




**Straßen.NRW**

Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen



**BÜRGERGUTACHTEN  
B7n: Neubau  
zwischen Bestwig-  
Nuttlar und Brilon**

2021 / 2022

SCHLUSSBERICHT ZUM  
DIALOGFORUM DER B7n  
MIT ZUFALLSBÜRGERINNEN  
UND -BÜRGERN.

# IMPRESSUM

**Herausgeber**

Landesbetrieb Straßenbau NRW  
Lanfertsweg 2  
59872 Meschede  
[www.strassen.nrw.de](http://www.strassen.nrw.de)

**Text:** Zufallsbürgerinnen und -bürger des Dialogforums

**Redaktion:** Dialog Basis  
[www.dialogbasis.de](http://www.dialogbasis.de)

**Broschürendesign:**  
Selbach Design  
[www.selbachdesign.com](http://www.selbachdesign.com)

**Fotos:**

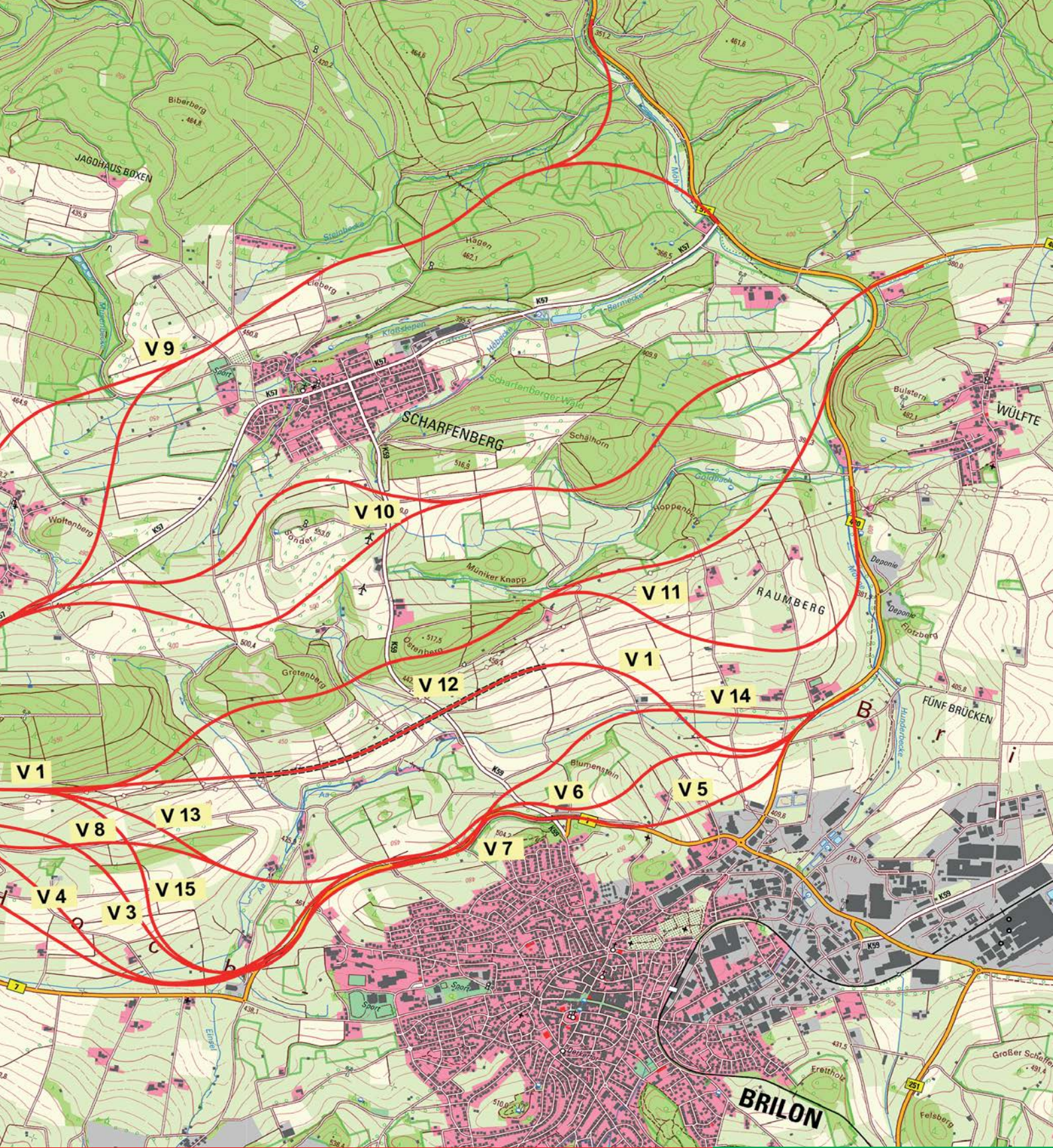
Titelseite: Hans Blossey  
Seite 6; 9; 23; 25: Dialog Basis  
Seite 7; 17; 20-21; 30: Straßen.NRW  
Seite 11: Adobe Stock, alauda arvensis;  
Adobe Stock, Felis silvestris; Adobe Stock, Mircea  
Bezergheanu, Lanius Collurio; Adobe Stock, Lanius excubitor  
Expertenfotos: Privat  
Rückseite: Hans Blossey  
Kartenmaterial: Straßen.NRW

# INHALT

<b>ZUSAMMENFASSUNG</b>	6
<b>PROZESS</b>	8
<b>ARTEN- UND NATURSCHUTZ</b>	10
Ergebnisse der Umweltverträglichkeitsstudie - Dipl.-Biologe Andreas Kuhlmann von Kuhlmann & Stucht GbR / Benjamin Hamann, Büro weluga Umweltplanung	10
Juristisches Zusatzgutachten Dr. Markus Lau, Rechtsanwalt und Fachanwalt für Verwaltungsrecht	10
Diskussion& Bewertung	12
<b>LANDWIRTSCHAFT</b>	19
Vortrag zu möglichem Unternehmensflurbereinigungsverfahren – Ralf Helle, Experte der Bezirksregierung Arnsberg	19
Anhörung betroffener Landwirte	20
Diskussion und Bewertung	22
<b>MENSCH &amp; NUTZER</b>	25
Zusammenfassung des Verkehrsgutachtens von Friedhelm Kossmann, Leitender Ingenieur bei SSP Consult Beratende Ingenieure GmbH	25
Diskussion & Bewertung	29
<b>WIRTSCHAFTLICHKEIT</b>	34
Wirtschaftlichkeitsbewertung Straßen.NRW	34
Diskussion & Bewertung	36

<b>ZUSAMMENFASSENDE BEWERTUNG</b>	38
Abschnitt I	38
Abschnitt II	39
Abschnitt III	40
Abschnitt IV	42
<b>FAZIT ABSCHNITT I-IV</b>	43
Dank an die Expertinnen und Experten	46





## ZUSAMMENFASSUNG



Rund 30 zufällig ausgewählte Bürgerinnen und Bürger aus Brilon, Scharfenberg, Altenbüren, Antfeld und Nuttlar haben sich in fünf Veranstaltungen des Dialogforums vertieft mit der Linienführung der B7n auseinandergesetzt. Sie haben Expertinnen und Experten zum Arten- und Naturschutz, zur Landwirtschaft und zu Verkehr, Lärm und Emissionen angehört und mit betroffenen Landwirten und Unternehmen direkt gesprochen.

Die Zufallsbürgerinnen und Zufallsbürger haben sich mit großem Engagement tief in die Themen eingearbeitet und eine Vielzahl von Anregungen gegeben. Im Beteiligungsprozess entstanden sieben neue Varianten, die Anschlussstelle westlich von Brilon wurde dichter an das Busdepot gelegt und spezifische Anpassungen an die Variante 7 in Form von einer Spangenlösung für die Ortsumfahrung Brilon entwickelt. Alle Vorschläge des Dialogforums wurden von Straßen.NRW geprüft und bei der weiteren Planung mit berücksichtigt.

Das Dialogforum mit den Zufallsbürgern war eingebettet in weitere Maßnahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung. So gab es stets parallel einen Politischen Begleitkreis mit Politik vor Ort, Vertretenden des Kreises und Abgeordneten des Landtages, des Bundestages und des EU-Parlaments. Zusätzlich fand ein großes Landwirtschaftsforum für die Region statt. Es wurde kontinuierlich in der Presse berichtet und alle Vorträge in Form von Filmen und Präsentationen auf die Webseite [www.b7n.nrw.de](http://www.b7n.nrw.de) gestellt. Eine umfangreiche Fragen- & Antwortenliste findet sich ebenfalls dort. Zusätzlich wurde mit einem Newsletter und einer Projektzeitung informiert.

Ziel des Dialogforums war es, die Variantenkombination zu finden, die in der Gesamtabwägung der diskutierten Kriterien – Arten- und Naturschutz, Anwohnerbelange, Belange der Landwirtschaft, verkehrliche Kriterien, Lärm, Emissionen – die wenigsten Betroffenen auslöst. Ein komplexer Abwägungsprozess also.

**Die Bürgerinnen und Bürger des Dialogforums haben ihre Variante gefunden. Sie empfehlen mit großer Geschlossenheit bei einer Enthaltung die Variantenkombination 1-15-7-5.**



In den Dialogforen haben wir Zufallsbürgerinnen und Zufallsbürger neue Streckenführungen der B7n erarbeitet. Aus unserer Sicht gibt es dadurch weniger Belastungen. Dies zeigt den Mehrwert der Öffentlichkeitsbeteiligung.

## Begründung:

- Im Abschnitt I zwischen der Anschlussstelle Nuttlar und Altenbüren wird die Variante 1 von allen Seiten aus Sicht des Arten- und Naturschutzes und aus Sicht der Landwirtschaft als unproblematisch bewertet. Sie bündelt die Infrastruktur und entlastet Antfeld deutlich.
- Im Abschnitt II zwischen Altenbüren und Brilon hat das Dialogforum eine eigene, ortsferne Variante 15 vorgeschlagen. Aus Sicht des Arten- und Naturschutzes gilt der Abstand zum Raubwürger – ähnlich wie bei der Variante 4 – als lösbar. Die Variante 15 geht über Felder und nicht durch Waldgebiete. Aus Sicht der Anwohnerinnen und Anwohner erzeugt sie die geringste Lärmbelastung in Altenbüren und erhält das Naherholungsgebiet. Auch für die Landwirtschaft entstehen die geringsten Betroffenheiten, weil hier keine Höfe von ihren Weideflächen abgeschnitten werden. Verkehrlich bietet sie den wichtigen Anschluss westlich von Brilon, so dass die Ortsdurchfahrten von Antfeld und Altenbüren deutlich entlastet werden. Das Dialogforum spricht sich deshalb geschlossen bei nur einer Enthaltung für die Variante 15 als Vorzugsvariante aus.
- Im Abschnitt III nördlich von Brilon empfehlen die Zufallsbürger die Variante 7. Sie liegt weitgehend auf dem Verlauf der alten B7. Aus Sicht des Arten- und Naturschutzes ist es hier vor allem der deutlich geringere Flächenverbrauch der Variante 7, den die Zufallsbürgerinnen und Zufallsbürger als besonders wichtig ansehen. Die Landwirtschaft ist hier deutlich weniger belastet, weil nur wenig zusätzliche, neue Fläche benötigt wird. Verkehrlich wird die Variante 7 nur gewünscht, wenn die von den Bürgerinnen und Bürgern vorgeschlagene Spangenlösung am Mühlenweg und der Scharfenberger Straße auch umgesetzt werden, um den innerörtlichen Verkehr so weit wie möglich zu entlasten. Die Belastung des Kreisverkehrs jetzige B7 / B480 (Möhnstraße) ist zwingend mit zu berücksichtigen.
- Im Abschnitt IV müsste die Variante 5 nach Norden verlegt werden, um der geplanten Erweiterung des Gewerbegebiets ausreichend Raum zu lassen. Auch hier müssen die Belange der Landwirtschaft sensibel berücksichtigt werden.

Im letzten Dialogforum wurden auch die Kosten der verschiedenen Varianten diskutiert. Die Variantenkombination 1-15-7-5 liegt hier im Mittelfeld. Bei drei Enthaltungen spricht sich die Gruppe auch angesichts der höheren Kosten geschlossen und ohne Gegenstimmen für die Umsetzung der Variante 15 aus.

Das Dialogforum stellt fest, dass die B7n ein bedeutender Wirtschaftsfaktor und eine Lebensader für die Menschen der Region ist. Es geht hierbei auch um die Sicherung der Arbeitsplätze künftiger und bestehender Gewerbeansiedlungen.

Das Dialogforum wünscht sich einstimmig eine schnelle Umsetzung der B7n zur Entlastung der Ortsdurchfahrten. Die Zufallsbürgerinnen und Zufallsbürger haben sich klar und geschlossen positioniert. Sie wünschen sich deshalb vor allem, dass ihr Votum von Straßen, NRW und der Politik vor Ort, auf Kreisebene, im Land und auf Bundesebene gehört und berücksichtigt wird.



Ich fand das Forum sehr spannend und es hat großes Interesse bei mir geweckt.



Am Ende des Dialogforums kann man nur hoffen, dass dieser Meinung auch seitens Planung und Politik Sorge getragen wird.

## PROZESS

„Die B7n und ihre Varianten sind ein hochemotionales Thema“, fasste einer der rund 30 zufällig ausgewählten Bürgerinnen und Bürger anlässlich des ersten Dialogforums zur B7n im August 2020 seine Eindrücke zusammen. Rund 230 Adressen waren per Zufallsgenerator von den Einwohnermeldeämtern gezogen und anschließend angeschrieben worden. Alle Teilorte entlang der Strecke der B7n, also Brilon, Scharfenberg, Altenbüren, Antfeld und Nuttlar sollten vertreten sein. Aus den freiwilligen Rückmeldungen für dieses bürgerschaftliche Engagement entstand eine gemischte Bürgergruppe. Es wurde darauf geachtet Alter, Geschlecht, Bildungsstand und Herkunftsorte möglichst breit zu fächern, um einen guten Querschnitt der örtlichen Bevölkerung darzustellen.

Erst durch die Teilnahme am Dialogforum ist mir bewusst geworden, wie viele Aspekte bei der Planung der B7n berücksichtigt werden müssen.

Die Zufallsbürgerinnen und Zufallsbürger verfassten in fünf Veranstaltungen dieses nun vorliegende Bürgergutachten. Im August 2020 wurden zum Arten- und Naturschutz verschiedene Experten angehört. Die Auftaktveranstaltung ergab gleich fünf neue Varianten (9-13), die von Straßen.NRW während der Pandemie-Lockdowns geprüft wurden. Zusätzliche artenschutzrechtliche Fragen wurden geklärt. Im Herbst 2021 fand eine Wiederaufnahme-Veranstaltung statt, in der die Ergebnisse vorgestellt und die Varianten von den Bürgern weiterentwickelt wurden. Es entstanden die Varianten 14 und 15 als mögliche neue Linien sowie Lösungsvorschläge für die Ortsumfahrung Brilon (Spangenzlösung). Alle Varianten

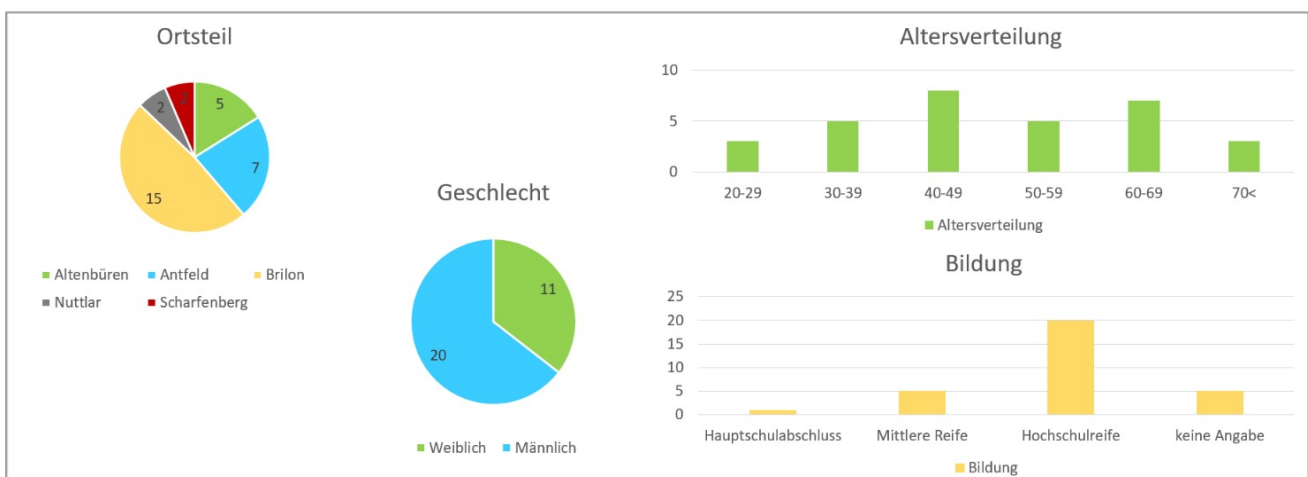


Abbildung 1 Verteilung der Zufallsbürgerinnen und -bürger





Mein Eindruck ist: Straßen.NRW hat bereits fertige Pläne (bezogen auf die Varianten-Auswahl)! Sie sollen bitte mit offenen Karten spielen und diese bekanntgeben. Schließlich will Straßen.NRW bauen. Die Eigentümer wurden nicht alle mit einbezogen.

wurden zuerst direkt in einem speziellen Landwirtschaftsforum und in einer Vielzahl von Einzelgesprächen den Landwirtinnen und Landwirten vorgestellt und dann im November 2021 im Dialogforum mit Experten und mit Vertretenden direkt betroffener Höfe diskutiert. Es folgten die Ergebnisse der Gutachten zum Verkehr, Lärm und Emission im Dialogforum Mensch und Nutzer im Januar 2022. Anschließend wurde in einem hybriden Zusatztreffen und einer Abschlussveranstaltung im Februar 2022 das Bürgergutachten finalisiert. In die Abschlussdiskussion konnte bereits die Kostenschätzung aufgenommen werden. Auch hierzu wurde ein Meinungsbild erstellt. Am 15. März 2022 wurde dieses Bürgergutachten öffentlich an Straßen.NRW übergeben.

Das Dialogforum mit seinen Zufallsbürgerinnen und -bürgern ist eingebettet in einen umfangreichen Prozess der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung. Hierzu gehören Informationsformate für alle Interessierten wie die Webseite [www.b7n.nrw.de](http://www.b7n.nrw.de), ein Newsletter, eine Projektzeitung sowie zwei öffentlich durchgeführte digitale Informationsveranstaltungen. Zusätzlich wurden die Politik vor Ort, Vertretende des Kreises, des Landtags, des Bundestags und des EU-Parlaments in vier Sitzungen des Politischen Begleitkreises informiert. Das Team von Straßen.NRW berichtete in kommunalen Gremien und bei den Fraktionen, bei Wirtschaftsverbänden und Unternehmen.



# ARTEN- & NATURSCHUTZ

**Ergebnisse der Umweltverträglichkeitsstudie - Dipl.-Biologe  
Andreas Kuhlmann von Kuhlmann & Stucht GbR / Benjamin  
Hamann, Büro weluga Umweltplanung**

Andreas Kuhlmann ist seit über 25 Jahren ein erfahrener Biologe, der bei komplexen Infrastrukturprojekten mit seinem Team Tiere und Pflanzenwelt kartiert und dokumentiert. Die aktuellen Untersuchungen vom Juli 2020 bestätigten sechs Brutpaare des streng geschützten Raubwürgers, vier der Habitate werden direkt von Varianten durchschnitten. Der Raubwürger jagt bodennah Amphibien, Schlangen, Eidechsen, kleine Mäuse und größere Insekten, liebt Hecken, kleine Ansitze und Gehölze und ist vom Aussterben bedroht (rote Liste Artenschutz). Das Landesamt für Natur, Umwelt und Verbraucherschutz (LANUV) Nordrhein-Westfalen schätzt den Gesamtbestand in NRW auf unter 30 Brutpaare (2015). Die meisten von ihnen leben in der Medebacher Bucht und eine kleinere Gruppe nördlich von Brilon. Die Briloner Brutpaare stehen deshalb unter strengstem Europäischen Naturschutz-Recht. Die Varianten 1, 3 und 8 ab Planungsabschnitt II würden mitten durch drei dieser Lebensräume (Habitate) verlaufen. Aus Sicht des Arten- und Naturschutzes ist das unmöglich. Dies sahen auch die Experten des örtlichen VNV (Verein für Natur- und Vogel-schutz im Hochsauerlandkreis e.V.) und vom VUNH (Verein für Umwelt- und Naturschutz im Hochsauerland e.V.) so und lobten ausdrücklich die genauen Befunde der Gutachter-Teams.

Weitere besonders geschützte Vogelarten vor Ort sind der Neuntöter und die Feldlerche. Hier sind die Bestände nicht ganz so klein, es gibt Ausgleichsmöglichkeiten und im Falle der Feldlerche Möglichkeiten zur Umsiedelung. Auch diese Arten sind je nach Variante mehr oder weniger betroffen. Es wurden außerdem 11 streng geschützte Exemplare der Wildkatze nachgewiesen. Je nach gewählter Variante wäre hier eine Durchschneidung der Reviere zu berücksichtigen. Aufgrund der großräumigen Wanderbewegungen und ggf. Schutzmaßnahmen wäre aber ein Ausweichen der Tiere ohne Gefährdung durchaus möglich.

## Arten- & Naturschutz: Zentrale Herausforderungen für die B7n

**Juristisches Zusatzgutachten Dr. Marcus Lau,  
Rechtsanwalt und Fachanwalt für Verwaltungs-  
recht**

Da die Variante 1 die Vorzugsvariante von Straßen.NRW war und auch von Politik und den Bürgerinnen und Bürgern vor Ort gewünscht wurde, beauftragten die Straßenbauer ein juristisches Zusatzgutachten, ob eine Ausnahmeregelung greifen könnte. Dr. Marcus Lau ist einer der führenden Rechtsanwälte in Deutschland auf diesem Gebiet und als Artenschutzexperte häufig am Bundesverwaltungsgericht tätig. Sein Gutachten ist eindeutig: §44 Abs.1 Bundesnaturschutzgesetz ebenso wie das EU-Recht verbieten, dass geschützte Arten gefährdet oder gestört werden dürfen. Eine Ausnahme darf nur zugelassen werden, wenn zumutbare Alternativen nicht gegeben sind und sich der Erhaltungszustand der Populationen einer Art durch die Maßnahme nicht verschlechtert. Beides ist nicht gegeben, denn es gibt Varianten, die nicht durch die Raubwürger-Habitate verlaufen und jegliche Verluste von Brutpaaren in den Revieren würden die Anzahl weiter bestandsgefährdend dezimieren. Alternativ wären ca. 150 Hektar ortsnahe Ausgleichsfläche notwendig – auch das ist nicht umsetzbar, da die Flächen in Brilon und Altenbüren in Privatbesitz der Landwirte sind. „Die Variante 1 ist juristisch nicht durchsetzbar“, so das Fazit des Leipziger Juristen. Dies gilt auch für die Varianten 3 und 8.

## Zeichenerklärung

### Schutzgebiete Natur, Landschaft, Wasser

	FFH-Gebiet
	Naturschutzgebiet
	Wasserschutzzone I / II
	Wasserschutzzone III
	Kernreviere Raubwürger
	faktisches Vogelschutzgebiet
	Naturdenkmäler

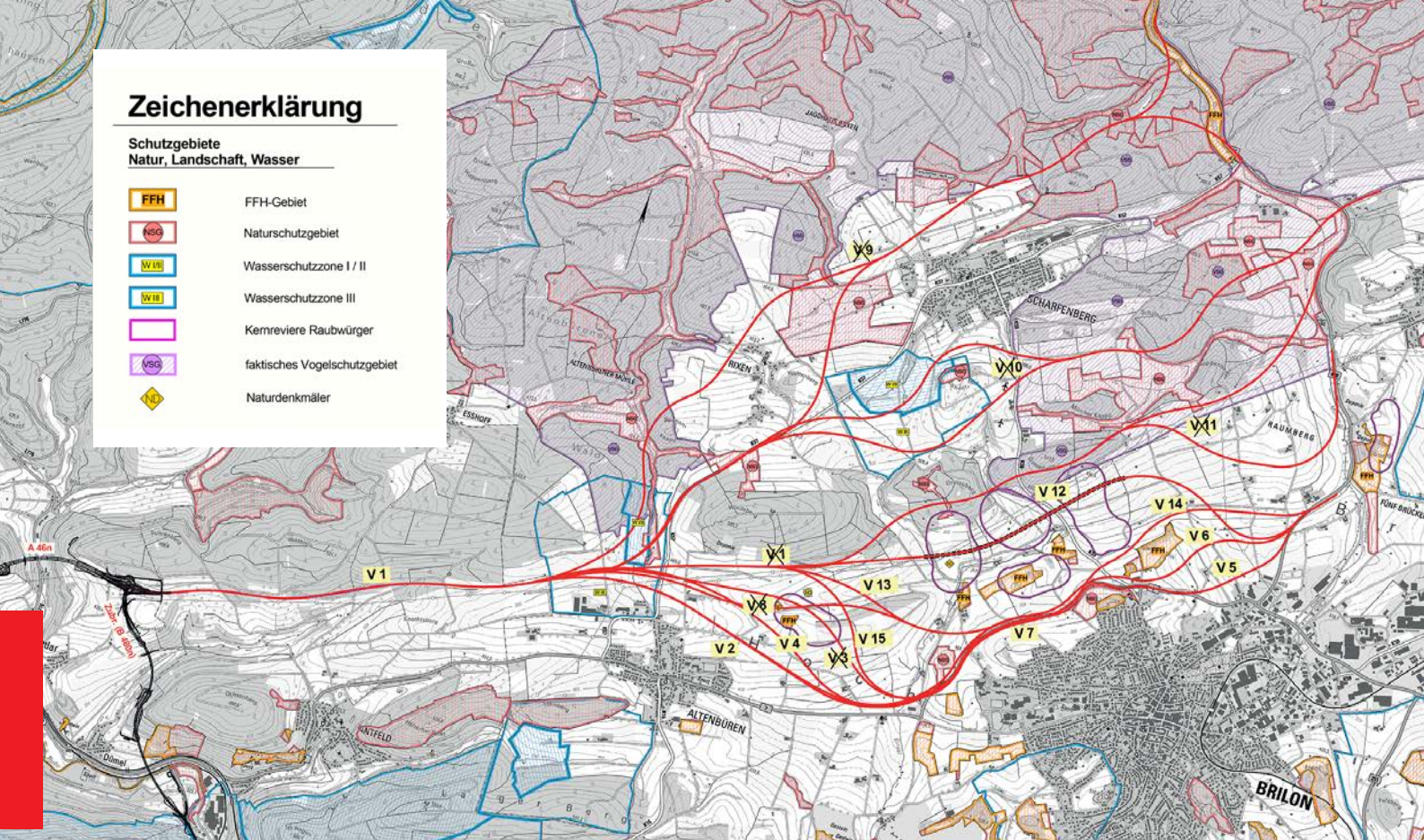


Abbildung 2: Lage von Varianten sowie von Vogelschutz- oder Naturschutzgebieten und Raubwürgerhabitaten (lila Kreise)

## Artensteckbriefe

### Raubwürger

**(Lanius excubitor)** ■ streng geschützt, Art. 4 (2)  
 VS-RL ■ Rote Liste NRW: vom Aussterben bedroht  
 ■ Erhaltungszustand: schlecht ■ Gesamtbestand in  
 NRW auf weniger als 30 Brutpaare geschätzt (LANUV  
 2015)



### Feldlerche

**(Alauda arvensis)** ■ besonders geschützt ■  
 Rote Liste NRW: gefährdet ■ Erhaltungszustand:  
 unzureichend, Tendenz zu schlecht ■ durch intensive  
 Landwirtschaft seit 70er Jahren stark zurück  
 gegangen



### Wildkatze

**(Felis silvestris)** ■ streng geschützt, FFH-Anhang IV  
 ■ Rote Liste NRW: gefährdet ■ Erhaltungszustand:  
 gut ■ landesweiter Bestand auf ca. 300- 400 Tiere  
 geschätzt (LANUV 2015)



### Neuntöter

**(Lanius collurio)** ■ Erhaltungszustand: unzureichend  
 ■ Bestand NRW: 2.600- 4.400



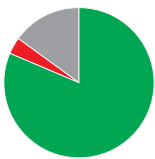
# DISKUSSION & BEWERTUNG

## RAUBWÜRGER UND WEITERE GESCHÜTZTE ARTEN

JA

NEIN

ENTHALTUNG

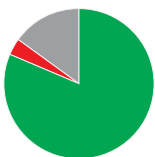


### Faktenlage eindeutig

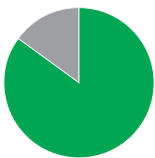
**(22 / 1 / 4)** der Zufallsbürger respektieren, dass nach heutiger Faktenlage der Raubwürger mit seinen vier Brutpaaren zwischen Brilon und Altenbüren als streng geschützte Art (rote Liste) unter europäischem Recht zu berücksichtigen ist und die Varianten 1, 3 und 8 nicht realisierbar erscheinen.

### (Leider) keine Ausgleichmaßnahmen oder Umsiedelung für den Raubwürger möglich

Die Bürgerinnen und Bürger haben sich intensiv mit der Thematik auseinandergesetzt und stellten viele Nachfragen nach Handlungsspielräumen, wie z.B. Ausgleichsmaßnahmen, Umsiedlungsmöglichkeiten etc. Sie bekamen hierzu Antwort vom LANUV, dass aufgrund fehlender Erfahrungen, Vergleichsdaten und Methoden zunächst ein Forschungsprojekt für Umsiedlungsmaßnahmen initiiert werden müsste (5 -10 Jahre). Ob der Raubwürger am Ende ein neues Habitat annehmen würde, kann nicht abgesehen werden. Straßen.NRW hätte bis zur abschließenden Klärung die Planungen zur B7n zurückstellen müssen.



**Für (22 / 1 / 4)** Bürgerinnen und Bürger waren diese Erkenntnisse ein wichtiger Meilenstein in der Arbeit des Dialogforums und zur Variantenbewertung. Die Erkenntnisse sind aus Sicht vieler Bürgerinnen und Bürger dennoch bitter.



**(23 / 0 / 4)** stellen fest, dass das geltende Recht akzeptiert werden muss, um eine schnelle und rechtssichere Realisierung der B7n umzusetzen.

### Was passiert, wenn der Raubwürger aus seinem jetzigen Habitat abwandert?

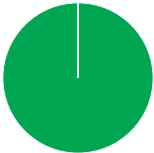
Eine wichtige Erkenntnis war, dass ein bereits kartiertes Habitat schützenswert ist, selbst wenn eine Art temporär nicht vorhanden ist.

## Fokus auf das, was noch geht

Das Dialogforum merkt bereits in der Wiederaufnahme-Veranstaltung an, dass es besser wäre, sich auf andere Varianten zu fokussieren. Es sollten wirklich nur noch (schweren Herzens) die realisierbaren Varianten betrachtet werden.

## Kommunikation zu Ausgleichsmaßnahmen für weitere Vogelarten und Wildkatze

Das Dialogforum betont, dass es neben dem Raubwürger noch weitere geschützte Vogelarten (Neuntöter, Feldlerchen) und die zweifelsfrei nachgewiesenen Vorkommen von 11 Wildkatzen zu beachten gilt. Auch hierzu wurden viele Fragen gestellt (Siehe F&A Webseite).



**(27 / - / 0)** empfehlen, die Ausgleichsmaßnahmen weiterhin zu kommunizieren und die Landwirtschaft frühzeitig einzubinden.

## VARIANTE 1

### Variante 1 im Abschnitt I unproblematisch

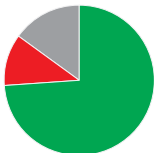
Das Dialogforum stellt fest, dass die Variante 1 im Abschnitt I aus Sicht des Arten- und Naturschutzes als unproblematisch bewertet wird, weil hier bereits bestehende Infrastruktur klug gebündelt wird und so der zusätzliche Flächenverbrauch gering ist. Es wird keine zusätzliche Durchschneidung von Flächen benötigt. Es sind auch keine Raubwürger betroffen.

Die Teilnehmenden begrüßen dies sehr, weil so die Ortsdurchfahrt Antfeld substantiell entlastet wird.

### Variante 1 in den Abschnitten II und III nicht durchführbar

Viele Zufallsbürger hatten zu Beginn des Dialogforums die Weiterführung der Variante 1 in den Abschnitten II und III – ebenso wie Straßen.NRW - als ortsferne Variante bevorzugt

**(20 / 3 / 4)** halten die Variante 1 in den Abschnitten II und III für nicht durchführbar.

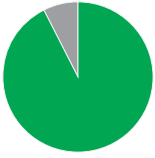


### Klarere Kommunikation

Einige Stimmen wiesen darauf hin, dass bereits ein Jahr vor dem Dialogforum die Variante 1 in den Abschnitten II und III kritisch von Straßen.NRW und den Umweltgutachtern bewertet und die Ergebnisse in einem öffentlichen Forum diskutiert wurden.

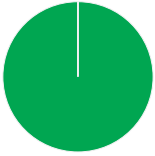
Dies hätte nach Ansicht von **(24 / - / 3)** der Zufallsbürger im Vorfeld klarer kommuniziert werden sollen - auch von der (lokalen) Politik.





## Gemeinwohl und Einzelinteressen verbinden

Nach Einschätzung von **(25 / - / 2)** ist die persönliche Interessenslage vor Ort sehr unterschiedlich.



**(27 / - / 0)** schließen sich dem Ziel an, die Variante zu finden, die die geringsten Betroffenheiten auslöst und hierbei Gemeinwohl und Einzelinteressen so gut wie möglich zu verbinden.



**(25 / - / 2)** wünschen sich eine möglichst schnelle Realisierung der B7n.

## Betroffene einbeziehen

Die Bürgerinnen und Bürger wünschten sich in der Auftaktveranstaltung, die Betroffenen der anderen Varianten an den Tisch zu holen: Anlieger Lärmschutz, Landwirtschaft, Unternehmen. Dies wurde von Straßen.NRW in den Folgeveranstaltungen zur Landwirtschaft sowie Mensch & Nutzer umgesetzt.

## Offenheit für neue Varianten

Die Bürgergruppe betonte bereits in der ersten Veranstaltung, dass sie bereitsteht, weitere Varianten zu vertiefen oder neue vorzuschlagen, wenn die Variante 1 nicht durchführbar ist. In der Folge wurden sieben weitere Varianten entwickelt.

## VARIANTEN 2 UND 4

JA

NEIN

ENTHALTUNG

## Menschen nicht im Blickfeld dieser Varianten

Das Dialogforum kann nachvollziehen, dass die ortsnahen Varianten 2 und 4 wie auch die ortsferne Variante 15 keine Raubwürger-Habitate durchschneiden.

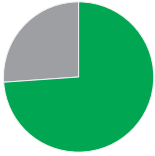
Die Variante 2 zeigt aus der Umweltsicht Vorteile auf; sie hat in Abschnitt II den größten Abstand zu den Raubwürger-Habitaten und führt über landwirtschaftliche Flächen ohne Waldstücke.

Die Varianten 4 und 15 liegen zwar dichter an den Raubwürger-Flächen, wären aber nach Einschätzung der Gutachter durchführbar. Auch sie führen nur über landwirtschaftliche Fläche ohne Wald.

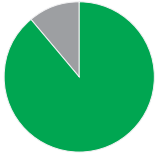
Das Kriterium der Flächendurchschneidung wird bei den Varianten 2 und 4 von den Expertinnen und Experten als vergleichsweise gering eingestuft. Zusammen liegen beide Varianten bei der Betrachtung der Umweltkriterien gut da.



Die Varianten 2 und 4 stehen nach Ansicht von **(9 / 10 / 8)** des Dialogforums vor allem aufgrund der Kostensituation im Vordergrund. Die Zufallsbürgerinnen und -bürger halten die Umweltaspekte für vorgeschoben.



(20 / - / 7) des Dialogforums zeigen sich besorgt, dass der Umweltschutz höher gewichtet werden könnte, als die Belange der Menschen. Es sind mehrere Höfe in ihren Existenzen gefährdet. Die Landwirte liegen den Zufallsbürgern sehr am Herzen.



(24 / - / 3) merken kritisch an, dass durch Variante 2 und 4 das jetzige Naherholungsgebiet für Altenbüren verloren ginge. Sie wünschen sich eine kluge Abwägung der verschiedenen Kriterien.

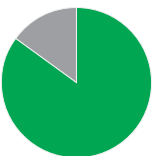


Mir fehlte die visuelle Darstellung in der Fläche für alle Varianten, um auch Einschnitte und Brücken sehen zu können. Ein roter Strich auf einer Karte ist mir zu abstrakt.

## VARIANTEN NÖRDLICH VON SCHARFENBERG 9, 10 UND 11

### Varianten 9-11 aus Arten- und Umweltschutzgründen nicht weiterverfolgen

Am Ende des Auftaktworkshops schlug das Dialogforum neue Varianten vor: Drei Verbindungen nördlich von Scharfenberg wurden auf einer Karte eingezeichnet und im Anschluss von Straßen.NRW und den Umweltgutachtern geprüft. Parallel zu diesem Prüfungsprozess wurde ein neues Vogelschutzgebiet in der Region beantragt. Dieses muss als faktisch gegeben mit in die Planung einbezogen werden. Ergebnis ist, dass aufgrund des geplanten Vogelschutzgebietes alle drei Varianten nicht durchgeführt werden können. Weitere Aspekte waren: Durchschneidung von Naturschutzgebieten, Durchschneidung von Wasserschutzgebieten, Durchschneidung bisher unzerschnittener Räume, weitere Vorkommen seltener und gefährdeter Arten sind aufgrund vorhandener Daten zu erwarten. Hinzu kommen die längere Strecke, der damit verbundene höhere Flächenverbrauch und CO<sub>2</sub> Ausstoß. Straßen.NRW hat als zusätzliche Argumente gegen die Varianten 9-11 die höheren Kosten durch die Streckenlänge und die Vielzahl von Bauwerken angeführt. Die Verkehrsgutachter haben zwischenzeitlich geprüft, dass die „Scharfenberger Varianten“ auch weniger Verkehr anziehen würden aufgrund der starken Ost-West-Verbindung und des Quell-/Zielverkehrs in Brilon.



(23 / - / 4) heben hervor, dass das Vogelschutzgebiet akzeptiert werden muss. Das Dialogforum dankt für die Prüfung und empfahl, in der Wiederaufnahmeveranstaltung die Varianten 9-11 nicht weiter zu verfolgen. Dies wurde im Folgeprozess berücksichtigt.

## VARIANTE 12

JA

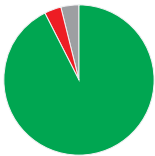
NEIN

ENTHALTUNG

### Tunnelvariante wird auch in Bezug auf Artenschutz kritisch gesehen

Die sogenannte Tunnelvariante kam aus dem weiteren Beteiligungsprozess und wurde auch im Dialogforum aufgegriffen. Die Bürgerinnen und Bürger können nachvollziehen, dass eine fertige Tunnelvariante keine Konflikte mit dem Artenschutz auslöst. Sie wurde deshalb in der Umweltverträglichkeitsstudie sehr gut bewertet. Sie hätte außerdem den Vorteil, ortsfern zu verlaufen.

Straßen.NRW äußerte Bedenken, ob das Bauvorhaben aus Sicht des Arten- und Naturschutzes genehmigungsfähig wäre, da auch während der Bauphase die Tiere durch Probebohrungen zur Erkundung des Untergrundes gestört oder vertrieben werden könnten (Verbotstatbestand). Sie sehen auch die notwendige Entlüftung als kritisch aus Sicht des Artenschutzes. Bei einer geschlossenen Bauweise wäre die Topographie zu berücksichtigen: Eine ca. 1.200m lange Schneise (bis zu 75m breit) vor dem Tunnel und 600m hinter den Tunnelportalen müsste errichtet werden – mitten im Raubwürger-Habitat.



Auch die Gründung des Tunnels im Karstgestein wird als problematisch bewertet, weil der Schutz des Grundwassers nicht nachgewiesen werden kann (Verstoß gegen Wasserrahmenrichtlinie).

**(25 / 1 / 1)** schließen sich dieser Einschätzung an und halten die Variante 12 aus Gründen des Arten- und Naturschutzes für kritisch.

Straßen.NRW führte außerdem die hohen Kosten des Tunnels an, durch die eine der Grundvoraussetzungen für die Planung – das gute Kosten-Nutzen-Verhältnis (3,4) kippt. Der Tunnel ist etwa 3,5-mal so teuer wie eine „normale Variante“. Dies betrifft nicht nur den Bau, sondern auch die Betriebs- und sogenannten „Ewigkeitskosten“.



Es bestünde dann die Gefahr, dass gar keine Straße gebaut würde, die die Orte entlastet. Eine weniger kostenintensive offene Tunnelbauweise würde wiederum die Raubwürger-Habitate durchkreuzen und wäre nicht genehmigungsfähig.

Aus Sicht von **(24 / 3 / 0)** Bürgerinnen und Bürgern, sollte die Tunnelvariante fallen gelassen werden.

## VARIANTEN 13 und 15

### Varianten 13 und 15

Die Varianten 13 und 15 gelten aus Sicht des Arten- und Naturschutzes als durchführbar. Als ortsferne Variante weist die Variante 13 ein deutlich höheres Kostenprofil auf, weil sie zwei Brückenbauwerke benötigt. Sie führt zudem eine längere Strecke über naturschutzfachlich sensible Bereiche und braucht Brückengründungen im Karstgestein.

Die ebenfalls ortsferne Variante 15, die von einem der Zufallsbürger vorgeschlagen wurde, braucht nur eine Brücke und läuft dann über die Felder. Bei beiden Varianten ist der Untergrund zu prüfen.

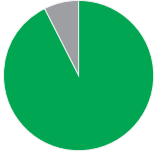
Die beiden Varianten liegen allerdings genau zwischen zwei Raubwürger-Habitaten. Das Dialogforum fragt hier aktiv nach, mit welchen Möglichkeiten verhindert werden kann, dass die Raubwürger sich auch in diesem Bereich ansiedeln. Straßen.NRW berichtet, dass der Bereich der Varianten 13 und 15 generell



weniger attraktiv für die Raubwürger ist, was sich auch daran zeigt, dass dort bisher keine Reviere nachgewiesen wurden. Durch die Anlage von Hecken, könnte versucht werden, eine Ausbreitung des Raubwürgers außerhalb des Variantenverlaufs zu fördern.

Der Abstand der Variante 15 zum Raubwürger-Habitat ist ähnlich groß wie der Abstand der Variante 4 zum gleichen Brutpaar. Die Variante 15 verläuft dabei östlich, die Variante 4 westlich von den Raubwürgern. Im Bereich der Variante 4 sind einige Hecken und Sträucher auf den Weideflächen vorhanden, die den Raubwürger anlocken können, so ein Hinweis der Zufallsbürger. Im Bereich der Variante 15 wird hauptsächlich intensive Landwirtschaft betrieben. Die Variante 15 ist daher aus arten- und naturschutzfachlicher Sicht mindestens genauso gut zu bewerten wie die Variante 4.

(25 / - / 2) der Zufallsbürger empfehlen, aus arten- und naturschutzfachlicher Sicht Variante 15.



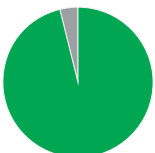
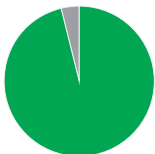
## VARIANTEN 6 und 7

### Varianten 6 und 7 im Abschnitt III und IV

(26 / - / 1) sehen aus arten- und naturschutzfachlicher Sicht vor allem die Variante 6 im Abschnitt III kritisch, weil sie parallel zur alten B7 verlaufend einen enormen Flächenverbrauch darstellt und der Öffentlichkeit schwer zu vermitteln wäre. Auch die Durchschneidung der landwirtschaftlichen Flächen im Abschnitt IV wird kritisch gesehen.

Die Variante 7 wird vor dem Hintergrund der geringeren Flächenversiegelung im Abschnitt III von (26 / - / 1) als besser bewertet.

Die Zufallsbürger weisen aber bereits im ersten Dialogforum darauf hin, dass eine Kombination und ein Überdenken der Anschlussstellen wünschenswert wären. Diese Vorschläge wurden in der Wiederaufnahme vertieft und im Dialogforum „Mensch & Nutzer“ abschließend bewertet.



## VARIANTE 14

JA

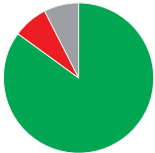
NEIN

ENTHALTUNG

### Variante 14 in schmalen Korridor

Die Variante 14 im Abschnitt III und IV wurde während der Wiederaufnahme vorgeschlagen und geprüft. Sie verläuft nördlich des Blumensteins. Aus arten- und naturschutzfachlicher Sicht gilt die Linie als kritisch, weil sie in einem sehr schmalen Korridor zwischen einem Raubwürger-Habitat und dem bereits bestehenden FFH-Gebiet Blumenstein verläuft. Bereits 2017 wurde festgestellt, dass der Raubwürger auch das FFH-Gebiet nutzt. Daher ist die Wahrscheinlichkeit groß, dass das FFH-Gebiet und der Trassenbereich in Zukunft vom Raubwürger genutzt werden und damit artenschutzrechtliche Probleme bestehen. Ein Weglocken des Raubwürgers in entgegengesetzter Richtung, ähnlich wie bei Variante 4 und 15, wäre infolgedessen nicht möglich.

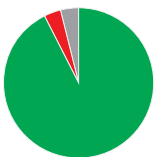
Es wird außerdem darauf hingewiesen, dass durch die Nähe zum Bach gefährliche Nebelbereiche bestehen.



**(23 / 2 / 2)** der Zufallsbürger sehen die Variante 14 aus Sicht des Arten- und Naturschutzes kritischer als die weiter südlich verlaufenden Varianten 5 und 6.

## VARIANTE 5

Aus arten- und naturschutzfachlicher Sicht wird die ortsnahe Variante 5 im Abschnitt IV besser bewertet, als die parallelen, ortsferneren Varianten 6 und 14. Sie liegt näher an der Bebauung und hält mehr Abstand zum FFH-Gebiet und bietet eine kürzere Strecke für die Ost-West-Verbindung. Bei der Variante 6 wird durch die Dammlage mehr Fläche verbraucht als bei der Variante 5.



**(25 / 1 / 1)** empfehlen aus arten- und naturschutzfachlicher Sicht die Variante 5, auch wenn sie aufgrund der geplanten Erweiterung des Gewerbegebietes nach Norden verschoben werden müsste (siehe Abschnitt Mensch und Nutzer).



Das Dialogforum hat mit dem Bürgergutachten ein Votum zur B7n ausgesprochen. Jetzt gilt es, schnell in die Umsetzung zu gehen.

# LANDWIRTSCHAFT

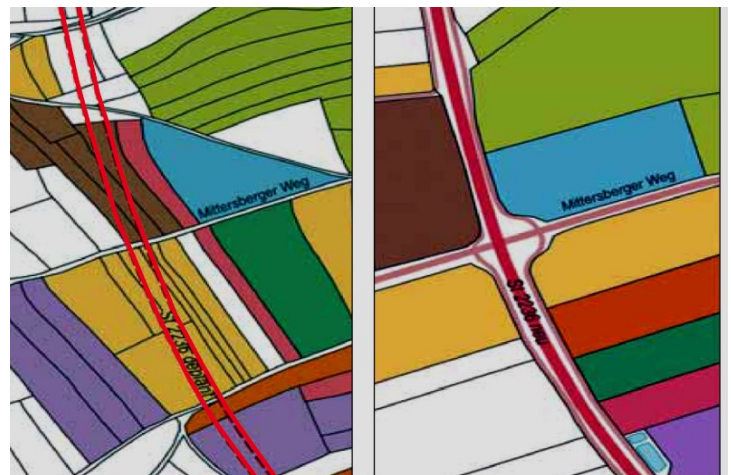
Vortrag zu möglichem Unternehmensflurbereinigungsverfahren – Ralf Helle, Experte der Bezirksregierung Arnsberg

Werden ländliche Grundstücke für Großbaumaßnahmen wie Straßenbau, Bundesbahnstrecken, Schifffahrtstraßen, Talsperren oder ähnliches in Anspruch genommen, kann eine Unternehmensflurbereinigung eingeleitet werden. Die Ziele eines solchen Verfahrens sind es, den Landverlust auf einen größeren Kreis von Eigentümern zu verteilen und Existenzgefährdungen zu vermeiden. Die nachteiligen Auswirkungen durch das Straßenbauprojekt sollen so vermindert werden. Dabei gilt das Solidaritätsprinzip, das heißt, es werden auch nicht direkt anliegende Eigentümer in einem breiten Korridor rechts und links der Trasse mit einbezogen. Niemand wird bei einem solchen Verfahren ausgeschlossen. „Bislang ist es immer gelungen, ausreichend Flächen für die Straßenbauprojekte und die Ausgleichsflächen zu erwerben“, so Ralf Helle.



Während des Verfahrens können durch Flächenmanagement die Grundstücksstrukturen neu geordnet und das land- und forstwirtschaftliche Wegenetz angepasst und in vielen Fällen verbessert werden. Ein wichtiger Bestandteil der Flurbereinigung ist die Mitwirkung der Grundstückseigentümer. Alle Teilnehmenden der Teilnehmergemeinschaft wählen einen Vorstand. Mit diesem Gremium arbeitet die Flurbereinigungsbehörde während des Verfahrens eng zusammen. Die Behörde ist hierbei unabhängig und nicht der Straßenbaulastträger. Sie wirkt als vermittelnde Instanz. Im folgenden Bild werden eine Flächenneuordnung und Wegenetzverbesserung durch ein solches Verfahren beispielhaft dargestellt.

## Landwirtschaft: Zentrale Herausforderungen für die B7n



Quelle: Bayerisches Staatsministerium für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten

Abbildung 3 Beispiel für Veränderung durch Unternehmensflurbereinigung



## Anhörung betroffener Landwirte

Zum Dialogforum wurden drei Haupterwerbslandwirte eingeladen, um den Zufallsbürgerinnen und -bürgern über ihre Betroffenheiten durch die B7n zu berichten.

Die Varianten 2 und 4 werden von den betroffenen Landwirten in Altenbüren abgelehnt. Die Eigentums- und Pachtstrukturen mancher Landwirte liegen hier genau entlang des Korridors der Varianten und würden vollständig zerschnitten werden. Alle drei betonten, dass bei Varianten 2 und 4 nicht nur Acker- und Grünlandflächen, sondern auch Weideflächen betroffen wären. Diese sind direkt an Ställe angeschlossen und würden im Falle von Varianten 2 und 4 den Zugang zu den Weideflächen verlieren.

Die Variante 15, die von den Zufallsbürgerinnen und Zufallsbürgern vorgeschlagen wurde und östlich ortsfern verläuft, wird von den Landwirten positiv gesehen. Sie läuft auf der Gemarkungsgrenze zwischen Brilon und Altenbüren und teilt die

„  
Sehr gute Informationen für die Bürgerinnen und Bürger von Straßen.NRW vorbereitet und erklärt.



Grundstücke der Landwirte beider Ortschaften. Ein Unternehmensflurbereinigungsverfahren bietet sich hier an und könnte die Situation der Landwirte in der Region verbessern.

Probleme mit der Flächendurchschneidung werden ebenfalls bei Variante 6 gesehen, dort würden ebenfalls Weideflächen zu Ställen überplant.

Ein weiteres Problem für die Landwirte ist, dass sie das Bauprojekt unternehmerisch nicht einplanen können. Aufgrund zu vieler Unabwägbarkeiten kann derzeit niemand vorhersagen, wann der tatsächliche Baubeginn erfolgen wird.

Die Zufallsbürgerinnen und Zufallsbürger bedankten sich ausdrücklich bei den Vortragenden Landwirten und wünschen sich eine möglichst einvernehmliche Lösung durch das Flurbereinigungsverfahren.

# DISKUSSION & BEWERTUNG

## VARIANTEN 2 UND 4

JA

NEIN

ENTHALTUNG

### Keine Gefährdung der Höfe

Die Zufallsbürgerinnen und -bürger sehen bei den Varianten 2 und 4 in Abschnitt II große Belastungen für die betroffene Landwirte und sprechen sich für eine Berücksichtigung dieser Belange aus. Bei Variante 2 und 4 sind Erweiterungen der Vollerwerbslandwirte nicht umsetzbar. Die Flächen eines Ferienhofs liegen z.B. von der Hofstelle aus gesehen im Norden, dadurch entsteht ein großer Flächenverlust bei Variante 2 und Variante 4.

Die betroffenen landwirtschaftlichen Betriebe sind Viehbetriebe, die einen direkten Zugang zu ihren Weideflächen benötigen. Dieser ist durch die Varianten 2 und 4 gestört. Wenn nicht garantiert werden kann, dass ein Flurbereinigungsverfahren durchgeführt wird, werden schwer zu bewirtschaftende Flächen entstehen.

Durch die Varianten 2 und 4 sind die Existenzen der Betriebe aus Bürgersicht gefährdet. Es ist davon auszugehen, dass die Varianten 2 und 4 durch die betroffenen Landwirte beklagt werden und sich dadurch der Bau der B 7n verzögert.



**(24 / - / 3)** betonen, dass die Existenz der Höfe auf keinen Fall gefährdet sein darf. Sie sehen die jetzigen Belastungen bereits als enorm hoch an und sprechen sich deshalb gegen die beiden Varianten 2 und 4 aus.



Sehr gute Begleitung durch Dialog Basis.

## VARIANTE 13

Die Zufallsbürgerinnen und -bürger diskutieren die Variante 13 in Abschnitt II nicht unter dem Thema der landwirtschaftlichen Aspekte. Für sie ist zentraler, dass eine Anschlussstelle nördlich von Altenbüren viele Anwohnerinnen und Anwohner stark belasten würde. Bei Variante 13 wäre keine (zusätzliche) Anschlussstelle im Bereich der Briloner Kernstadt möglich.



## VARIANTE 15

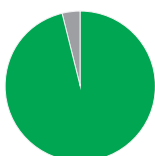
### Geringere Betroffenheiten der Höfe durch Trennung der Ortsgrenzen

Die Zufallsbürgerinnen und -bürger heben hervor, dass die Variante 15 von den Landwirten in Altenbüren bevorzugt wird. Auch ein Landwirt der Aamühlen sieht es für die Allgemeinheit als vernünftig an, dass die Variante 15 weiterverfolgt wird. Die Dialogbürgerinnen und -bürger stellen fest, dass Altenbüren wegen der Anschlussstelle am BusDepot am besten entlastet werden würde. Aus landwirtschaftlicher Sicht wird diese von den Bürgern im Landwirtschaftsforum vorgeschlagene Lösung als unproblematisch angesehen, da hier ohnehin die Grenze zwischen Altenbürener und Briloner Gemarkung, Höfen und Grundstücken liegt.

Variante 15 schneidet keine Höfe und belastet die Landwirtschaft am geringsten. Durch das Brückenbauwerk wird der Flächenverbrauch im Bereich des Bauwerks geringer gehalten. Ebenfalls lässt ein Brückenbauwerk bei Variante 15 zu, dass die Landwirte die Straße besser queren können, als dies bei einem ebenerdigen Straßenbauwerk oder einem Damm der Fall wäre.

Die Landwirte benötigen aus Sicht der Teilnehmenden Sicherheit, dass keine Existenzen bedroht werden. Diese würde nach Meinung der Landwirte und der Teilnehmenden durch Variante 15 garantiert werden. Hier könnten durch das Flurbereinigungsverfahren die Grundstückszuschnitte noch optimiert werden.

**(26 / - / 1)** sprechen sich aus landwirtschaftlicher Sicht im Streckenabschnitt II für die Variante 15 aus.



## VARIANTEN 6 UND 7 IM ABSCHNITT III

JA

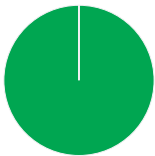
NEIN

ENTHALTUNG

### Neue Kompromisslinien mit einer Anschlussstelle vorgeschlagen

Die Variante 6 in Abschnitt III wird von den Zufallsbürgerinnen und -bürger als schwer vermittelbar angesehen. Es wird durch die doppelte Straßenführung zu viel Fläche verbraucht. Die Zufallsbürger sehen bei Variante 6 das Problem, dass die Trassenführung durch einen 110 Hektar großen bestehenden Hof verläuft. Sie betonen, dass in diesem Fall der Prozess eng mit den betroffenen Landwirten abgestimmt werden muss.

Bei Variante 7 würden jedoch die Anschlüsse in Brilon entfallen. Im Dialogforum Landwirtschaft wurde von den Bürgerinnen -bürger eine neue Kombination vorgeschlagen: Als Kompromiss wurde diskutiert, die Variante 7 vom Mühlenweg bis Scharfenberger Straße mit zwei Spangen zu realisieren und im weiteren Verlauf Variante 5 zu bauen.



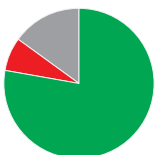
Dieser Vorschlag wurde vertieft von Straßen.NRW geprüft und im Forum Mensch & Nutzer diskutiert. **(27 / - / 0)** sprechen sich aus landwirtschaftlicher Sicht für diesen Vorschlag einer Variante 7 mit Anpassungen aus.

## VARIANTE 14 IM ABSCHNITT III

### Mehr Betroffenheiten durch längere Strecke

Die Zufallsbürgerinnen und -bürger halten fest, dass die neu vorgeschlagene Variante 14 noch Gesprächsbedarf bei den anliegenden Landwirten hervorruft. Hier sind mehr Höfe mit landwirtschaftlichen Flächen als bei Varianten 5 und 6 betroffen, so dass die Variante 14 unter den Landwirten auch mehr Konflikte hervorrufen wird.

Die Bürgerinnen und Bürger verweisen darauf, dass Variante 14 besonders durch Extremniederschläge betroffen ist und geflutet werden könnte. Dies macht sie aus Sicht der Teilnehmenden im Vergleich zu Variante 5 und 6 schwieriger umsetzbar. Straßen.NRW gibt hierzu an, dass eine Dammlage abhelfen könnte.



**(21 / 2 / 4)** Bürgerinnen und Bürger sehen aus landwirtschaftlicher Sicht die Variante 14 kritisch.



Durch die Beteiligung der Ortskundigen wird überhaupt erst sichergestellt, dass weniger bekannte Besonderheiten der Region eingebracht und dann hoffentlich auch berücksichtigt werden.



# MENSCH & NUTZER

Zusammenfassung des Verkehrsgutachtens von Friedhelm Kossmann, Leitender Ingenieur bei SSP Consult Beratende Ingenieure GmbH

## **Anschlüsse nördlich von Altenbüren oder westlich von Brilon**

Die B7n ist eine überregionale Verbindung, die den Autobahnanschluss der A46 bei Nuttlar mit der B480 nördlich von Brilon ohne Ortsdurchfahrten verbindet. Um den Verkehrsfluss und die Sicherheit zu garantieren, ist durch den Bund ein Ausbau von 2+1 Spuren (mit wechselnder Überholmöglichkeit) vorgeschrieben. Es ist außerdem nur eine Auf- oder Abfahrt für die je nach Variante 11 bis 12 km lange Strecke erlaubt. Zwei grundsätzliche Möglichkeiten ergeben sich hier: Ein Anschluss nördlich von Altenbüren (Variante 12 und 13) oder ein Anschluss westlich von Brilon (Varianten 2, 4 und 15). Die Verkehrsgutachter haben beide Möglichkeiten analysiert.

Bei einem Anschluss der B7n nördlich von Altenbüren entlasten beide Varianten 12 (Tunnelvariante) und 13 (ortsferne Brückenvariante) die Ortsdurchfahrt Antfeld und den Westen von Altenbüren um 8.600 und den Osten von Altenbüren um 6.700 Fahrzeuge je 24 Stunden. Jedoch müsste der Verkehr von Brilon durch den Ort Altenbüren fahren, um auf die B7n zu gelangen und umgekehrt. Genauer würde dies eine Erhöhung von 200 Prozent für die Kreuzbergstraße (Wohngebiet) auf über 3.000 Fahrzeuge am Tag bedeuten. Grund ist, dass an der dortigen Kreuzung, neben der B7 auch die K57 (Elmerborg) von Scharfenberg und die K15 (Hüttenstraße) nach Olsberg zusammentreffen.

Im Falle einer Anschlussstelle nahe dem Busdepot westlich von Brilon könnte die B7n die jetzige B7 in Antfeld um 8.900 und von Altenbüren nach Brilon um 9.400 Fahrzeuge je 24 Stunden entlasten. Die Kreuzbergstraße bliebe weiterhin eine ruhige Anliegerstraße. Die Variante 2 und 4 als ortsnahe Varianten und die ortsferne Variante 15 sehen einen solchen Anschluss westlich von Brilon vor.

## Mensch & Nutzer: Zentrale Herausforderungen für die B7n



**Legende:**

+ 1.600 Kfz/24h – Differenz zum Bezugsfall in 2030

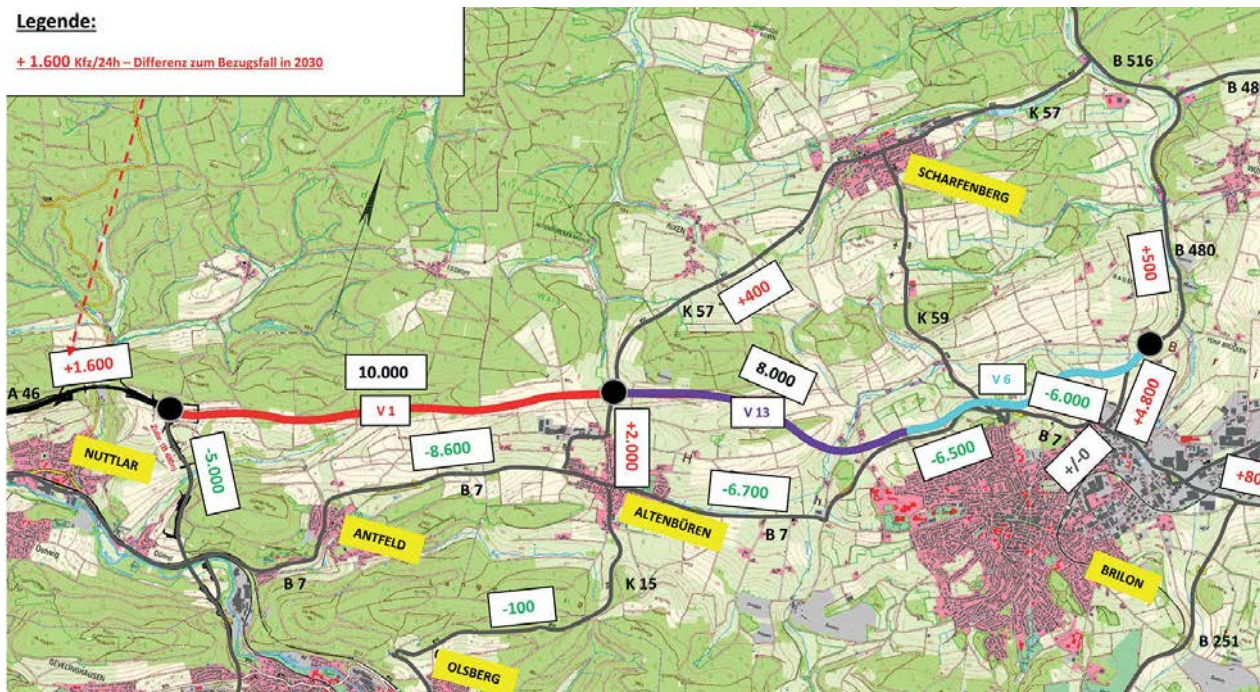


Abbildung 4 Verkehrszahlen 2030 mit Anschlussstelle nördlich von Altenbüren

Bei Variante 6 mit einer zweiten Trasse direkt neben der alten B7 könnte der Verkehr wie bisher vom Mühlenweg, der Rixener Straße und der Scharfenberger Straße auf die alte B7 gelangen. Das Verkehrsgutachten zeigt jedoch, dass für den Ost-West-Verkehr weiterhin die alte B7 genutzt werden würde. Die neue Straße wäre an dieser Stelle mit nur 2.100 Fahrzeugen je 24 Stunden viel zu wenig ausgelastet. Die Kosten für diesen Streckenabschnitt würden den Nutzen bei Weitem überschreiten. Regulierende Maßnahmen wie die Anordnung einer Geschwindigkeitsreduzierung von 80 km/h für PKW und 60 km/h für LKW auf der alten B7 würden den Verkehr wieder auf die B7n ziehen, so dass dort 9.500 Fahrzeuge je 24 Stunden fahren würden.

Die Variante 7 verläuft auf der alten B7. Hier würden Zu- und Abfahrten auf den Anschluss westlich von Brilon reduziert. Als Ausgleichsmöglichkeit könnte vom Mühlenweg ein bestehender Wirtschaftsweg hin zur Altenbürener Straße ausgebaut werden. Hinter der Scharfenberger Straße könnte ebenfalls eine Spange direkt in Richtung Kreisverkehr an der B480 führen. Eine direkte Zufahrtsmöglichkeit von den Wohngebieten zum Kreisverkehr bliebe erhalten. Die Wohngebiete an den alten Anschlussstellen des Mühlenwegs und der Rixener Straße würden entlastet. Die Mehrbelastung auf der Scharfenberger Straße läge nur bei etwa einem Fahrzeug pro Minute in der Spitzenstunde mehr als im Vergleichsfall 2030 ohne B7n. Die folgende Grafik zeigt die Spangenslösungen und die zu erwartenden Mehrbelastungen innerorts:

„ Das Dialogforum halte ich für eine gute Sache, da dieses für die ganze Region so wichtige Projekt so nicht über die Köpfe der Betroffenen hinweg entschieden wird. Man sollte die Rechnung ja auch nicht ohne den Wirt machen!

### Legende:

+ 1.900 Kfz/24h – Differenz zum Bezugsfall in 2030

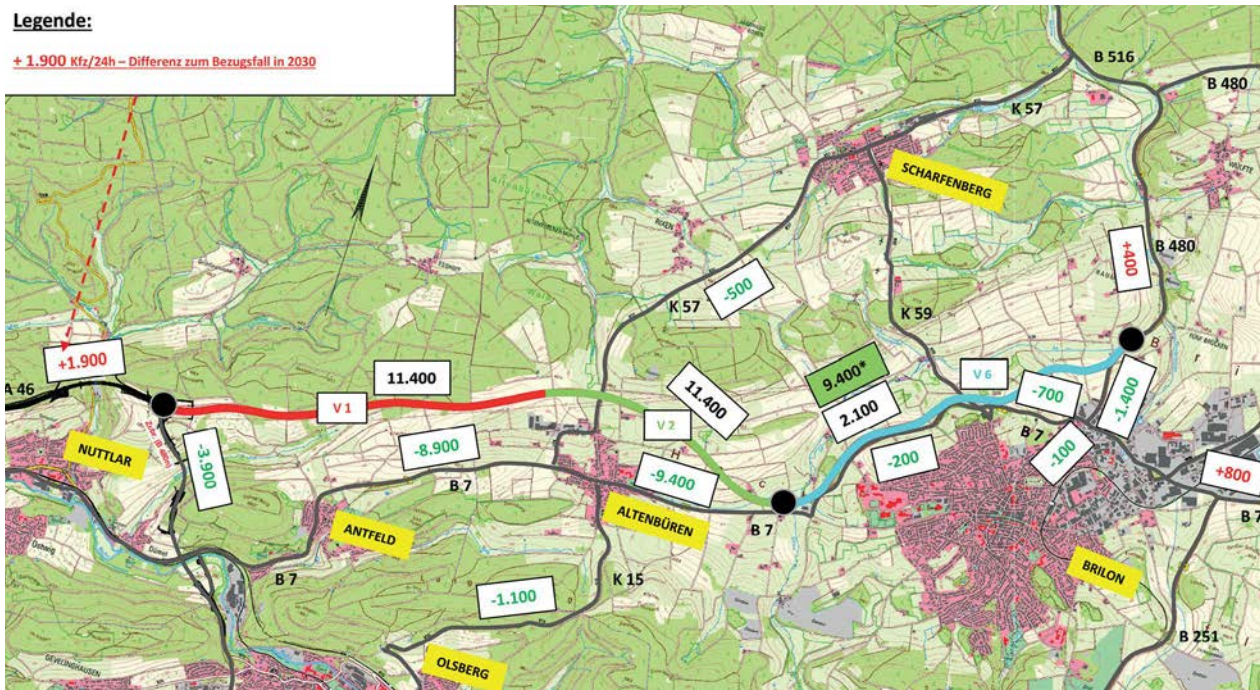


Abbildung 5 Verkehrszahlen 2030 mit Anschlussstelle westlich von Brilon mit Variante 6 nördlich von Brilon

## Lärm

Die B7n bietet eine deutliche Lärmmentlastung für Antfeld. Die Variante 2 und 4 zeigen eine höhere Lärmbelastung für den nördlichen und östlichen Teil von Altenbüren und die dortigen Aussiedlerhöfe. Der Grenzwert von 49 Dezibel für nächtliche Lärmbelastung in Wohngebieten wird jedoch eingehalten. Die Variante 15 hat den Vorteil, dass die Lärmbelastung für den Ort und die Höfe geringer wäre als bei Variante 2 und Variante 4. Wo sich die Varianten der Kernstadt Brilon nähern (Varianten 7, 6 und 5) und damit eventuelle Grenzwerte überschreiten, wird Straßen.NRW entsprechende Maßnahmen zum Lärmschutz bei der Planung berücksichtigen. Der Grenzwert von 49 Dezibel wird bei den ortsnahen Varianten 5, 6 und 7 im Abschnitt III bei Brilon überall eingehalten.

## Emissionen

Das Gutachten zeigt, dass die Grenzwerte für alle untersuchten Schadstoffe im gesamten Untersuchungsraum deutlich eingehalten werden. Bei stickstoffempfindlichen FFH-Gebieten überschreiten jedoch die „Ausfällungen“ von Stickoxiden aus der Luft die kritischen Mengen. Dies betrifft Variante 6 nördlich von Brilon. Um das entsprechende Biotop zu schützen, müsste die Variante 6 vom FFH-Gebiet abgerückt werden, eine Schutzwand gestellt und die Geschwindigkeit reduziert werden.

## Stellungnahme der Unternehmen

Zum Dialogform Mensch und Nutzer wurden drei Unternehmensvertreter vom Wirtschaftsforum Brilon angehört. Die Logistiker, die aus der Möbelbranche bzw. der Entsorgungs- und Wertstoffindustrie kommen, nutzen die jetzige B7 intensiv. Beide Unternehmen sehen in einer leistungsfähigen B7n Vorteile. Die Logistik begrüßt einen besseren Anschluss an das überregionale Wegenetz. Dadurch könnten Kunden schneller beliefert werden. Zudem würde die Anzahl der Probleme mit Zulieferern in der Just-in-Time-Produktion verringert. Die Konkurrenzfähigkeit würde sich im Falle einer B7n deutlich steigern. Für Entsorgung ist eine schnelle Anbindung an die Gemeinden im Hochsauerlandkreis für einen Abtransport der Wertstoffströme ein Vorteil. Die

**Legende:**

+ 1.900 Kfz/24h – Differenz zum Bezugsfall in 2030

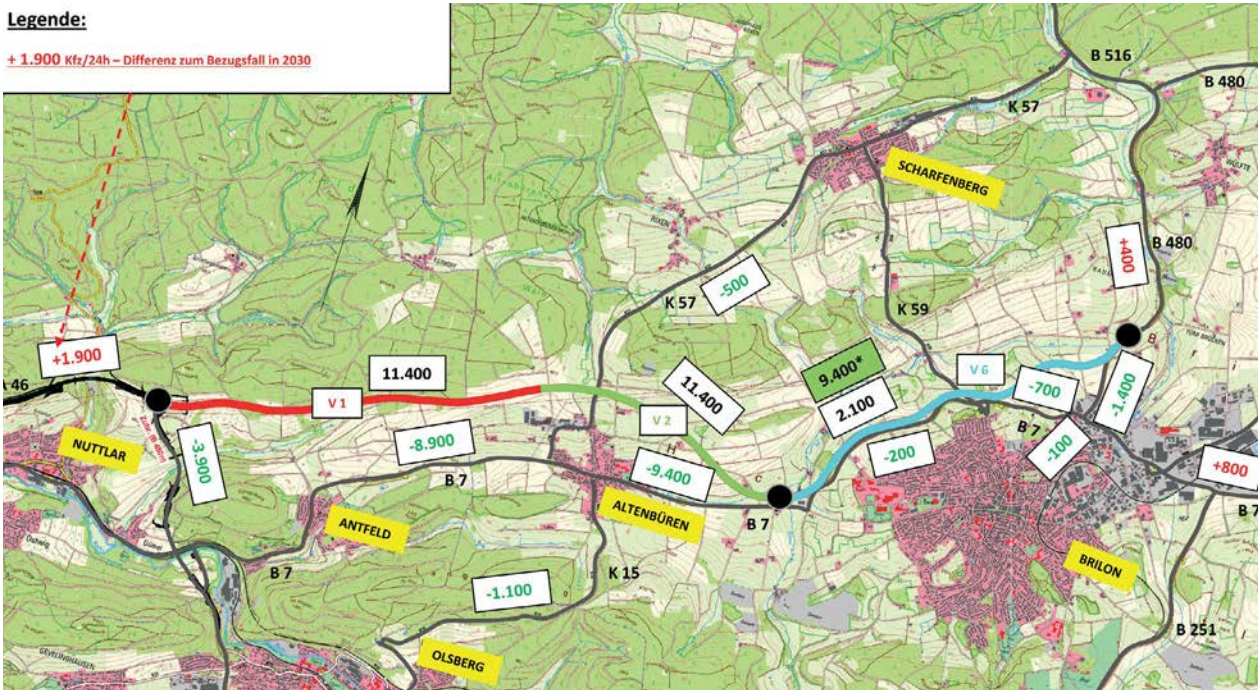
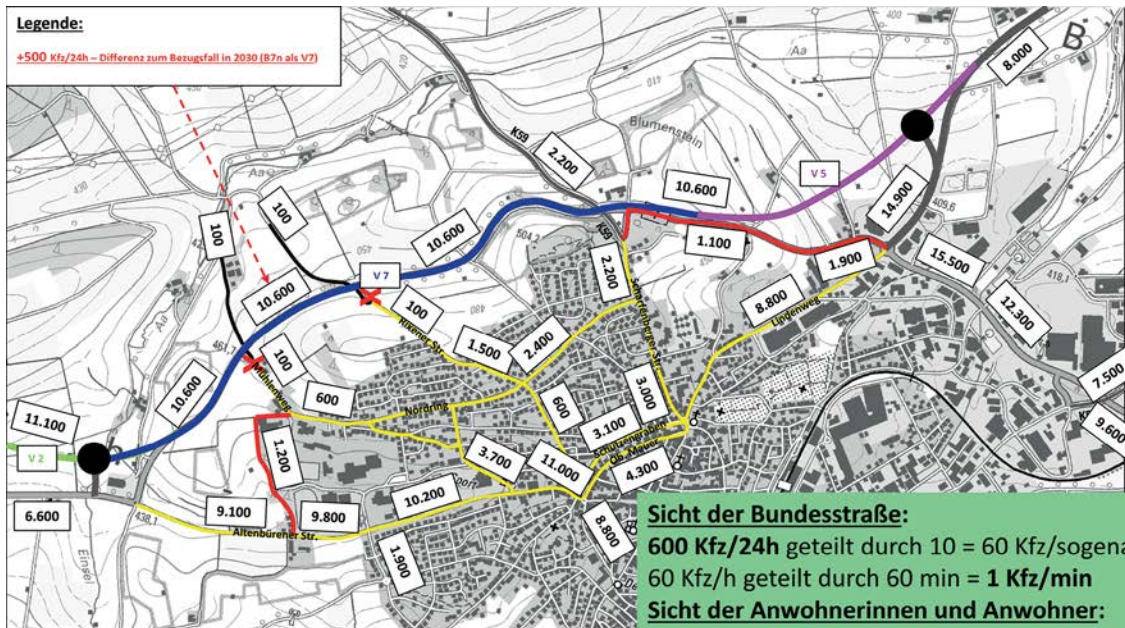


Abbildung 6 Verkehrszahlen 2030 mit Anschlussstelle westlich von Brilon mit Variante 7 nördlich von Brilon

geschaffenen Wertstoffe werden im Anschluss ebenfalls regional und überregional ausgeliefert. Hier profitiert das Unternehmen ebenfalls von einem besseren Anschluss an das Straßennetz. Alle Unternehmensvertreter berichten außerdem aus der Praxis von sich selbst oder den Kolleginnen und Kollegen, die in der Regel zum Arbeitsplatz pendeln und hier die Ortsdurchfahrten mit belasten. Welche Variante gewählt wird, darauf wollen sich die Unternehmen nicht festlegen. Für sie zählt, dass die B7n schnell umgesetzt wird.

**Legende:**

+500 Kfz/24h – Differenz zum Bezugsfall in 2030 (B7n als V7)



**Lösungsmöglichkeit**

**Prognose 2030 für den nördlichen Bereich von Brilon**

**Sicht der Bundesstraße:**  
 600 Kfz/24h geteilt durch 10 = 60 Kfz/sogenannten Spitzenstunde  
 60 Kfz/h geteilt durch 60 min = 1 Kfz/min  
**Sicht der Anwohnerinnen und Anwohner:**  
 Ort des Quell-/Zielverkehrs und Wohnnutzung

Abbildung 7 Änderungen der Verkehrszahlen in Brilon mit Spangenzählung

# DISKUSSION & BEWERTUNG

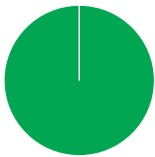
## ANSCHLUSSSTELLEN NÖRDLICH VON ALTENBÜREN

JA

NEIN

ENTHALTUNG

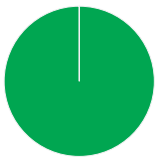
### Anschlussstelle nördlich von Altenbüren einstimmig nicht gewünscht



**(27 / - / 0)** der Teilnehmenden merken an, dass eine Zunahme des Verkehrs durch Altenbüren auf der Kreuzbergstraße (Wohngebiet) um 2.000 Fahrzeuge auf 3.100 Fahrzeuge pro Tag aus ihrer Sicht nicht vertretbar ist. Es wird zusätzlich auf die schwierige Situation im Winter durch die Steigung hingewiesen (ca. 10 Prozent).

Die Mehrbelastung des Verkehrs um 400 auf 1.600 Fahrzeuge auf der K57 Altenbüren-Scharfenberg mit Anschlussstelle nördlich Altenbüren wird als zu viel angesehen. Diese Fahrzeuge würden außerdem an den Kindergärten in Scharfenberg und Altenbüren vorbeifahren.

Die Ortsvorsteher von Scharfenberg und Altenbüren haben sich bereits gegen die Anschlussstelle nördlich von Altenbüren ausgesprochen.



Für **(27 / - / 0)** kommen die Variante 13 und 12 (Tunnel) deshalb nicht in Frage. Sie bringen für die Menschen durch die Quell- und Zielverkehre in Richtung Kernstadt Brilon keine Entlastung. Sinn der B7n ist es, den Verkehr aus den Ortsdurchfahrten herauszuholen.



Ein anderer Vorschlag wäre für Variante 12 (Tunnel), den Raubwürger umzusiedeln. **(2 / 25 / 0)** würden diesen Vorschlag unterstützen. (Siehe Abschnitt Arten- & Naturschutz)

## Anbindung Interkommunales Gewerbegebiet

Das Dialogforum fragt, wie die Anbindung des Interkommunalen Gewerbegebiets gestaltet wird, wenn keine Anschlussstelle in Altenbüren kommt?

Straßen. NRW stellt fest, dass das Gewerbegebiet von der Kommune angeschlossen wird und nach aktuellem Kenntnisstand über die K57 angeschlossen bleibt.

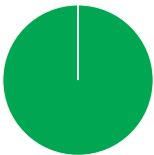


## ANSCHLUSSSTELLE WESTLICH VON BRILON

JA

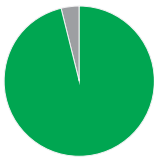
NEIN

ENTHALTUNG



Die Anschlussstelle westlich von Brilon beim Busdepot mit ihrer Entlastung der Ortsdurchfahrt Altenbüren von 16.000 auf 6.700 Kfz sehen die Zufallsbürgerinnen- und bürger einstimmig **(27 / - / 0)** als gut realisierbar, dringend notwendig und als einzig sinnvolle Variante an.

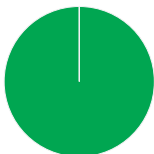
Auch die Entlastung der K15 Altenbüren-Olsberg von 6.800 auf 5.900 Kfz sowie die Entlastung der K57 Altenbüren-Scharfenberg von 1.200 auf 700 Kfz wird als positiv angesehen.



**(26 / - / 1)** Bürgerinnen und Bürger bewerteten die Varianten 2, 4 und 15 aus verkehrlicher Sicht mit der Anschlussstelle westlich von Brilon positiv. Aus Sicht der Landwirtschaft und der Anwohner von Altenbüren wurde die Variante 15 als die Erträglichste gesehen.

## KREISVERKEHR (B7 / B480)

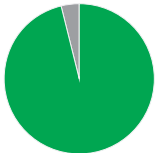
Der Verkehrsgutachter merkt an, dass der Kreisverkehr jetzt sowie auch zukünftig an der Belastungsgrenze ist. Die Zufallsbürger wünschen sich trotzdem die Weiterführung der Scharfenberger Straße auf den Kreisverkehr, weil damit die nördliche Stadt Brilon weiterhin an den Osten angebunden ist. Dies war ein Vorschlag aus der Bürgerbeteiligung.



**(27 / - / 0)** sprechen sich für diesen Vorschlag mit Spangenzlösung an der Scharfenberger Straße aus (siehe unten).

## VARIANTE 6 IM ABSCHNITT III und IV

Im Abschnitt III wird der Plan, die Geschwindigkeit auf der bestehenden B7 auf 60 bis 80 km/h zu reduzieren, um Verkehr auf die B7n zu lenken, für nicht praxistauglich erachtet. Es würde in der Öffentlichkeit keine Akzeptanz finden, eine neue Straße direkt neben einer bestehenden Straße zu bauen. Ein Blitzer würde zusätzliche Bremsmanöver verursachen. Eine lückenlose und permanente Geschwindigkeitsüberwachung wäre notwendig, ist in der Praxis jedoch nicht durchführbar.



(26 / - / 1) stimmen dem zu. Für die Variante 6 bedeutet das eine Ablehnung.



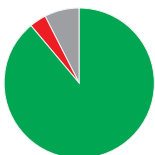
Es macht mich stolz, dass ich als Teil der Zufallsbürgerinnen und Zufallsbürger an der Streckenfindung der B7n im Namen aller Brilonerinnen und Briloner mitwirken durfte.

## VARIANTE 7 im ABSCHNITT III

Die Bürgerinnen und Bürger haben beim Landwirtschaftsforum eine Spange zwischen Scharfenberger Straße und Kreisverkehr B7 / B480 vorgeschlagen, um die innerstädtischen Verkehre zu bündeln und auf die B7n zu lenken. Straßen.NRW hat diesen Vorschlag geprüft und vorgelegt.

Es wird vorgeschlagen, Schulen und Werkstätten besser anzubinden und den Mühlenweg sowie die Wohngebiete von der Durchfahrt zu entlasten. Eine Option wäre der Ausbau des Wirtschaftsweges bis zur Altenbürener Straße. Alternativ wäre eine Anbindung direkt an die Anschlussstelle über die Kreuzung Busbahnhof denkbar.

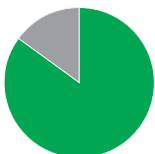
Es wird von Straßen.NRW festgehalten, dass es keine zusätzlichen Anschlussstellen für Mühlenweg, Rixener Straße und Scharfenberger Straße geben wird.



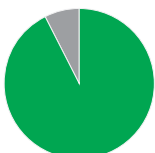
Die sich ändernden innerörtlichen Verkehre bei Variante 7 werden von (24 / 1 / 2) als gering angesehen, wenn die oben genannten Spangen umgesetzt werden.



(24 / - / 3) machen es zur Bedingung, dass Straßen.NRW / die Stadt Brilon diese Spangen umsetzt, um der Variante 7 zuzustimmen.



Alternativ wünschen sich (23 / - / 4) eine Prüfung, ob nicht zumindest die Rechtseinbieger auf die B7n einfahren können.



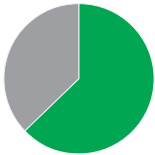
Variante 7 wird in Brilon an der Grenze zwischen den Planungsabschnitten III und IV für die Baugebiete Ratmerstein, Heusdener Straße und folgend Hesdiner Ring zu mehr Lärmbelastungen führen. Es ist nach Meinung von (25 / - / 2) über Lärmschutzmaßnahmen nachzudenken.

## VARIANTE 5 im ABSCHNITT IV

JA

NEIN

ENTHALTUNG



Die Variante 5 wird von **(17 / - / 10)** als praxistauglicher bewertet im Vergleich zu Variante 6. Zu berücksichtigen wäre hier der Aufstellungsbeschluss zur Erweiterung des Gewerbegebiets. Die Variante 5 muss weiter nördlich verschoben werden, um die Entwicklung des Gewerbegebiets zu sichern.

Zentral für die umliegenden Landwirte ist der Erhalt der Wirtschaftswege und Querungsmöglichkeiten. Dies gilt auch für die Radwege, für die Querungen möglich sein sollen.

## VARIANTE 2 UND 4

Nordöstlich von Altenbüren stehen einige Windkraftanlagen, die bereits eine Lärmbelastung der Randlagen von Altenbüren und der Aussiedlerhöfe verursachen. Durch eine zusätzliche Lärmbelastung der Varianten 2 und 4 kommt es zu einer unzumutbaren Belastung der Anwohner von Altenbüren und der Aussiedlerhöfe.

Die Bürgerinnen und Bürger merken kritisch an, dass Vorbelastungen nicht berücksichtigt werden.

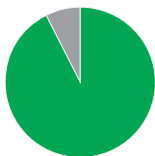


Die Varianten 2 und 4 werden daher mit Blick auf den Schallschutz hinsichtlich der Ortsrandbebauung nordöstlich von Altenbüren von **(23 / - / 4)** Zufallsbürgern als kritisch betrachtet. Die Aussiedlerhöfe sind durch die Varianten 2 und 4 ebenfalls stark belastet.

Das von vielen Einwohnern Altenbürens intensiv genutzte Naherholungsgebiet geht bei den Varianten 2 und 4 verloren.

Die Variante 4 verläuft über Gebiete mit einigem Karstgestein, welches beim Bau zu Problemen führen kann.

Durch die Varianten 2 und 4 wird das Problem der Belastung durch die B7 von der Mitte des Dorfes auf die Randlagen von Altenbüren verlagert. Ziel muss aber die Entlastung der gesamten Bevölkerung von Altenbüren sein. Das grundlegende Ziel dieser Straßenplanung wird mit den Varianten 2 und 4 verfehlt.



Die Varianten 2 und 4 werden daher von **(25 / - / 2)** Zufallsbürgerinnen und Zufallsbürgern abgelehnt.

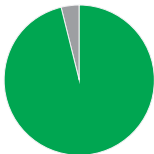


Wir Zufallsbürgerinnen und Zufallsbürger sind uns bewusst, dass wir keine Streckenführung der B7n finden, gegen die niemand Einwände haben wird. Wir sind uns aber sicher, dass wir alle uns bekannten Aspekte sorgfältig bewertet haben. Wir können daher mit gutem Gewissen unseren Streckenfavoriten empfehlen.



## VARIANTE 15

Die Variante 15 hat durch die ortsferne Lage und den Abstand zu den Aussiedlerhöfen die geringste Belastung für die Bürger von Altenbüren.



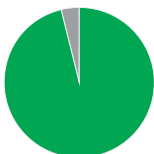
Die Variante 15 löst nach Meinung von **(26 / - / 1)** die geringsten Betroffenenheiten aus und wird daher von den Zufallsbürgerinnen und Zufallsbürgern des Dialogforums (bei einer Enthaltung) als einzig sinnvolle Variante angesehen.

## SCHADSTOFFBELASTUNG

Die Grenzwerte werden in allen Varianten eingehalten. Lediglich die Variante 6 wird mit Blick auf die Schadstoffbelastung der FFH-Gebiete mit NOx kritisch angesehen.

Es wird darauf hingewiesen, dass die Belastung durch Schadstoffe für die Höfe, die landwirtschaftlichen Flächen und das Vieh pauschal berücksichtigt werden.

## NUTZUNG DURCH UNTERNEHMEN



**(26 / - / 1)** stellen fest, dass die B7n ein bedeutender Wirtschaftsfaktor und eine Lebensader für die Menschen der Region wie auch für künftige und bestehende Gewerbeansiedlungen ist. Es geht hierbei auch um die Sicherung der Arbeitsplätze.

Die Anbindung vom Industriegebiet auf den Knotenpunkt und die Weiterführung in Richtung A33 sollte möglichst einfach gestaltet werden.

Das Argument, den Güterverkehr auf die Schiene zu verlagern, greift nach Ansicht des Dialogforums nicht, weil die Bahninfrastruktur in Brilon nicht ausgebaut ist. Es fehlen ein Verladebahnhof sowie der mehrspurige Ausbau der oberen Ruhrtalbahn auf der Strecke Dortmund-Kassel.

Der zügige Bau der B7n wird von den eingeladenen Unternehmen der Region für unabdingbar gehalten. Die genaue Gestaltung der Trasse spielt dabei eine untergeordnete Rolle. An der B7n sollte es Parkmöglichkeiten für LKW geben. Es wird angemerkt, dass die Müllproblematik zu beachten ist. Hierzu gibt es bereits konkrete Planungen. Auch das Thema des Interkommunalen Gewerbegebietes muss aufgegriffen werden.

Aus Sicht der Landwirtschaft haben die unterschiedlichen Trassen jedoch große Auswirkungen (siehe Abschnitt „Landwirtschaft“).

# WIRTSCHAFTLICHKEIT

In der fünften und letzten Sitzung des Dialogforums legte Straßen.NRW eine Kostenschätzung für die von den Bürgerinnen und Bürgern diskutierten Varianten vor. Hierbei wurden bei den Gesamtkosten die folgenden Hauptgruppen näherungsweise betrachtet: Grunderwerb, Baustelleneinrichtung, Verkehrssicherung an Arbeitsstellen, Erdbau und Bodenerkundung, Oberbau, Konstruktiver Ingenieurbau, Landschaftsbau, Ausstattung und sonstige besondere Anlagen und Kosten. Die Betriebs- und Unterhaltungskosten sind hierbei noch nicht berücksichtigt.

In Bezug auf die Kosten hat Straßen.NRW die ortsnahe Variantenkombination 1-2-7-5 als günstigste Möglichkeit mit Gesamtkosten in Höhe von 76.339.371,00 Euro geschätzt. Die Variantenkombination mit der ebenfalls ortsnahen Variante 4, 1-4-7-5 liegt mit 94.539.181,00 Euro um 24 Prozent über dem Preis der Variantenkombination mit der Variante 2. Die Differenz beträgt hier rund 18 Millionen Euro. Für die von den Bürgerinnen und Bürgern vorgeschlagene ortsferne Variantenkombination 1-15-7-5 werden Gesamtkosten von 121.808.201,00 Euro geschätzt. Sie liegt um ca. 27 Millionen Euro (29 Prozent) über den Kosten der Variante 4. Die Differenz der Variante 15 zur Variante 2 beträgt rund 46 Millionen Euro (59 Prozent). In der Diskussion wurden vor allem die Variantenkombinationen mit der Variante 7 im Abschnitt III und der Variante 5 im Abschnitt IV ins Auge gefasst (blaue Balken). Die Variantenkombinationen mit Variante 6 im Abschnitt III und IV zeigen ähnliche Differenzen.

**Abbildung 9:**  
Geschätzte Kosten der  
Variantenkombinationen  
mit Einzelpositionen mit  
Farbcode von Straßen.NRW

## Wirtschaftlichkeit: Kostenschätzung

V6 ist ca. 5% teurer als V7.

Kosten

Grunderwerb  
Baukosten  
Gesamt

Hauptgruppen

HG 1 Grunderwerb  
HG 2 Baustelleneinrichtung  
HG 3 Verkehrssicherung an Arbeitsstellen  
HG 4 Erdbau, Bodenerkundung  
HG 5 Oberbau  
HG 6 Konstruktiver Ingenieurbau  
HG 7 Landschaftsbau  
HG 8 Ausstattung  
HG 9 Sonstige besondere Anlagen und Kosten

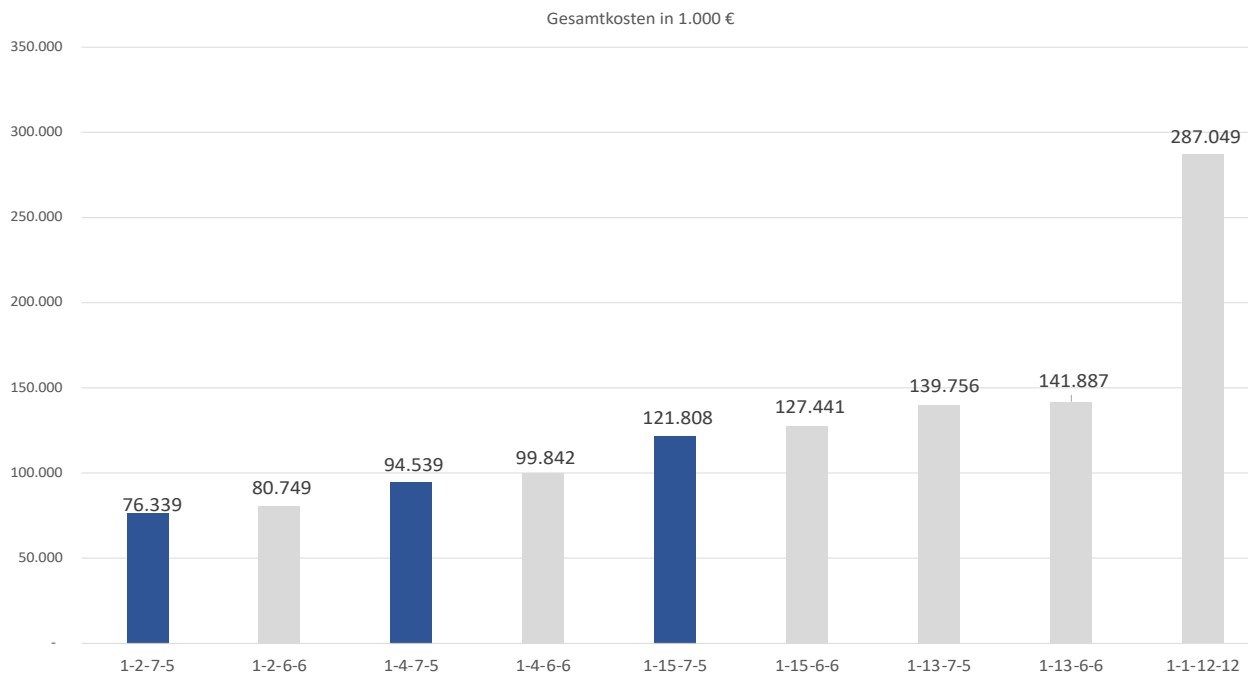


Abbildung 8: Geschätzte Kosten der Variantenkombinationen im Vergleich

Straßen.NRW weist darauf hin, dass die Wirtschaftlichkeit eines der fünf Hauptkriterien der Abwägung ist und mit in die Bewertung einfließen muss. Die Kostenbetrachtung ist auch aus Sicht der Bürgerinnen und Bürger des Dialogforums ein eigener und wichtiger Sachverhalt. Er wird hier zusammenfassend bewertet. Die Zufallsbürgerinnen und Zufallsbürger merken an, dass es für sie sehr schwierig ist, die Aussagen zu den Kosten zu bewerten, da kein Verhältnis

zu bisherigen Straßenbaumaßnahmen bekannt ist. Straßen.NRW weist darauf hin, dass es vor allem die Ingenieurwerke (z.B. Brücken) sind, die die Kostenunterschiede hervorrufen. Straßen.NRW führt aus, dass es hierfür klare Vorgaben gibt. Das Thema der Kostenentwicklung kann aus Sicht der Bürgerinnen und Bürger aus heutiger Sicht nicht abgeschätzt werden.



1	2	3	4	5	6	7	8	9
1-1-12-12	1-2-6-6	1-2-7-5	1-4-6-6	1-4-7-5	1-13-6-6	1-13-7-5	1-15-6-6	1-15-7-5
in Mio. € (brutto)								
3.395.038	3.556.375	3.345.113	3.791.500	3.540.238	3.646.800	3.388.338	3.777.050	3.490.625
283.653.621	77.192.725	72.994.259	96.050.304	90.998.944	138.240.382	136.368.129	123.663.743	118.317.576
<b>287.048.658</b>	<b>80.749.100</b>	<b>76.339.371</b>	<b>99.841.804</b>	<b>94.539.181</b>	<b>141.887.182</b>	<b>139.756.467</b>	<b>127.440.793</b>	<b>121.808.201</b>
<b>V4 ist 24% teurer als V2.</b>			<b>V15 ist 29% teurer als V4.</b>			<b>V15 ist 59% teurer als V2.</b>		
3.395.038	3.556.375	3.345.113	3.791.500	3.540.238	3.646.800	3.388.338	3.777.050	3.490.625
2.970.397	2.205.975	1.986.205	2.818.023	2.525.049	2.180.315	2.107.628	2.710.215	2.423.235
131.733	131.019	138.040	138.278	139.349	131.138	131.138	140.658	141.729
45.330.414	26.404.961	21.416.112	37.873.807	32.114.893	27.784.673	26.452.593	36.123.289	30.425.447
8.731.688	11.205.526	11.789.465	11.708.831	11.731.493	10.093.511	10.099.835	11.427.929	11.498.550
221.275.276	30.867.243	31.283.952	36.871.823	37.972.912	92.453.766	92.107.940	66.749.224	67.429.648
1.772.312	1.871.801	1.763.485	2.037.842	1.909.248	1.896.779	1.767.595	1.964.028	1.837.167
1.656.800	2.126.200	2.237.000	2.221.700	2.226.000	1.915.200	1.916.400	2.168.400	2.181.800
1.785.000	2.380.000	2.380.000	2.380.000	2.380.000	1.785.000	1.785.000	2.380.000	2.380.000



# WIRTSCHAFTLICHKEIT

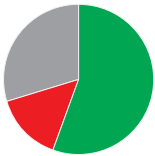
JA

NEIN

ENTHALTUNG

## Kosten hätten früher einbezogen werden müssen

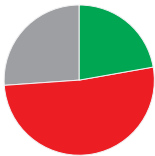
Die Kostenschätzungen sind für die Zufallsbürgerinnen und Zufallsbürger wichtig. Sie finden es schade, dass Straßen.NRW diese Zahlen erst kurz vor Finalisierung des Gutachtens bekannt gibt.



**(15 / 4 / 8)** fühlen sich hier nicht fair behandelt und sehen sich kaum in der Lage, zum jetzigen Zeitpunkt qualifiziert zu entscheiden.



**(13 / 8 / 6)** befürchten, dass mit dem Kostenargument die bisherigen Kriterien, mit denen im Dialogforum gearbeitet wurde, vom Tisch gewischt werden.



**(6 / 14 / 7)** finden, dass eine Wirtschaftlichkeitsberechnung nicht in das Dialogforum gehört.

## Möglichkeiten der Kostenreduktion prüfen

Die Zufallsbürgerinnen und Zufallsbürger bitten Straßen.NRW zu prüfen, ob eine kostengünstigere Umsetzung der Variante 15 möglich ist. Denkbar wäre hier, die Länge des Brückenbauwerkes zu verringern, indem frühzeitig entsprechend des Geländeprofiles in das Tal eingeschwenkt wird.

Am Beispiel der A46 ist ersichtlich, dass auch teurere Varianten sinnvoll sein können. Die Bürgerinnen und Bürger fragen sich, nach welchen Kriterien auch teurere Varianten ausgewählt werden können.

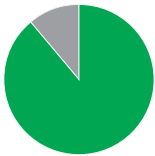
Die Bürgerinnen und Bürger fragen, wie teuer der Unterhalt einer Brücke im Vergleich zu einem normalen Brückenabschnitt ist. Sie machen sich Sorgen um die dauerhafte Instandhaltung.

Die Bürgerinnen und Bürger weisen darauf hin, dass die abgewogenen Varianten bewusst so gewählt wurden, dass Interessen der Betroffenen berücksichtigt sind und dadurch möglichst Einsprüche minimiert werden. Sie fragen sich, ob die Kosten von möglichen Klagen und Ausgleichsmaßnahmen berücksichtigt sind.

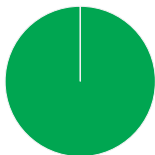
# VARIANTE 4

Es wird gefragt, warum die Variante 4 24 Prozent teurer ist als die Variante 2. Dies liegt an notwendigen Einschnitten und Stützwänden sowie Brücken.

## VARIANTE 15



**(24 / - / 3)** der Zufallsbürgerinnen und Zufallsbürger sind der Meinung, dass die ortsferne Variante 15 die bevorzugte Variante ist, obwohl nach der ersten Kostenschätzung die Kosten für diese Variante 29 Prozent höher liegen als die Variante 4 und 59 Prozent höher als bei Variante 2.



**(27 / - / 0)** bewerten positiv, dass das Nutzen-Kosten-Verhältnis bei der Variante 15 immer noch deutlich positiv ist.

## VARIANTE 13

Aufgrund der benötigten zwei Brückenbauwerke ist diese ebenfalls ortsferne Variante um 17,9 Millionen Euro teurer als Variante 15 (siehe oben)

## VARIANTE 12

Die Tunnelvariante 12 liegt 165,2 Millionen Euro über dem Preis der Variante 15 und liegt nicht mehr in einem durchführbaren Nutzen-Kostenverhältnis. Sie scheidet aus Sicht des Dialogforums aus (siehe oben).

Im Gegensatz zu Straßen.NRW sehen die Zufallsbürgerinnen und Zufallsbürger die Kosten der Variante 15 im Mittelfeld. Sie ist 59 Prozent teurer als die ortsnahe Variantenkombination 1-2-7-5, die in der Umweltverträglichkeitsstudie besser bewertet wurde. Sie ist 29 Prozent teurer als die Variantenkombination 1-4-7-5, die aus Umweltsicht etwa gleich bewertet wurde. Im Vergleich zur Variantenkombination 1-13-7-5, die aus Umweltsicht ebenfalls ähnlich bewertet wurde wie die Variante 15, ist sie 13 Prozent günstiger und liegt bei den Kompromissvarianten ebenfalls im Mittelfeld. Im Vergleich mit der Variantenkombination 1-12-12-12 mit Tunnel, die aus Umweltsicht auf Platz 1 bewertet wurde, wäre sie 57 Prozent günstiger.

Die Zufallsbürger und Zufallsbürgerinnen fragen sich, nach welchen Kriterien das Verkehrsministerium in Bonn entscheidet. Sie weisen darauf hin, dass die Bürgerinnen und Bürger umfangreich und intensiv abgewogen haben und erwarten hier transparente Begründungen.

Straßen.NRW weist darauf hin, dass das Team eine Variante für die Linienfindung vorschlägt, die in sich stimmig sein muss. Land und Bund prüfen diesen Vorschlag und der Bund trifft im Anschluss eine finale Entscheidung, ob Bauwürdigkeit erteilt wird.

# ZUSAMMENFASSUNG

## Abschnitt I

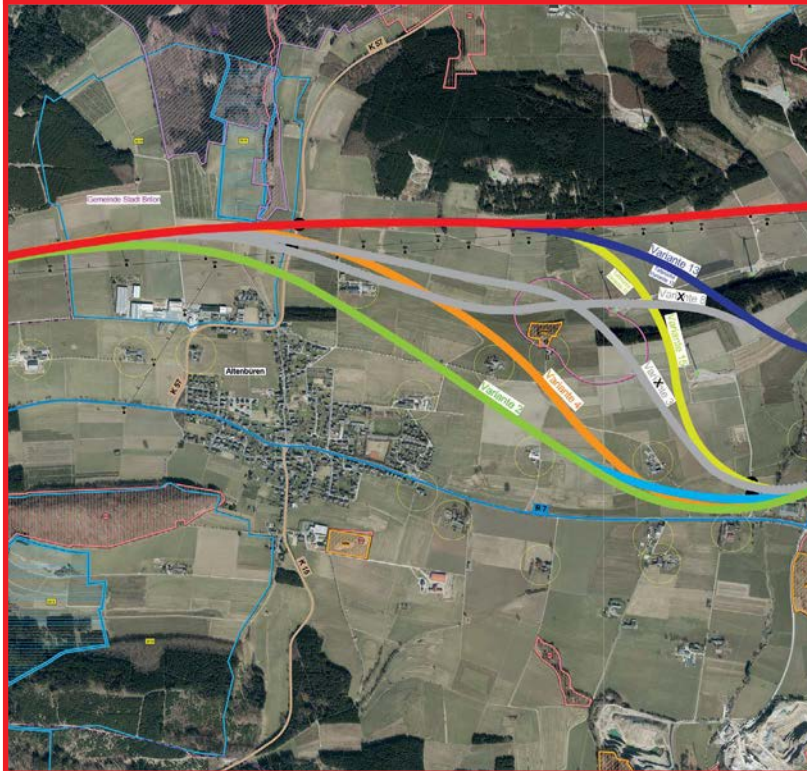
Im Planungsabschnitt 1 zwischen Nuttlar und Altenbüren ist die Variante 1 aus Sicht des Dialogforums die einzig sinnvolle Streckenführung. Sie verläuft direkt neben der Hochspannungsleitung und in der Nähe der geplanten Windkraftanlagen. Die Infrastruktur wird hier sinnvoll gebündelt und keine zusätzliche Fläche durchschnitten.

Für die Bürgerinnen und Bürger ist die Entlastung von Antfeld in diesem Abschnitt zentral. Die Ortsdurchfahrt wird zukünftig statt ca. 10.600 Fahrzeuge nur noch 1.900 Fahrzeuge aufnehmen müssen, wenn ein Anschluss westlich von Brilon umgesetzt wird. Genau dieses empfehlen die Bürgerinnen und Bürger einstimmig bei einer Enthaltung. Die Anwohnerinnen und Anwohner von Antfeld werden so deutlich von Lärm und Verkehr entlastet.

## ZUSAMMENFASSENDE BEWERTUNG DES DIALOGFORUMS



## Planungsabschnitt II



### Abschnitt II

Im Abschnitt II konkurrieren verschiedene Varianten: Die Bürgerinnen und Bürger wurden gebeten, eine Art abgestufte Bewertung (Ranking) durchzuführen:

Die Variante 1, 3 und 8 sind im Planungsabschnitt II aus arten- und naturschutzrechtlichen Gründen nicht umsetzbar. Sie fallen deshalb aus der Bewertung raus.

In Bezug auf die verkehrliche Wirkung und die Verkehrssicherheit werden die Varianten 2, 4 und 15 als gleichwertig angesehen.

Die Variante 2 (kräftiges Grün) wird in Bezug auf den Arten- und Naturschutz als günstig angesehen, weil die Flächendurchschneidung durch die ortsnahe Lage gering ist und die Variante den größten Abstand zu den Raubwürger-Habitaten aufweist. Viele Zufallsbürger gewichten aber die Belange der betroffenen Landwirte und ihre Existenznöte, die Betroffenheit der Anlieger durch den Lärm sowie die Zugänglichkeit der Wege als Naherholungsgebiet für Altenbüren höher. Im Themenfeld Wirtschaftlichkeit werden die Kosten einer Variantenkombination mit Variante 2 grob auf ca. 76 Millionen Euro geschätzt. Sie ist damit die günstigste Variante.

In der abschließenden Bewertung landet die Variante 2 auf Platz drei.

Die Variante 4 (orange) wurde bis zur Wiederaufnahme-Veranstaltung als Kompromiss-Variante angesehen. Die Nähe zum Raubwürger-Habitat wird von den Experten als lösbar angesehen. Aus Sicht des Arten- und Naturschutzes ist sie ähnlich einzustufen wie die Variante 15. Beide sind in Bezug auf den Artenschutz schlechter anzusehen als die Variante 2, weil sie näher an den Raubwürger-Habitaten liegen. Aus Sicht der betroffenen Anliegerinnen und Anlieger liegt sie etwas weiter vom Ort weg als Variante 2, löst aber trotzdem viele Betroffenheiten für die Bewohner von Altenbüren aus (Lärm und Naherholungsgebiet). Sie erzeugt ebenfalls starke Betroffenheiten bei den Höfen. Das Dialogforum stellt sich hier hinter seine Landwirtinnen und Landwirte und die Bürger von Altenbüren und sieht hier deutlich höhere Betroffen-

heiten als bei Variante 15. Die Kosten einer Variantenkombinationen 1-4-7-5 mit Variante 4 im Abschnitt II werden auf ca. 94 Millionen Euro geschätzt. Sie ist ca. 18 Millionen Euro teurer als die ortsnahe Variantenkombination 1-2-7-5.



**(9 / 15 / 3)** Zufallsbürgerinnen und Zufallsbürger können sich die Variante 4 als Kompromissvariante vorstellen, falls die Variante 15 nicht möglich ist.

Im Ranking kommt die Variante 4 auf Platz zwei.

Variante 13 (blau) ist als ortsferne Brückenvariante von den Bürgern vorgeschlagen worden. Sie überspannt das Aatal mit zwei Brücken und verursacht ca. doppelte Kosten wie die Varianten 2 oder 4. Die Kostenschätzung der Variantenkombinationen mit einer Variante 13 liegt bei ca. 140 Millionen Euro. Aus Sicht der Landwirtschaft ist sie weniger problematisch, auch der Arten- und Naturschutz scheinen lösbar. Knackpunkt ist hierbei, dass der Anschluss nördlich von Altenbüren liegen würde. Eine klare Mehrheit der Zufallsbürger sehen den Verkehr, der dann von Brilon aus durch den Ort laufen würde, als sehr problematisch.

In der Bewertung fällt die Variante 13 aufgrund des Anschlusses raus.

Variante 15 (hellgrün) wurde in der Wiederaufnahme-Veranstaltung von einem Zufallsbürger vorgeschlagen und weist keine unlösbaren Artenschutzkonflikte auf. Das Naherholungsgebiet bleibt den Anwohnerinnen und Anwohnern erhalten. Die Landwirte zeigen sich hier am wenigsten betroffen und geben dieser Variante klar den Vorzug. Durch den Anschluss westlich von Brilon ist die Verkehrsbelastung für Altenbüren am höchsten. Zwischen Altenbüren und Brilon wären statt 16.000 Fahrzeugen (Prognose 2030) nur noch 6.700 auf der alten B7 unterwegs. Die Wohngebiete blieben vom Verkehr verschont. Die Variante 15 weist außerdem die geringste Lärmbelastung durch den ortsfernen Verlauf auf. Die Anwohnerinnen und Anwohner von Antfeld würden durch die Variante 15 bei einem weiteren Verlauf auf der Variante 7 noch 1.900 Fahrzeuge in Richtung Altenbüren haben. In der Prognose 2030 sind es 10.600. Das Dialogforum sieht die Variante 15 geschlossen bei nur einer Enthaltung als die Variante, die die geringsten Betroffenheiten auslöst. Die Kosten der Variantenkombination 1-15-7-5 werden auf ca. 122 Millionen Euro geschätzt. Sie wäre damit ca. 64 Millionen Euro teurer als die ortsnahe Variantenkombination 1-2-7-5 und ca. 27 Millionen Euro teurer als die Variantenkombination 1-4-7-5.

In der Gesamtabwägung des Dialogforums liegt die Variante 15 klar auf Platz eins der Bürgerinnen und Bürger.

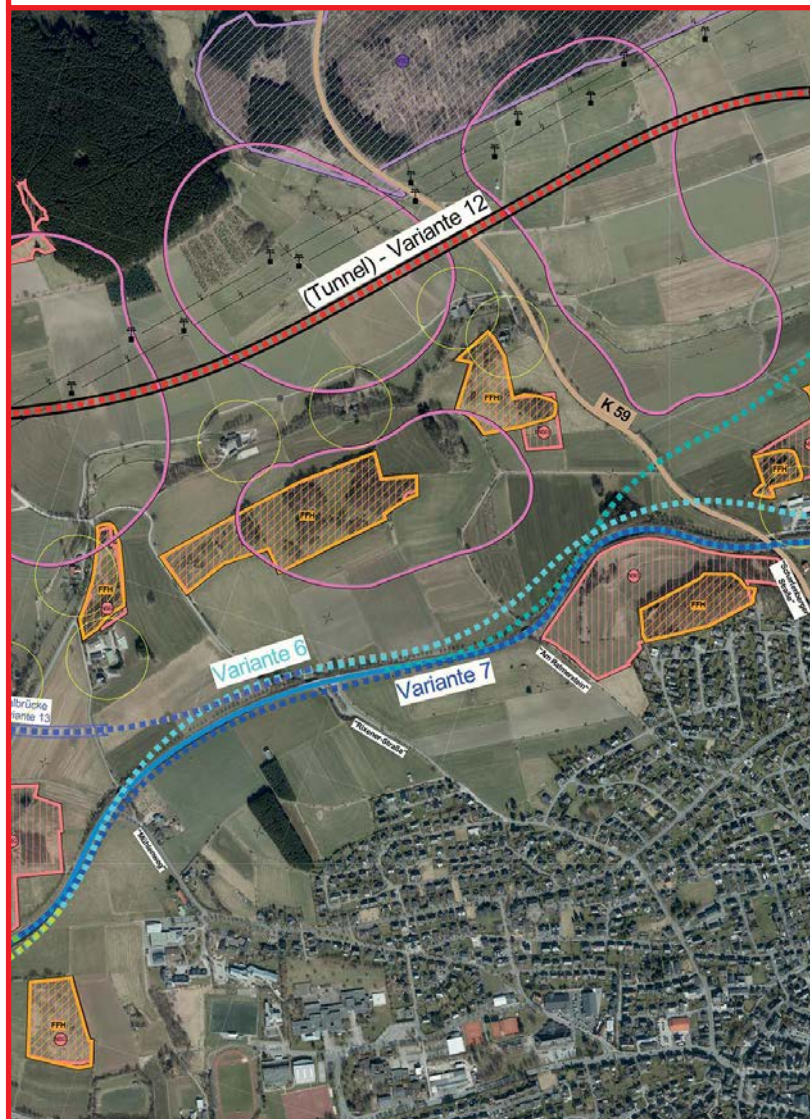
### Abschnitt III

Die Variante 12 (rot) als Tunnelvariante wird vor allem wegen der hohen Kosten und aufgrund des unlösbaren Artenschutzkonfliktes mit den Raubwürger-Brutpaaren von der großen Mehrheit des Dialogforums als undurchführbar angesehen. Nachteilig ist auch, dass nur ein Anschluss nördlich von Altenbüren (siehe Abschnitt II) möglich wäre mit der bereits beschriebenen Mehrbelastung des Orts durch die Verkehre aus Brilon. Die Kosten werden in der Vorplanung auf 290 Millionen Euro geschätzt und liegen damit ca. 373 Prozent höher als die Kosten der Variantenkombi 1-2-7-5. Sie liegt damit nicht mehr in einem durchführbaren Kosten-Nutzen-Verhältnis.

In der Gesamtabwägung für den Abschnitt III scheidet Variante 12 aus Sicht der Bürgerinnen und Bürger aus.



## Planungsabschnitt III



Die Variante 6 (helles Türkis) hätte den Vorteil, dass die alte B7 mit ihren Anschlüssen erhalten bliebe. In der Abwägung wird der Flächenverbrauch vom Dialogforum negativ bewertet. Die Realisierbarkeit von verkehrlenkenden Maßnahmen wird bezweifelt. Auch die Emissionen für das FFH-Gebiet sind so hoch, dass Schutzmaßnahmen notwendig wären. Die Kosten werden auf ca. 5-6 Prozent über den Kosten der Variante 7 geschätzt.

Die Variante 6 liegt in der Bewertung des Abschnitts III auf Rang 2.

Für die Variante 7 (blau) wurden im Laufe des Verfahrens auf Anregung der Bürgerinnen und Bürger verschiedene Lösungsmöglichkeiten von Straßen.NRW erarbeitet. Zwei Spangen – einmal vom Mühlenweg zur Altenbürener Straße sowie von der Scharfenberger Straße bis zum Kreisverkehr – sollen die Wohngebiete und die Durchgangsstraßen der Innenstadt entlasten. Die Mehrheit bittet außerdem darum, eine Auffahrtsmöglichkeit für Rechtseinbieger zu prüfen.

Mit diesen Änderungen wird die Variante 7 im Abschnitt III auf Platz 1 gesehen.

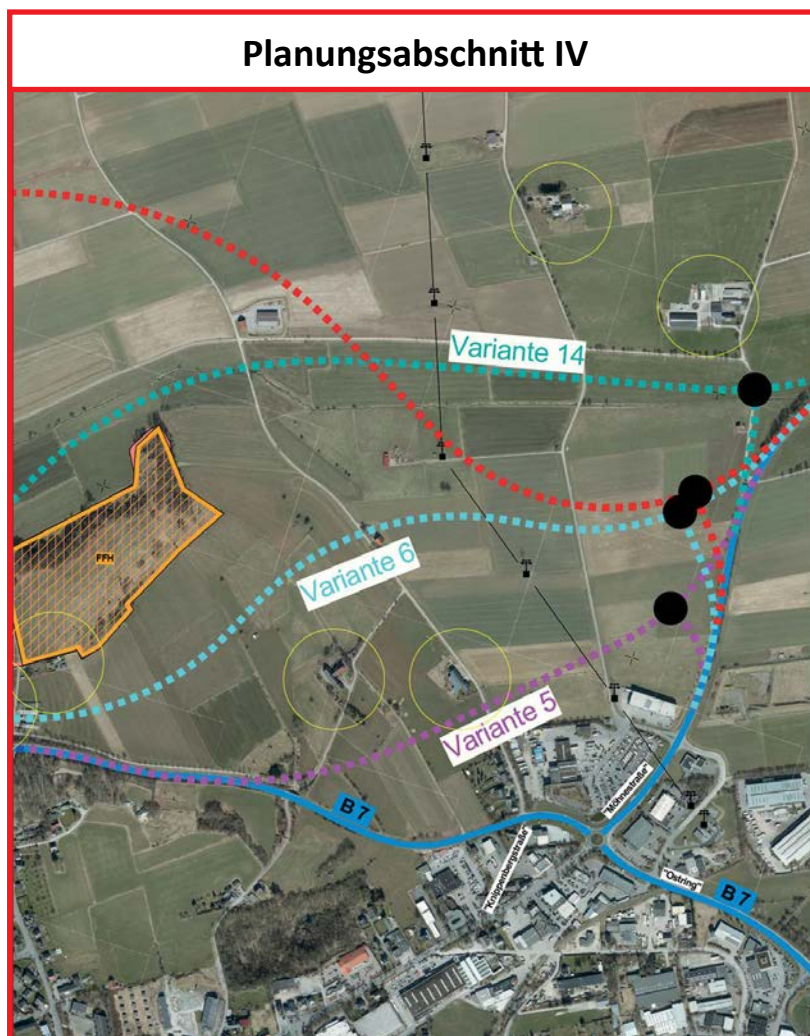
## Abschnitt IV

Die Variante 5 (pink) müsste aus Sicht der Bürgerinnen und Bürger so nach Norden verlegt werden, dass die geplante Erweiterung des Gewerbegebiets nicht eingeschränkt wird. Wo genau die Anschlussstelle liegt und wie der Querschnitt im Gelände ist, sollte so schnell wie möglich gezeigt werden. Die Belange der Höfe sind hier frühzeitig zu berücksichtigen. Vorteil ist, dass sie als ortsnahe Variante nicht aus Sicht des Naturschutzes etwas besser bewertet wird als die weiter nördlichen Varianten. Die Kosten von Variante 5 und Variante 6 im Planungsabschnitt IV liegen schätzungsweise auf der gleichen Höhe.

Die Variante 5 im Abschnitt IV wird auf Platz 1 gesehen.

Die Variante 6 (helles Türkis) im östlichen Abschnitt IV wird in Bezug auf die Flächendurchschneidung schlechter bewertet als die Variante 5. Auch die Geländeführung erscheint schwieriger, weil größere Dämme nötig wären, um die Tallagen auszugleichen. Auch gilt es, die Höfe frühzeitig einzubeziehen. Die Variante 6 landet in diesem Abschnitt auf Platz 2.

Die Variante 14 (dunkles Türkis) gilt nach Angaben von Straßen.NRW und den Umweltgutachtern aufgrund des nahen Raubwürger-Brutpaares, das auch das FFH-Gebiet nutzt, als nicht umsetzbar und scheidet aus der Wertung aus.



# FAZIT ABSCHNITT I-IV

Die Bürgerinnen und Bürger bedanken sich für die Möglichkeit, sich im Rahmen eines Dialogforums an der Planung der B7n zu beteiligen. Sie stellen fest, dass die Stimmung im Laufe des Dialogforums deutlich konstruktiver geworden ist. Dies hat die Zustimmung zum gesamten Thema merklich erhöht.

Das Dialogforum war aus ihrer Sicht ein Prozess zwischen den Bürgerinnen und Bürgern und Straßen.NRW auf Augenhöhe.

In der folgenden Tabelle sind die oben genannten qualitativen Bewertungen aus Bürgersicht den fünf Bewertungskriterien von Straßen.NRW zugeordnet.

Kriterium	Abschnitt und Varianten									
	I		II				III		IV	
1. Verkehrliche Wirkung	1	2	4	15	13	12	6	7	5	6
2. Verkehrssicherheit	1	2	4	15	13	12	6	7	5	6
3. Natur und Umwelt										
• Arten- und Naturschutz	1	2	4	15	13	12	6	7	5	6
• Flächendurchschneidung /-Verbrauch	1	2	4	15	13	12	6	7	5	6
• Durchschneidung Naherholungsgebiet	1	2	4	15	13	12	6	7	5	6
• Lärm /ortsnahe Trassenverlauf	1	2	4	15	13	12	6	7	5	6
• Betroffenheit Anwohner Luftschadstoffe	1	2	4	15	13	12	6	7	5	6
• Betroffenheit Landwirte	1	2	4	15	13	12	6	7	5	6
4. Wirtschaftlichkeit	1	2	4	15	13	12	6	7	5	6
5. Öffentlichkeitsbeteiligung	1	2	4	15	13	12	6	7	5	6

Das Dialogforum zur B7n kommt im abschließenden Ranking zum Ergebnis, die folgenden Varianten-Kombination weiter zu verfolgen: Es empfiehlt geschlossen bei einer Enthaltung die Varianten 1-15-7-5 und setzt diese Variante im Ranking auf Platz 1. Das Ergebnis der oben dargestellten Matrix zeigt, dass die Varianten 2 und 4 als ortsnahe Varianten mit hohen Betroffenheiten für die Landwirtschaft durchweg ähnlich bewertet werden. Dies spiegelt sich auch an der Frage, ob die Variante 4 als Kompromissvariante umgesetzt werden könnte. Neun der Zufallsbürgerinnen und -bürger können sich dies vorstellen. Fünfzehn Teilnehmende widersprechen hier, drei enthalten sich. Dennoch wird die Variante 4 im Ranking als zweitbeste Lösung angesehen. Die Variante 2 kommt im Abschnitt II auf den dritten Platz. Die Varianten 12 und 13 scheiden aus Kostengründen wie auch aufgrund der Anschlussstelle aus. Ebenfalls klar fällt die Entscheidung im Abschnitt III zugunsten der Variante 7 aus. Im Abschnitt IV müsste die Variante 5 nach Norden verschoben werden. Sie liegt im Ranking aber klar vor der Variante 6.



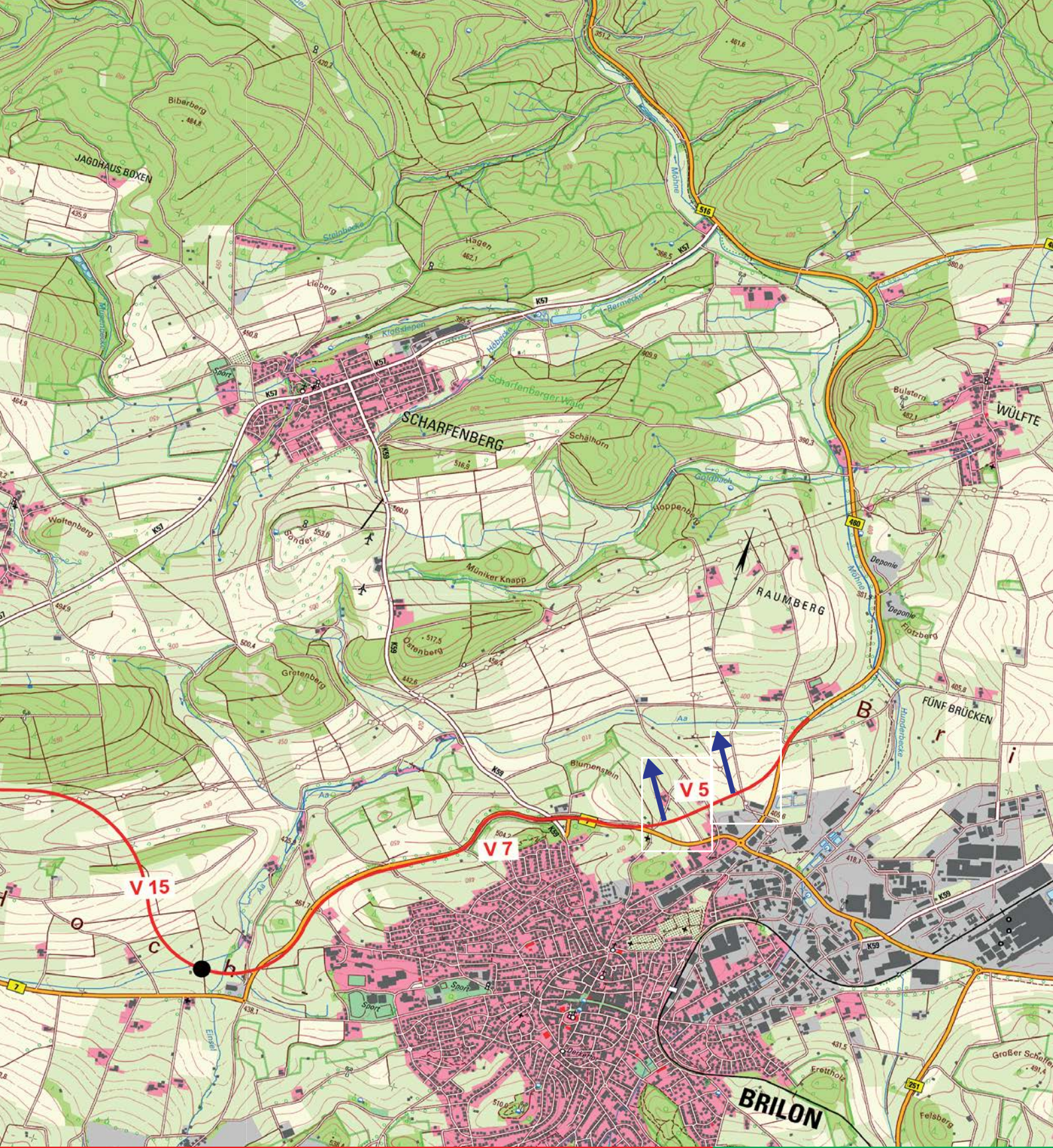
Die Bürgerinnen und Bürger schließen mit einem Appell an die Umweltschutzverbände: „Wir haben die Belange des Arten- und Naturschutzes respektiert und gewürdigt. Bitte lassen Sie zu, dass die derzeit lärmgeplagten Anwohner von Antfeld und Altenbüren auf ihren Balkonen und Terrassen überhaupt mal wieder Vogelgezwitscher anstatt Straßenlärm hören dürfen, mit der Realisierung der B7n.“ Die Bürgerinnen und Bürger erwarten von den Naturschutzverbänden ebenfalls Kompromissbereitschaft.

Das Dialogforum hat mit dem Bürgergutachten eine eindeutige Variantenkombination vorgeschlagen. Nun gilt es, diese durch die fachliche Bewertung von Straßen.NRW zu unterstützen und durch den Bund und die Stadt Brilon zügig umzusetzen.

Am Ende des Dialogforums hoffen die Bürgerinnen und Bürger, dass ihrer Meinung seitens Planung und Politik Sorge getragen wird.



Abbildung 11 Vorzugsvarianten der Zufallsbürgerinnen und -bürger in den einzelnen Planungsabschnitten



# DANK AN DIE EXPERTINNEN UND EXPERTEN

Die folgenden Personen haben sich der Anhörung durch das Dialogforum gestellt und mit ihren Vorträgen maßgeblich dazu beigetragen, dass die Zufallsbürgerinnen und -bürger tiefgehend zu den verschiedenen Themenfeldern der B7n informiert wurden.

Die Bürgerinnen und Bürger bedanken sich bei



**Dipl.-Biologe Andreas Kuhlmann**  
Kuhlmann & Stucht GbR

Gesellschafter im Büro Kuhlmann-Stucht GbR, seit 1985 vorwiegende Tätigkeitsfelder Umweltverträglichkeitsstudien, Landschaftspflegerische Begleitplanung für Straßenbauvorhaben und FFH-Verträglichkeitsuntersuchungen.

Referent Dialogforum Arten- und Naturschutz



**Benjamin Hamann**  
Büro weluga Umweltplanung

Biologe mit den Arbeitsfeldern faunistische und artenschutzrechtliche Gutachten, landschaftspflegerische Begleitpläne, naturschutzfachliche Bewertungen und Maßnahmenplanung und ökologische Baubegleitung.

Referent Dialogforum Arten- und Naturschutz



**Dr. Marcus Lau**  
Rechtsanwälte Füßer & Kollegen

Rechtsanwalt und Fachanwalt für Verwaltungsrecht (insbesondere Bauplanungsrecht) und Umweltrecht (insbesondere Naturschutz- und Wasserrecht)

Referent Dialogforum Arten- und Naturschutz



**Johannes Schröder**

Verein für Natur- und Vogelschutz im  
Hochsauerlandkreis e.V.

2. Stellv. Vorsitzender des Verein für Natur- und  
Vogelschutz im Hochsauerlandkreis e.V.  
Seit Jahrzehnten im ehrenamtlichen Naturschutz  
engagiert.

Referent Dialogforum Arten- und Naturschutz

Wir danken außerdem dem Verein für Umwelt- und  
Naturschutz im Hochsauerland e.V. für den wertvollen  
Diskussionsbeitrag.



**Ralf Helle**

Bezirksregierung Arnsberg

Hauptdezernent im Dezernat 33 der Bezirksregierung  
Arnsberg, Experte zu Unternehmensflurbereinigungen

Referent Dialogforum Landwirtschaft



**Friedhelm Kossmann**

SSP Consult Beratende Ingenieure GmbH

Leitender Ingenieur, seit 35 Jahren Erfahrung  
im Bereich Infrastrukturplanung, mit Fokus auf  
Verkehrsuntersuchungen und Machbarkeitsstudien.

Referent Dialogforum Mensch und Nutzer



Die Zufallsbürgerinnen und -bürger danken außerdem den  
Landwirten, die als Gäste zum Dialogforum Landwirtschaft zu ihren  
Betroffenheiten berichteten. Gleiches gilt für die Gäste aus den lokalen  
Logistikunternehmen, die ihre Betroffenheiten mit in das Forum  
Mensch und Nutzer einbrachten.



[www.strassen.nrw.de](http://www.strassen.nrw.de)



**Straßen.NRW**  
Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen