

(Teil)-Projektnummer	B62/B508-G30-NW-T3-NW
Straße	B 508 OU Hilchenbach
Einstufungsvorschlag BVWP-E	WB*
Geplante Maßnahme	Neubau 2 und 3 Streifen
Verfahrensstand	Umweltverträglichkeits-/ Variantenuntersuchung hat begonnen
LABÜ-Aktenzeichen	SI 85-03.06 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 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.

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“. Alles nebulös. 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 (B 508 Lützel, 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, durchschneidet Landschaftsschutzgebiete und Biotopverbundsysteme und führen teilweise durch bisher unzerschnittene Räume.

Sie gefährden planungsrelevante Arten wie u.a. Baumfalke, Schwarzstorch, Haselhuhn, Wildkatze, Schwarzspecht, Fledermausarten und zerstören bedeutende Waldflächen mit teils langjähriger Naturverjüngung und sowie einige 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 der Verkehr die neue Straße nur in geringem Maße nutzen wird und dann Steigungsstrecken von bis zu 6 % mit entsprechend höherem Spritverbrauch zu bewältigen hat.

Im weiteren Verlauf führt die gesamte neue Trasse zu hochgradiger Inanspruchnahme wertvoller, geschützter Biotopflächen (FFH-Gebiete, Natura 2000, NSG) und zur Zerschneidung vorhandener UZVR (fast 940 ha großräumige unzerschnittene verkehrssarme Räume allein im Abschnitt B508-G20-HE). Bei einigen Abschnitten gilt der ökologische Vorbehalt.

Kritik am behaupteten Bedarf

Die geplante Strecke wird keine nennenswerten Entlastungseffekte erzielen, da die Trasse zu weit von den Ortschaften entfernt ist, nach erster Planung 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 62 in Lützel / Verkehrsstärkenkarte 2010) und rechtfertigen keinen teuren Straßenneubau.

Das höchste Verkehrsaufkommen auf der Strecke in Kreuztal-Ferndorf beträgt nach der Verkehrsstärkenkarte 2010 17.630 Kfz/24 Stunden und ist im Vergleich zu 2000 um 5,4 % gesunken; in Hilchenbach betrug das Verkehrsaufkommen nur noch 3.755 Kfz/24 Stunden und ist im Vergleich zu 2005 um 14,5 % gesunken. Dieses korrespondiert mit den eingetretenen demographischen Entwicklungen im Raum Südwestfalen.

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 bis 20% Durchgangsverkehr. Durch die Steigungsstrecken – bis 6 % - ist eher eine Zunahme des Lärms zu erwarten.

Behauptete „Erreichbarkeitsdefizite“:

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. 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 (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 die 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 wenige 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 Stunden 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 17%! gesunken. Dieses korrespondiert mit den eingetretenen demographischen Entwicklungen im Raum Südwestfalen.

Bewertung des Teil-Abschnittes B 508 OU Hilchenbach B62/B508-G30-NW-T3-NW

Bedarf

Der Gutachter hat sich als Vorzugstrasse für eine Südumgehung in vollständig neuer Trassenführung ausgesprochen.

Da gemäß Gesamtbetrachtung die OU-Kette weder hinreichend begründet werden kann noch Aussicht auf Realisierung hat (selbst der vorliegende Entwurf des BVWP sieht keine durchgängige Kette vor!), ist auch dieses Teilprojekt sinnlos. Die Verkehrsmengen belegen eindeutig, dass Hilchenbach keine OU braucht. Der starke Verkehr im westlichen Ferndorftal ist fast ausschließlich Ziel- und Quellverkehr. Für die Strecke Hilchenbach – Erndtebrück ist der Durchgangsverkehr so gering, dass keine Entlastung erreichbar oder nötig ist.

Wo die Topografie es zulässt, hat der Landesbetrieb Straßen NRW bereits heute die Ertüchtigung der B 508 durch Ausbau und Reparaturmaßnahmen begonnen. Die Beseitigung eines schienengleichen Bahnübergangs bei Hilchenbach-Lützel ist bereits in Vorbereitung. Der

Rat der Stadt Hilchenbach hat eine mögliche Südumgehung zwischen Hilchenbach und Grund abgelehnt (Ratsbeschluss); u.a. auch deshalb, weil laut Verkehrsgutachten eine Verkehrsentslastung der Hilchenbacher Stadtmitte nicht erreicht werden kann! Die Verkehrsströme laufen nicht in Richtung der vorgeschlagenen OU Richtung Erndtebrück.

Umweltauswirkungen

Auch die Untersuchungen des Landesbetriebs Straßen NRW haben ergeben, dass für einige Abschnitte aus topografischen Gründen und wegen des Schutzstatus angrenzender Flächen keine neue Trassenführung möglich ist. Jede Variante führt zu deutlichen Eingriffen in das NSG „Rothaarkamm und Wiesentäler“. Es ist Teilgebiet des gemeldeten FFH-Gebietes DE-5015-301 „Rothaarkamm und Wiesentäler“.

Der Neubau der B 508 OU Hilchenbach verläuft zwischen Allenbach und der bestehenden B 508 über hügeliges Waldgebiet. Am Bauende berührt das Projekt randlich das o.g. FFH-Gebiet und ein Naturschutzgebiet, das mit dem FFH-Gebiet weitgehend deckungsgleich ist. Erhebliche Beeinträchtigungen sind wahrscheinlich. Südlich davon wird ein WSG der Zone 1 berührt. Das Projekt quert auf seiner gesamten Länge Großräume (Großsäuger- und Waldlebensräume). Auch Kernräume (Waldlebensräume) (BfN) werden nördlich von Ruckersfeld durchfahren. Das Gebiet liegt ansonsten vollständig in einem LSG sowie in einem Naturpark. Wegen der Betroffenheit eines FFH-Gebiets, mehrerer weiterer gesetzlicher Schutzgebiete und des BfN-Lebensraumnetzwerks hat das Projekt ein hohes Konfliktpotenzial.

Das betroffene FFH-Gebiet und NSG zeichnet sich aus durch das Vorkommen von regional und überregional bedeutsamen Lebensräumen und Lebensstätten seltener und gefährdeter sowie landschaftsraumtypischer Tier- und Pflanzenarten eines ausgedehnten Waldkomplexes mit seinen naturnahen Fließgewässersystemen und Wiesentälern. Es hat sich ein ausgeprägtes Mosaik von eng miteinander verzahnten, verschiedenartigen wertvollen

Biotopten mit großer standörtlicher Vielfalt gebildet, insbesondere bodensauren Buchenwäldern, Birken-Moorwäldern, teilweise mit Karpatenbirke, einem Schluchtwald, Übergangs- und Schwingrasenmooren, Quellen, typisch ausgebildeten Mittelgebirgsbächen als potentielle Lebensräume des Lachses mit ihrer Unterwasservegetation, ihren uferbegleitenden Gehölzstrukturen, angrenzenden Auenwäldern und Feuchtwiesen, feuchten Hochstauden- und Waldsäumen, Borstgrasrasen und Pfeifengraswiesen, Niedermoorwiesen und Kleinseggenrieden, Magerweiden und -wiesen sowie Grünlandbrachen.

Hierbei sind die Lebensräume und Vorkommen der wildlebenden Tier- und Pflanzenarten, die in den Anhängen I, II und IV der FFH-Richtlinie aufgeführt sind von besonderer Bedeutung für den Naturhaushalt. Soweit Lebensräume oder Arten bedroht sind und ihre Erhaltung von besonderer Bedeutung ist, sind sie als prioritär eingestuft (Lebensräume gemäß Anhang I der FFH-Richtlinie): Fließgewässer mit Unterwasservegetation (3260), Borstgrasrasen (6230, prioritär), Pfeifengraswiesen auf kalkreichen, torfigen und tonig-schluffigen Böden (6410), Feuchte Hochstaudenfluren (6430), Glatthafer- und Wiesenknopf-Silgenwiesen (6510), Berg-Mähwiesen (6520), Übergangs- und Schwingrasenmoore (7140), Hainsimsen-Buchenwald (9110), Moorwälder (91D0, prioritär), Erlen-Eschen- und Weichholz-Auwälder (91E0, prioritär) sowie Schlucht- und Hangmischwälder (9180, prioritär).

Artenschutz

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

FFH-RL Anhang II –Arten: Groppe und Bachneunauge

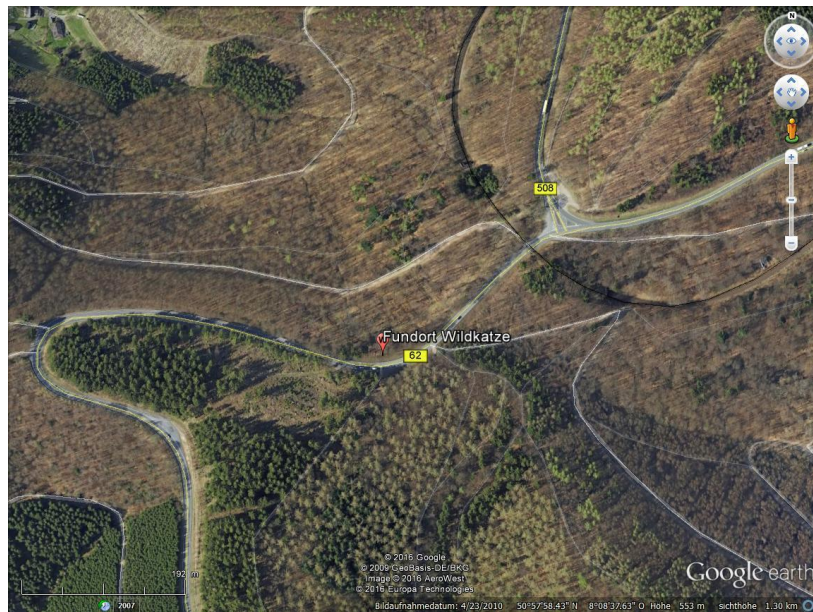
FFH-RL Anhang IV-Arten: Haselmaus, Zwergfledermaus, Braunes Langohr, Geburtshelferkröte

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

Rauhfußkauz, Sperlingskauz, Eisvogel, Schwarzstorch, Schwarzspecht, Neuntöter, Rotmilan, Grauspecht, Wiesenpieper, Bekassine, Braunkehlchen sowie Raubwürger.

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

Nachgewiesen ist im gesamten Raum – also auch im Bereich der geplanten Ortsumgebung Hilchenbach – das Vorkommen einer Population der Wildkatze (mindestens 9 Individuen).



Bewertung der Planung im Rahmen der SUP:

Die im Plan behaupteten Einsparungen an Kraftstoff und Emissionen sind völlig unrealistisch wegen der topografisch bedingten starken Steigungsabschnitte – derzeit folgen die Straßen überwiegend den Tälern.

Die Schäden an Natur und Umwelt wurden völlig unzureichend bewertet. Der Wert von UZVR wurde nicht genügend berücksichtigt. Der Schutz der Kultur- und Erholungslandschaft (der NP Sauerland-Rothaargebirge ist der zweitgrößte Naturpark Deutschlands) wird ignoriert. Die Belange der Biodiversitätsziele fehlen in der Bewertung.

Das Projekt hat keine Funktion im übergeordneten Netz. Verkehrsstauungen kommen praktisch nie vor, außer in der Kernortslage Kreuztal.

Das Projekt widerspricht nicht nur dem Ziel der Reduzierung des Flächenverbrauchs sondern fördert diesen doppelt, weil einige Lokalpolitiker an der Trasse schon weitere Gewerbegebiete planen möchten.

Forderung: Streichung

Verzicht auf eine Kette von Ortsumgehungen als Ersatz der nicht mehr weiter verfolgten A 4 bis nach Hessen (Gesamtprojekt).

Vollständiger Verzicht auf den Neubau der B 508 als Südumgehung Hilchenbachs.

Als Alternative wird der Teilausbau der B 508 / B 62 von Kreuztal-Buschhütten bis Erndtebrück-Schameder im Bestand vorgeschlagen (Länge: ca. 28 km)

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

Da es sich auf der stark belasteten Hauptstrecke B 508 Kreuztal-Hilchenbach vorwiegend um Ziel- und Quellverkehr handelt, sollte das ÖPNV-Angebot, insbesondere die Rothaarbahn, verbessert werden. Über die vorhandene Schienenstrecke könnten auch mehr Güter transportiert werden.