

| | |
|--|--|
| (Teil)-Projektnummer | B62/B508-GW30-NW-T2-NW |
| Straße | B 508 OU Kreuztal-Ferndorf |
| Einstufungsvorschlag BVWP-E | WB* |
| Geplante Maßnahme | Neubau 2- und 3-streifen |
| Verfahrensstand | Umweltverträglichkeits-/Variantenuntersuchung hat begonnen |
| LABÜ-Aktenzeichen | SI 84-03.06 ST |

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 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“ sollte 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 dienen. Das Land Hessen hat für den weiteren Verlauf nur den großen- teils 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 Bestands- strecke geplant“, was das auch immer heißen soll. Weiter heißt es, „die FELS-Trasse“ – über die Höhenrücken?- „wird nicht weiter verfolgt“. Ein Projekt „FELS“ erscheint in keiner Planung!

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, größtenteils 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%

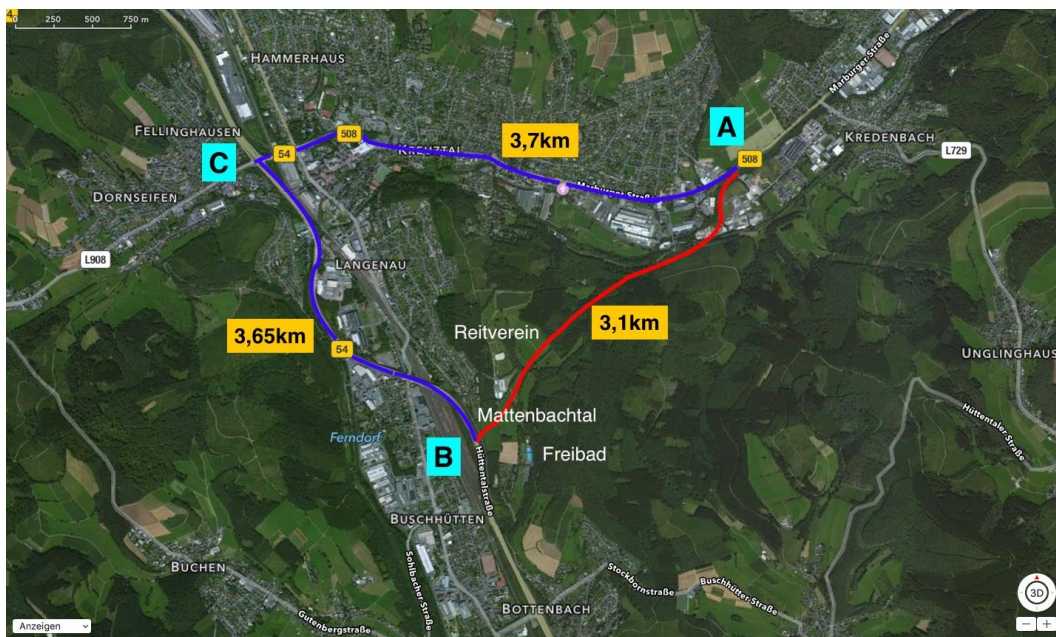
Ziel- und Quellverkehr auf der jetzigen B 508 handelt (Studien von Prof. Steinbrecher, Uni Siegen). Die Zahlen des überörtlichen Verkehrs Richtung Wittgenstein liegen bei 6.576 Fahrzeugen/24 h (Lützel) B 508 (Verkehrsstärkenkarte 2010) und rechtfertigen keinen teuren Straßenneubau.

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 und zerstören 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. Gewerbefirmen 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. Der Bau einer Auf- bzw. Abfahrt Eichen B 54 N (HTS) ist zu prüfen, weil dadurch im Kreuzungsbereich eine hohe Entlastung erreicht werden kann. 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 Neubau B 508 – OU Kreuztal/Ferndorf (Querspange Kreuztal - L 728)

Eingriff in Natur und Landschaft

Dieser Teilabschnitt der neuen Bundesstraßenfernverbindung zwischen dem Ende der A 4 bis nach Hessen im Zuge der B 62/B 508 beginnt im Anschluss an den Teilabschnitt der B 508 Teilortsumgehung (T-OU) Kreuztal an der Querspange der B 508 und soll die

Ortslagen Ferndorf, Kredenbach und Dahlbruch umgehen. Südlich der Ortslage Allenbach ist der Anschluss an die L 728 mit der Weiterführung der OU Hilchenbach vorgesehen.

Laut Lageplan des Projektinformationssystems des BVWP 2030 soll die Umfahrung jetzt ortsnah statt wie zuvor über den Höhenrücken geführt werden. Der Effekt der Zerschneidungswirkung wird dadurch zwar verringert, doch auch bei dieser Trassenführung bleiben hohe Umweltrisiken. Der Umweltbericht weist für den Abschnitt OU Ferndorf eine hohe negative Umweltwirkung aus. Die prognostizierten Verkehrsmengen für beide Strecken sind sehr hoch (von 14.000 Kfz/24 h auf 24 -27000 Kfz/h); sollten sie stimmen, wird es fast zu einer Verdoppelung der Verkehrszahlen kommen. Der geplante Verlauf der neuen Strecke liegt allerdings nur ca. 200-300 m von der jetzigen B 508 entfernt. Die Luftqualität und Lärmemission im Tal wird sich deutlich erhöhen und steht im Widerspruch zu dem Ziel des BVWP laut der der Anmeldung zugrundeliegenden Notwendigkeit. Zitat PRINS

„Durch die Verlagerung der Verkehre aus den engen angebauten Tallagen wird sich die Lärm- als auch Schadstoffbelastung deutlich reduzieren.“

Das zu durchquerende Gebiet ist morphologisch stark in Tal- und Höhenlagen gegliedert; hierdurch entstehen starke Einschnitts- und Dammlagen. Brückenbauwerke und ein Tunnelbauwerk werden erforderlich zur Querung zahlreicher Quellengebiete, Quellen und Fließgewässersysteme. Hierdurch kommt es zu massiven Beeinträchtigungen; insbesondere werden die Einzugsgebiete von Quellen abgeschnitten und Quellbereiche (§ 62er-Biotope) werden beeinträchtigt ebenso wie Biotope des Biotopverbundes NRW sowie geschützte Biotope.

Aufgrund der Topographie wird es zu einem hohen Flächenverbrauch kommen, die in PRINS angegebene Menge von 20,7 ha ist schon hoch, wird aber bei einer Baulänge von 6 km noch höher liegen (Vergleich Abschnitt TOU Kreuztal 3,1 km = 19,5 ha lt. Planfeststellungsunterlagen).

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

Alteichenbestände werden in erheblichen Umfang gefällt werden müssen und entfallen als CO₂-Speichermöglichkeit und als lokale Klimaverbesserer.

Es werden hohe Kompensationsmaßnahmen nötig werden.

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

Forderung: Streichung

Verzicht auf eine Kette von Ortsumgehungen als Ersatz der nicht mehr weiter verfolgten A 4 bis nach Hessen (Gesamtprojekt). 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 Ortsumgehung Kreuztal-Ferndorf (Querspange Kreuztal bis L 728)

Als Alternative wird der Teilausbau als Null-+Variante mit gleichwertiger Prüfung einer Tunnelvariante vorgeschlagen:

Der Teilausbau könnte z.B. durch partielle Überholspuren an den Bergabschnitten bzw. auf langen Geraden erfolgen. 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.