

Alternative zur A 445 Werl – Hamm im BVWP 2015 umsetzen!

BUND meldet Null-Variante und die Nutzung der ausreichend leistungsfähigen und bereits optimierte B 63 an.

Stand: 30.9.2013

Das Land meldet den Neubau der A 445 von der AS Werl/Nord – AS Hamm/Rhynern (A 2) an. Der BUND meldet als Alternative eine Null-Variante der A 445 und die Nutzung der ausreichend leistungsfähigen und in den letzten Jahren optimierte B 63 (2+1-Ausbau) an.

Erläuterungen:

Das Land NRW hat für den BVWP 2015 das folgende Fernstraßenvorhaben angemeldet:

A 445 AS Werl/Nord – AS Hamm/Rhynern (A 2) VB PO

Länge: 8 km

Aus verkehrlicher Sicht gibt es für den geplanten Bau der A445 keinen Bedarf. Eine durch die BI „Stoppt A445“ beauftragte Netzbetrachtung (Download auf www.stoppt-a445.de) kommt zu dem Ergebnis, dass u.a. aufgrund der seit ca. 8 Jahren stagnierenden Verkehrszahlen auf der der B63 keine Notwendigkeit für den Bau der A445 besteht und diese auch aus überregionalen Netzgesichtspunkten keine Relevanz hat.

Ursprünglich war die A445 geplant, um in Verbindung mit der ebenfalls geplanten A46 (inkl. neu zu bauender Brücke über das Ruhrtal) die Autobahnen des östlichen Ruhrgebiets (A1, Kreuz Unna, Kamener Kreuz, A2) zu entlasten. Seit September 2011 ist jedoch ein bedeutender Planungsabschnitt, nämlich die Weiterführung von Menden nach Osten bis Neheim „ruhend“ gestellt.

Der Regionalrat Arnsberg fordert zwar diese Weiterführung bis nach Neheim. Die ursprünglich geplante weiträumige Entlastungswirkung der A 46 wurde aber durch den inzwischen erfolgten Ausbau der A 1, des notorischen Engpasses Kamener Kreuz sowie der A 2 und die Aufgabe der Vervollständigung der Anschlüsse der A 46 im Westen bei Hagen entbehrlich gemacht. Dies hat direkte Konsequenzen für den geplanten Bau der A445 von Werl nach Hamm. Denn begründet wurde dieser Abschnitt stets mit dem –vermeintlich– enormen Verkehrswachstum im Korridor Hagen-Iserlohn-Werl-Hamm, verursacht durch die A46. So war in den Planfeststellungsunterlagen zur A445 davon ausgegangen, dass künftig 40.000 KFZ täglich die A445 nutzen würden (heute werden auf der B63 allerdings nur durchschnittlich rd. 18.000 KFZ täglich gezählt). Das Land NRW wird eine Variante mit Ausbau von Bundesstraßen von Menden bis Neheim anmelden, die diese ursprünglichen Verkehrserzeugungswirkungen nicht hat.

Zudem ist der Bau der A445 Werl-Hamm mit sehr erheblichen Naturschutz- und Umweltauswirkungen verbunden. Die geplante Trasse verläuft in unmittelbarer Nähe des Vogelschutzgebietes Hellwegbörde. Im Strangbachtal, das durch die Trasse vollständig zerstört würde, nisten Wiesen- und Rohrweihe (siehe ABU Lippstadt, Weißenprogramm); es handelt sich hier somit um ein faktisches Vogelschutzgebiet. Das Strangbachgebiet ist zudem Teil eines Biotopverbundes mit den Pentlinger Wäldern. Hier gibt es z.B. das größte Kammolchvorkommen im Kreis Soest, auch der Laubfrosch ist hier ansässig. Umfassende Auskunft zu den Auswirkungen auf Flora und Fauna ist in der Einwendung der BI und der Naturschutzverbände, eingereicht durch die LNU in 03/2011 zum Planfeststellungsverfahren (http://lb-naturschutz-nrw.de/fileadmin/redaktion/fachgebiete/Stra_bau/SO-HAM-95-05-91-ST-02-11-Stellungnahme-03111.pdf) nachzulesen.

Alternative:

Eine durch StraßenNRW selbst verfasste Netzbetrachtung zeigt als Alternative zum Bau der A445 einen teilweise 2+1 spurigen Ausbau der B63 Werl-Hamm auf. Damit ließe sich die Kapazität auf 22.000Kfz/Tag erhöhen (derzeit Stagnation bei 18.000 Kfz/Tag, s.o.). Obwohl damit die Kapazität mehr als ausreichend wäre, wird diese Variante nicht als Alternative zum Autobahnneubau vertieft geprüft.

Die offiziell veranschlagten Kosten für den Bau der A445 liegen seit 2006 bei ca. 56 Mio. EUR und wurden seitdem nicht mehr angepasst. Dieser Wert erscheint aus Sicht die BI „Stoppt-A445“ nicht realistisch, zudem bislang keinerlei Lärmschutzmaßnahmen eingeplant sind. Die BI geht von realistischen Baukosten von mehr als 100 Mio. EUR aus.

Projekthistorie: Zeitleiste Planung und Widerstand A445

Ende 1960er

- erste Planungen der A445

Anfang 1980er

- Gründung Interessengruppe gegen A445-Planung

ab 2000

- regelmäßiger Kontakt zu den jeweiligen Bundes- (Bodewig, Stolpe, Tiefensee und Ramsauer) und Landesverkehrsministern (Steinbrück, Schwanhold, Schartau, Thoben, Horstmann, Wittke, Lienenkämper, Voigtsberger, Groschek)

2003

- A445 im BVWP als "vordringlicher Bedarf", offizielle Kostenschätzung: 40 Mio. EUR

2006

- offizielle Kostenschätzung: 50 Mio. EUR

2008

- Gründung der Bürgerinitiative Stoppt A445 als gemeinnützig anerkannten, eingetragenen Verein e.V.

2008

- homepage der BI online www.stoppt-a445.de

ab 2008

- jährlicher Infostand zum Volksradfahren Werl

2/2008

- BI Stoppt A445-Infoabend in Gaststätte Wüst, Werl-Hilbeck mit renommierten Wissenschaftlern und mehr als 100 interessierten Gästen

5/2009

- mehr als 400 Unterschriften gegen die A445-Planung gesammelt

6/2010

- Rotgrüne Landesregierung NRW sagt, dass sie keine weiteren neuen Fernstraßen mehr bauen will

5/2010

- Bundestags-Petition FÜR den Bau der A445 erhält nur 131 Stimmen (davon weniger als 50% aus NRW stammend)

11/2010

- BI beantragt Lkw-Nachtfahrverbot auf der B63; Ergebnis: Ablehnung ohne fundierte Untersuchung

1/2011

- regelmäßige Verkehrszählungen der BI seit 2008 mit Verkehrszählgerät stellen Stagnation der Verkehrsbelastung auf B63 fest, zudem um rd. 50% geringere Lkw-Belastung als in den offiziellen Zählungen

1/2011

- Umbau Verkehrsberuhigung der B63 in der Ortschaft Hilbeck abgeschlossen, Verkehrsfähigung deutlich gesunken

2/2011

- rotgrüne Landesregierung bricht mit Ankündigung des Planfeststellungsverfahrens den Sinn des Koalitionsvertrags

3/2011

- Start des Planfeststellungsverfahrens; mehr als 230 schriftliche Einwendungen davon rd. 10 direkt betroffene, klagebereite Landwirte

4/2011

- 70 Seiten fundierter Einwände der BI mit BUND, Nabu und LNU im Rahmen des A445-Planfeststellungsverfahrens

5/2011

- neue, alte rotgrüne Landesregierung verkündet "Vorrang für Investitionen in den Straßenerhalt!"

6/2011

- Durch BI StoppT A445 beauftragter Gutachter stellt Netzbetrachtung A445 vor, Ergebnis: A445 ist nicht erforderlich

9/2011

- Aufnahme der A445 in Priorisierungsliste Fernstraßen NRW (mit Fußnote "Netzbetrachtung erforderlich")

9/2011

- Planungen für Teilstück der A46 werden gestoppt, dadurch entfällt Funktion der A445 als Umfahrung der A1

ab 2012

- Bürger zeigen Flagge gegen die A445 mit großen blauen Kreuzen (X)

1/2012

- BI schätzt Baukosten der A445 auf rund 100 Mio. EUR, bei Einbau geeigneter Lärmschutzmaßnahmen vsl. deutlich mehr

11/2012

- 3 Tage Erörterungstermin mit rd. 100 Betroffenen

1/2013

- die BI hat rd. 100 zahlende Mitglieder

Status quo

Planfeststellungsbeschluss seit März 2011 ausstehend

...

Beschreibung der Alternative bzw. Variante zum o.g. Projekte des Landes

Der 6 spurige Ausbau der A1 und der A2 , sowie der in Planung befindliche 6-spurige Ausbau der A44 sind ausreichend für das derzeitige und zukünftige Verkehrsaufkommen, da die Verkehrszahlen auch entgegen vieler Prognosen stagnieren (siehe BAST 1/2012). Auch aus überregionalen Gesichtspunkten ist die A 445 nicht notwendig.

Variante

Eine günstige und umweltschonende Alternative ist die 2+1 Variante auf der B63, dadurch ließe sich die Kapazität auf 22.000 Kfz/Tag erhöhen, derzeit stagnieren die Verkehrszahlen bei 18.000Kfz/Tag (siehe auch oben).

Kontakt:

Name des Verbandes:	BUND NRW
Adresse:	Merowingerstraße 88, 40225 Düsseldorf
Telefon:	02111/302005 – 0
Mail:	bund.nrw@bund.net
Bearbeiter:	Ludger Palz
Telefon:	0160 90592080
E-Mail:	Ludger.Palz@web.de