden Straße verbleiben wird. Viele

Industrie- bzw. Gewerbetrieben an der Straße 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 wird der Bau mehrerer Brücken erforderlich, was zu hohen Kosten führt.

Alternative Gesamtprojekt

Die Naturschutzverbände befürworten daher als Alternative die komplette Ertüchtigung im Bestand (Null+-Variante), wie sie einvernehmlich schon für den Abschnitt B 62 Hilchenbach-Lützel – Erndtebrück in Planung ist. (Straßen NRW, Niederlassung Siegen)

Daher schlagen die Naturschutzverbände als Alternative zum Neubau einzelner 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 einen Straßenneubau. 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.

Der Entwurf des BVWP zeigt für diese Neubauprojekte leider keine Alternativen auf und entspricht in diesem Punkt nicht den Anforderungen einer SUP.

Das höchste Verkehrsaufkommen auf der Strecke in Kreuztal-Ferndorf beträgt nach der Verkehrsstärkenkarte 2010 17.630 Kfz/24 h und ist im Vergleich zu 2005 um 5,4 % gesunken; in Hilchenbach betrug das Verkehrsaufkommen bei Vormwald 3.755 Kfz/24 h und ist um 14,5 % gesunken. Dieses korrespondiert mit den eingetretenen demographischen Entwicklungen im Raum Südwestfalen.

Bewertung des Teil-Abschnittes B 508 OU Kreuztal (HTS – Querspange B 508) B62/B508-G30-NW-T1-NW

Eingriffe in Natur und Landschaft

Im ersten Neubau-Abschnitt der B 508 - Teilortsumgehung (TOU) Kreuztal als 3,1 km lange Verbindung der Hüttentalstraße (B 54/A 4) mit der B 508 alt ab Buschhütten bis Ferndorf verläuft die neue Bundesstraße als übergroß dimensionierte, teilweise vierspurige (!), teilweise aufgeständerte Umgehungsstraße. Aufgrund der Führung über den Höhenrücken in Kreuztal-Buschhütten kommt es abschnittsweise zu sehr starken Einschnitts- und

Dammlagen, welche umfangreiche Baugrundarbeiten und aufwändige Bauwerke erforderlich macht. Die Einschnitte sind bis zu 12 m tief; die Dammlagen über 12 m hoch.

Es kommt hierbei zu Eingriffsbreiten von über 50 m. Dies führt zu einem erheblichen Flächenverbrauch: Lt. Planfeststellungsunterlagen 19,5 ha, während im Projektinformationssystem des BVWP nur 11,5 ha angegeben werden. Der hohe Flächenverbrauch steht den Umweltzielen der Bundesregierung entgegen.

Es kommt aufgrund der erforderlichen Querung von Bachtälern und Infrastruktureinrichtungen (Straßen, Wirtschaftswegen, Bahnstrecke) zu aufwändigen Überführungsbauwerken mit Auswirkungen auf den Naturhaushalt und das Landschafts- bzw. Ortsbild und weit wirkenden Verlärmungen. So muss das Mattenbachtal mit einem ca. 75 m langen Brückenbauwerk und einer Höhe von ca. 7 m gequert werden. Die Querung des Ferndorfbaches, der DB-Strecke und eines Obergrabens erfolgt mit einer 110 m langen und 10 m hohen Brücke. Zudem ist hier noch ein ca. 150 m langer und 10 m hoher Damm quer zum Bachtal erforderlich der negative klimatische Veränderungen im Tal bewirken wird.

Eine Tunnellösung ist bisher nicht intensiv geprüft worden. Allerdings werden auch bei einer Tunnellösung Eingriffe in den Naturhaushalt erfolgen müssen. Komplette Ertüchtigung im Bestand ist deshalb die eindeutig naturverträglichste Lösung.

Bei der vorgeschriebenen Alternativenprüfung wurden weder die Tunnellösung noch andere Möglichkeiten, wie Ausbau der bestehenden Strecke, untersucht. Es wurde bei den Alternativen auf die Variantenuntersuchung der UVS von 1989 verwiesen. Aufgrund von baulichen Veränderungen wie Bau einer inneren Zentrumsumfahrung in der Stadtmitte Kreuztal, dem Weiterbau der B 54 N zum Autobahnendpunkt A4 kann eine fast 40 Jahre alte Studie in diesem Fall nicht als ernstgemeinte Alternativenprüfung gelten.

Durch die Eingriffe – mindestens auf ca. fast 20 ha werden umfangreiche Kompensationsmaßnahmen im Umfang von ca. 43 ha erforderlich. Im Umweltbericht zum BVWP wird dem Abschnitt nur eine geringe negative Umweltwirkung zugesprochen. Die im Planfeststellungsverfahren festgesetzten hohen Kompensationsmaßnahmen von ca. 43 ha zeigen aber die hohe ökologische Bedeutung des Gebietes an. Die Lage des Plangebietes im Naturpark Sauerland –Rothaargebirge und seine Ausweisung als LSG wurden im Umweltbericht nicht berücksichtigt. Die Umweltbetroffenheit des Projektabschnitts muss daher mindestens auf „mittel“ erhöht werden.

Für die betroffenen nach Artenschutzrecht geschützten Arten werden entsprechende Maßnahmen notwendig, damit die Verbotstatbestände gem. Artenschutzrecht nicht ausgelöst werden (u.a. Wildkatze, Haselhuhn, Waldlaubsänger, Baumpieper, Baumfalke, Sperlingskauz, Schwarzspecht, Haselmaus, Großer Abendsegler, Kleine Bartfledermaus, Wasserfledermaus, Zwergfledermaus etc.).

Ob die anzuordnenden Maßnahmen tatsächlich wirksam sein werden, ist stark anzuzweifeln – Kollisionsverluste können jedenfalls nicht ausgeschlossen werden.

Aufgrund der Zerschneidungswirkungen (Großsäugerlebensraum lt. BFN) der neuen Südumgehung werden Grünbrücken notwendig, um den für die Populationen erforderlichen Austausch zu ermöglichen.

Forderungen: Streichung

Kompletter Verzicht auf die Ortsumgehungen. Als Alternative wird der Teilausbau der B 508 / B 62 Von Kreuztal-Buschhütten bis Erndtebrück-Schameder im Bestand vorgeschlagen (Länge: ca. 28 km).

Verzicht auf den Neubau der B 508 im Teil-Abschnitt B 508 OU Kreuztal

Realisierung des Alternativvorschlags Ertüchtigung im Bestand (Null-+-Variante) einschließlich Prüfung einer Tunnelvariante im Abschnitt B 508 Teilorts-umgehung Kreuztal (HTS – B 508 alt).

Beim Knotenpunkt Kreuztal B 508 könnten 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.