

<b>(Teil)-Projektnummer</b>	B7/B480-G10-NW-T1-NW
<b>Straße</b>	B 7 Bestwig/Nuttlar (A 46) – Brilon (B 480)
<b>Einstufungsvorschlag BVWP-E</b>	VB
<b>Geplante Maßnahme</b>	3-streifiger Neubau
<b>Verfahrensstand</b>	Vorentwurf begonnen (Planungsauftrag)
<b>LABÜ-Aktenzeichen</b>	HSK 10-12.03 ST

### **Bewertung des Vorhabens**

#### **Bedarf / Alternativen**

Nach den Verkehrszählungen hat sich der Straßenverkehr nicht so entwickelt, wie dieses prognostiziert wurde; generell ist eine Stagnation des Verkehrs zu verzeichnen:

**Verkehrszählung 2005** (Manuelle Straßenverkehrszählung 2005 - Ergebnisse auf Bundesstraßen (freie Strecke) - Stand: 02.04.2007)

L 776 bis L 743: 13.700 Kfz/24h, Schwerlastanteil 8,8 %  
L 743 bis B 480: 7.400 Kfz/24h, Schwerlastanteil 10,0 %  
B 480 bis K 59, 14.000 Kfz/24h, Schwerlastanteil 8,9 %

**Verkehrszählung 2010** (Manuelle Straßenverkehrszählung 2010 - Ergebnisse auf Bundesstraßen - Stand: 22.12.2011)

L 776 bis L 743, 14.000 Kfz/24h, Schwerlastanteil 10,2 %  
L 743 bis B 480, 7.000 Kfz/24h, Schwerlastanteil 11,3 %  
B 480 bis K 59, 12.000 Kfz/24h, Schwerlastanteil 12,6 %

[http://www.bast.de/DE/FB-V/Fachthemen/v2-verkehrszaehlung/Daten/2000\\_1/Jawe2000.html?nn=605096](http://www.bast.de/DE/FB-V/Fachthemen/v2-verkehrszaehlung/Daten/2000_1/Jawe2000.html?nn=605096)

Diese verkehrlichen Einschätzungen der Naturschutzverbände wurden im 2. UVS-AK-Termin (Ergebnis der UVS-Raumanalyse) im Verfahren zum Neubau der B 7 zwischen Bestwig-Nuttlar und Brilon (Labü-Aktenzeichen HSK 10-12.03 ST) am 17.03.2016 von Strassen NRW - Regionalniederlassung Sauerland-Hochstift bestätigt. Die Regionalniederlassung geht davon aus, dass die Prognosezahlen Verkehr stagnieren (eine aktualisierte Verkehrsprognose wird zum 3. UVS-AK-Termin = Bewertung der untersuchten Varianten vorgelegt. Zur Zeit geht man von einer Belastung auf der zu planenden B 7 n von ca. 12.000 bis 15.000 Kfz/24h mit einem LKW-Anteil von ca. 12 bis 15 % aus. Die Zahlen der Verkehrszählung aus 2015 sind (noch) nicht verfügbar.

#### **Alternativen**

Im bisherigen Verfahren (Aktueller 2. UVS-AK-Termin (Ergebnis der UVS-Raumanalyse) am 17.03.2016) wurde dargestellt, dass die dem BVWP 2030 zugrunde gelegte linienbestimmte Trassenführung aus verschiedenen Gründen nicht weiter verfolgt werden kann; maßgeblich ist hierbei, dass die bei dieser Trassenführung auftretenden Verbotstatbestände gem. § 44 BNtSchG nicht überwunden werden können; siehe unten.

Entgegen der Auffassung im Projekt-Dossier zum Projekt B7/B480-G10-NW-T2-NW besteht die Möglichkeit einer alternativen Trassenführung mit der insbesondere die Artenschutzprobleme weitgehend vermieden werden können. So soll in der UVS als Alternative der Ausbau der bestehenden Ortsdurchfahrten der B 7 geprüft werden. Hierzu bestand Einigkeit der maßgeblichen Beteiligten im UVS-Termin. Die Anbindung an das Autobahnende der sich im Bau befindlichen A 46 in Bestwig/Nuttlar ist aufgrund der

Topographie nur über geplante B 7n verkehrsplanerisch zu realisieren. Allerdings kommt es auch hier zu Artenschutzproblemen durch Verlust von Brutplätzen des Raubwürgers . Das im Dossier benannte Problem, dass der gesamte Durchgangsverkehr von Altenbüren talwärts nach Antfeld geführt, um hinter Antfeld wieder den Anstieg zur AS Nuttlar zu bewältigen. besteht laut Aussagen im Termin gar nicht!

## **Eingriff in Natur und Landschaft**

Der Neubau der B 7 (drei Fahrstreifen) führt in der dem Entwurf des BVWP 2030 zugrunde gelegten linienbestimmten Trassenführung zu einem sehr hohen Umweltrisiko! Es kommt zu erheblichen Eingriffen in zahlreiche wertvolle, geschützte Biotope und Flächen mit besonderer und herausragender Bedeutung für den Biotopverbund sowie zu Verlusten von mehreren Bruthabitaten von geschützten Arten.

Auch im Projektdossier zum Projekt B7/B480-G10-NW-T2-NW (Prins) können erhebliche Umweltauswirkungen einschl. FFH- und Artenschutz nicht ausgeschlossen werden:

*„Neubauprojekt westlich von Brilon in einem überwiegend stark bewegten geprägten Landschaftsraum, insbesondere mit Grünlandnutzung. Nördlich der Trassierung schließen sich unmittelbar größere zusammenhängende Waldgebiete an. Innerhalb der Wirkzone des Vorhabens liegt ein kleinräumiger Bestandteil eines Komplexes mehrere Kuppenstandorte, die zusammen ein FFH-Gebiet bilden. Erhebliche Beeinträchtigungen durch indirekte Wirkungen können nicht vollständig ausgeschlossen werden. Nationale Lebensraumachsen (einmal Anspruchstyp Waldlebensräume, einmal Anspruchstypen Waldlebens- und Feuchtlebensräume) sind an zwei Stellen betroffen. Im Bereich dieser Querungen sind Brückenbauwerke zur Aufrechterhaltung der Durchlässigkeit vorgesehen. Vorhabenbedingt kommt es zu Zerschneidungen von Großsäugerlebensräumen (BfN), teilweise auch von Großräumen (insbesondere Waldlebensräume) (BfN). Im Bereich der randlichen Zerschneidung eines Kernraumes (Feuchtlebensraum) (BfN) ist ein Brückenbauwerk vorgesehen. Der westliche Trassenabschnitt liegt innerhalb eines Naturparks, der überwiegend als LSG ausgewiesen ist. Teilflächen, z.B. im Bereich von Fließgewässern, sind als NSG ausgewiesen. Die Trassierung grenzt unmittelbar an ein NSG an.“*

Im bisherigen Verfahren wurde diese Einschätzung in der UVS) bestätigt; insbesondere wird davon ausgegangen, dass artenschutzrechtliche Kompensationsmaßnahmen nicht möglich sind, und somit die Verbotstatbestände gem. § 44 BNtSchG bestehen!

So liegt im Wirkungsbereich der geplanten Straßentrasse das FFH-Gebiet „Kalkkuppen bei Brilon“ (DE-4617-303), zugleich Naturschutzgebiet „Blumenstein“(NSG der Gruppe Kalkkuppen) und Teil der Biotopverbundflächen herausragender Bedeutung „Kalkkuppen bei Brilon“ (LANUV NRW:VB-A-4517-003) - ein Biotopmosaik aus Kalkfelsen mit Pionierfluren und Kleinfarn-Vegetation, Magerrasen, Kalk-Halbtrockenrasen, Gebüsch und Magerweiden.

Die Briloner Kalkkuppen stellen nach dem Biotopverbunddokument des LANUV herausragende Biotopinseln auf der Briloner Hochfläche mit hoher struktureller Vielfalt und einem vielfältigen floristisch-vegetationskundlichen Strukturen und beherbergen zahlreiche, tlw. hochgradig gefährdete Pflanzenarten.

Auch das das NSG „Gretenberg“ (Biotopmosaiks aus Heide, Borstgras- und Magerrasen) liegt im Einwirkungsbereich der Straße. Das NSG „Talsystem der Glenne“, zugleich Teil des landesweiten Biotopverbunds von herausragender Bedeutung (VB-A-4516-002 Glenne-Bachtal-Biotopkomplex im Briloner Stadtwald) ist von der geplanten Trassenführung direkt betroffen.

Von dem Projekt sind unmittelbar mehrere gesetzlich geschützte Biotope mit den Biotoptypen der Seggen- und binsenreiche Nasswiesen, Quellbereiche sowie natürliche Fließgewässer und artenreiche Magerwiesen, -weiden (LANUV NRW: GB-4517-500, GB-4617-202, GB-4617-203, GB-4517-497) sowie Flächen des Biotopverbund besonderer Bedeutung (LANUV NRW: VB-A-4513-023, VB-A-4517-015, VB-A-4517-018, VB-A-4517-014) betroffen.

Die Auswirkungen der in den 70er Jahren linienbestimmten Trasse auf den besonderen Artenschutz haben sich im Zuge der Erarbeitung einer aktuellen UVS als so gravierend herausgestellt, dass selbst die betroffenen Kommune Brilon diese Trassenplanung ablehnt und vielmehr einen weitgehenden Ausbau der B 7 fordert (siehe Protokoll des 2. UVS-AK-Termin (Ergebnis der UVS-Raumanalyse) am 17.03.2016).

Aufgrund der Führung der linienbestimmten Trasse der B 7n in stark topographisch bewegtem Gelände kommt es zu erheblichen Eingriffen durch die erforderlichen Böschungsbauwerke in Damm- oder Einschnittlagen, die Brückenbauwerke (z.B. Talbrücke Knechtsberg; Talbrücke Glenne, Talbrücke Schwelgenkamp, Talbrücke Fülßenbecke), und Überführungsbauwerke sowie der Bauwerke an den Anschlussstellen der L 776/A 46 und des Gewerbegebietes bei Altenbüren. Umfangreiche Kompensationsmaßnahmen werden notwendig zur Kompensation der erheblichen Eingriffe in den Naturhaushalt und das Landschafts- bzw. Ortsbild.

Ergebnis der Raumanalyse: da die linienbestimmte Variante (Variante 1) zu erheblichen Problemen mit dem Artenschutz führt, die sich voraussichtlich nicht lösen lassen (Verluste mehrerer Brutplätze Feldlerche und Raubwürger; beim Raubwürger aufgrund der Raumansprüche praktisch keine CEF-Maßnahmen umsetzbar), Zerschneidung und Entwertung eines nachgewiesenen Wildkatzenhabitates, weitere Zerschneidungswirkungen, Verluste landwirtschaftlicher Flächen; Beeinträchtigungen Erholungseignung etc., sieht der Gutachter kaum Verwirklichungsmöglichkeiten der linienbestimmten Trasse (Variante 1).

Der Gutachter empfiehlt daher die Variante 2 mit Einschwenkung auf die bisherige Trasse der B 7 alt hinter Altenbüren weiter zu verfolgen. Die Regionalniederlassung wies hierzu darauf hin, dass die B 7 n als überregionale 1+2 (also in Abschnitten drei Fahrspuren) NCIHT den landwirtschaftlichen Verkehr aufnehmen könne und auch sonst nicht vollständig auf der Trasse der B 7 alt geführt werden könne; dieses gilt insbesondere für den östlichen Abschnitt mit einer großzügigeren nördlichen Umfahrung von Brilon und Anbindung an die B 480. Der Gutachter wies darauf hin, dass der Neubau der B 7 n vom Bauende der A 46 bei Bestwig-Nuttlar über Olsberg bis Brilon nur mit der Führung der Variante 2 umgesetzt werden könne, da hier Raumwiderstände geringer seien und keine oder nur wenige CEF-Maßnahmen erforderlich seien und sich somit die artenschutzrechtlichen Anforderungen erfüllen ließen.

Die Vertreter von HLB, ULB und Forst sprachen sich für die Weiterverfolgung der Variante 2 aus. Auch die Stadt Brilon lehnt die Variante 1 ab und sprach sich für die Weiterverfolgung der Variante 2 aus. Die Stadt Olsberg hingegen sieht eher die Variante 1 als wünschenswert an.

Naturschutzverbände, ULB und Forst sprachen sich für stellenweise Erweiterungen des Untersuchungsgebietes aus im Hinblick auf die Variante 2 aufgrund artenschutzrelevanter Funktionsbeziehungen. Die Naturschutzverbände wiesen hierzu darauf hin, dass sich bei Verdichtung der Fledermausuntersuchungen bzw. -Bewertungen aufgrund der fledermausrelevanten Raumausstattung bzw. der Fledermausraumansprüche noch weitere negative Aspekte zur Variante 1 ergeben werden, dieses gilt auch für die landwirtschaftlichen Wirkungen aufgrund der hohen Flächenansprüche infolge Flächenverbrauch für die B 7 n als auch für die Kompensationsmaßnahmen (der Gutachter geht derzeit von mind. ca. 500 ha (!) allein für artenschutzrelevante Kompensationsmaßnahmen aus).

### **Forderung: Streichung**

Verzicht des 3-streifigen Neubaus der B 7 zwischen Bestwig-Nuttlar und Brilon in der Führung der in den 70er Jahren linienbestimmten Trasse, welche der Projektbewertung zum Entwurf des BVWP 2030 zugrunde liegt.

Ein Ausbau der B7 im Bestand in Anlehnung an die der UVS im Variantenvergleich vorgesehenen Trassenvariante 2 kann – trotz immer noch erheblichen Auswirkungen

(insbesondere im Bereich des Bauendes der A 46 bei Bestwig) – von den Naturschutzverbänden akzeptiert werden.

Es ist jedoch die Unterstützung und möglichst weitgehende Nutzung und Ausbau der vorhandenen Schieneninfrastruktur für den ÖPNV und den Güterverkehr erforderlich.