

Alternative zu A 46 für Bundesverkehrswegeplan 2015 umsetzen! BUND meldet Alternativplanung bei NRW- Auftragsverwaltung an: Regionale Netzlösung statt Neubau A 46 Hemer – Menden - Neheim

Stand: 30.9.2013

Der Vorschlag wird auch unterstützt von der LNU: Landesgemeinschaft Naturschutz und Umwelt NRW;
Geschäftsstelle: Heinrich-Lübke-Str. 16, 59759 Arnsberg.

Alternativvorschlag zum vierspurigen Neubau einer Autobahn
A 46 AS Hemer (B7) – Menden (B 515)
sowie A 46 Menden (B 515) – AS Arnsberg-Neheim VB UVA
(laut Beschluss des Regionalrats Arnsberg vom 13.12.2012 und Anmeldung MBWSV v. 26.8.2013)

Der Minister für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung Verkehr Nordrhein-Westfalen (MBWSV) beabsichtigt, mehrere Alternativen zur vergleichenden Bewertung beim Bundesministerium für Verkehr, Bauen und Stadtentwicklung (BMVBS) anzumelden. Dafür wird hier ein Alternativvorschlag einer

Regionalen Netzlösung sowie innerörtlicher Maßnahmen der Entlastung von und Verbesserung des Kfz-Verkehrs in Iserlohn, Hemer, Menden und Wickede

vorgelegt.

Vorbemerkung:

Das Land NRW, vertreten durch den Minister für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr, beabsichtigt, neben dem vom Regionalrat beschlossenen Weiterbau (Neubaumaßnahme) der A 46 zwischen AS Hemer und AS Arnsberg-Neheim, mehrere mögliche Alternativen zur vergleichenden Bewertung an das Bundesministerium (BMVBS) zu melden (Runder Tisch – Ergebnis). Damit wird erstmals, was wir ausdrücklich begrüßen, auf die seit Jahrzehnten bestehenden, bekannten Forderungen des BUND, der LNU und der Bürgerinitiative „GigA 46“, eingegangen, örtliche Lösungen zu prüfen und umzusetzen.

Ein „Lückenschluss“ durch Weiterbau bis zum Anschluss an die A 445 im Bereich Arnsberg / Neheim ist weder menschen- noch umweltverträglich, er ist im höchsten Maße unwirtschaftlich und Lebensraum zerstörend!

Aufgrund des geringen, sogar abnehmenden Verkehrsaufkommens ist die Planung mit keinem Argument zu rechtfertigen. Wenn es in 40-jähriger Planungsphase nicht möglich war, eine akzeptable, natur- und landschaftsverträgliche Trasse für den so genannten „Lückenschluss“ zu finden, wird es diese rechtskonforme Trasse auch zukünftig nicht geben. Wir begrüßen daher den jetzigen Vorschlag, erstmals auch Alternativen zur Lösung der örtlichen (u.E. verhältnismäßig einfach lösbaren) Verkehrsprobleme an den Bundesverkehrsminister für den Bundesverkehrswegeplan 2015 anzumelden.

Die Trassenführung der 70er Jahre ist im Bereich der Stadt Iserlohn eine absolute Fehlplanung. Die A 46 zerschneidet die Stadt mit enormen negativen Folgen und Beeinträchtigungen und sie trägt keineswegs zur Entlastung der Bevölkerung in Bezug auf Lärm und sonstige bekannte Belastungen bei.

Hinzu kommt, dass die Gewerbegebiete weit entfernt, nördlich der A 46, geplant und entstanden sind, wie Iserlohn-Sümmern-Rombrock, Iserlohn-Kalthof-Zollhaus, Iserlohn-Kalthofer Feld sowie in Menden das Gewerbegebiet Hämmer. Sämtlicher Verkehr, d.h. LKW der Betriebe und PKW der Beschäftigten, muss täglich weitab der A 46 über die vorhandenen Bundes-, Land-, Kreis- und Stadtstraßen zu den Arbeitsplätzen und zum Transport der Materialien und Produkte genutzt werden. Diese örtlichen Verkehrswege sind leistungsfähig zu gestalten, umzubauen, zu ergänzen.

Der Weiterbau der A 46 ist auch nicht die Lösung für die Wirtschaft! Herr Bettermann, bedeutender Unternehmer in Menden, erklärte vor einigen Jahren, die geplante A 46 mache für Niemanden Sinn. Der Anschluss Richtung Norden, z.B. nach Unna, wäre dagegen zielführend. Die A 46 ist auch keine Lösung für die täglichen Staus auf der B 7, der B 233 im Stadtgebiet von Iserlohn und Hemer und auch nicht für den Bräukerweg in Menden.

Zusammenfassung des Vorschlags

Statt des Neubaus der A 46 wird hier eine regionale Netzlösung für den Abschnitt Iserlohn – Hemer – Menden und lokale Maßnahmen in Wickede vorgeschlagen in Verbindung mit kommunalen Maßnahmen zur Verkehrslenkung und Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs. Die kommunalen Maßnahmen müssen den Gesamtverkehr adressieren und in einen verbindlichen interkommunalen Verkehrsentwicklungsplan (VEP) eingebettet sein.

Der Weiterbau der A 46 über Menden (B 515) hinaus nach Osten wird abgelehnt. Das geringe aktuelle Verkehrsaufkommen in diesem Abschnitt rechtfertigt keinesfalls Neubaumaßnahmen bei den Bundesfernstraßen. Die ursprüngliche geplante Konzeption einer weiträumigen Entlastungsstrecke für das östliche Ruhrgebiet hat aufgrund des zwischenzeitlich erfolgten Ausbaus der Autobahnen A 1, A 2 und A 44 sowie der seit Jahrzehnten stagnierenden Planung ihre Verkehrsbedeutung verloren. Außerdem sind die mit diesen Neubauplanungen verbundenen Eingriffe in Natur und Landschaft unverträglich und die Kosten unverhältnismäßig.

Die Ziele und Maßnahmenkategorien dieser hier beschriebenen regionalen Netzlösungen sind daher

- Regionale Investitionen zur Netzoptimierung mit kleineren Aus- und teilweise Neubaumaßnahmen zur Lenkung des überörtlichen Verkehrs in Iserlohn, Hemer, Menden und Wickede
- Maßnahmen für direktere Anschlüsse und bessere Erreichbarkeit der kommunalen und interkommunalen Industriegebiete in der Region
- Entlastung der betroffenen Städte Iserlohn, Hemer, Menden und Wickede vom Kfz-Verkehr zur Reduzierung von Lärm und Abgasen durch verbesserte und stadtverträgliche Führung und Lenkung des Lkw-Verkehrs auf den für ihn relevanten Routen sowie
- Umbau der Ortsdurchfahrt in Hemer zur Verlangsamung und Verflüssigung des Kfz-Verkehrs und zur Steigerung des Radverkehrs (finanziert aus dem Titel „Um- und Ausbau, Lärmschutz an Bundesstraßen“ des Investitionsetats der Bundesfernstraßen) sowie Investitionsmaßnahmen in Menden und in Wickede
- Ausbau der Oesetalbahn für Pendler nach Dortmund
- Entwicklung flankierender kommunaler Maßnahmen und integrierter Verkehrskonzepte im Rahmen der Aktualisierung des interkommunalen Verkehrsentwicklungsplans für Iserlohn, Hemer und Menden, der in 2013 in Auftrag gegeben wurde.

Projektbegründung:

Die ursprüngliche mit der A 46 verfolgte Funktion einer weiträumigen Entlastungsstrecke des östlichen Ruhrgebiets und der Autobahnen A 1, A 44 und A 2 wurde aufgrund des inzwischen erfolgten Ausbaus dieser Strecken und des Stopps der Weiterführung der A 46 nach Westen in Hagen aufgegeben. Daher sollte der Abschnitt Menden (B 515) – Neheim aus dem Bedarfsplan gestrichen werden. Die Landespolitik hat diesen Abschnitt zu Recht „ruhend“ gestellt.

Planungsziel für den Abschnitt Hemer – Menden (B 515) ist daher, eine möglichst weitgehende Entlastung der Ortsdurchfahrt in Hemer und eine Verbesserung der städtebaulichen Situation (Abbau von Trennwirkungen,

Verbesserung der Aufenthaltsqualität, Eröffnung städtebaulicher Konzeptionen) dort sowie in Menden und Wickede zu erreichen. Zweitens müssen alle Planungen den Schutz des ökologisch höchst wertvollen, FFH-würdigen Gebiets der Waldemei, die zugleich auch ein sehr beliebtes Naherholungsgebiet ist, gewährleisten (vgl. die Beschreibung des ökologischen Werts des Waldgebiets „Waldemei“ in Anlage I). Jegliche Durchquerung der FFH-würdigen Waldemei – ob vier- oder zweispurig – ist daher abzulehnen. Drittens sind Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssituation auch in Menden und Wickede zu ergreifen.

a) Regionale Netzlösungen bzw. regional netzirksame Straßenumbaumaßnahmen

Vor dem Seilersee, Abfahrt „Iserlohn-Seilersee“ ist der Verkehr in Richtung Norden zu leiten, der als Ziel die GE-Gebiete sowie Menden, Schwerte und Unna hat.

Dazu bedarf es des (noch nicht beim BVWP bzw. im Programm „Um- und Ausbau“ angemeldeten)

- 1) – Ausbaus des Zwischenstücks Autobahnabfahrt und Seilerseestraße – Kreisverkehr am Abzweig der L 682 Richtung Osten, bis zur L 680
 - dreispuriger Ausbau bergauf (zweispurig bergauf mit Kriechspur), z.B. von der Einmündung der L 682 in die Seilerseestraße bis zum Abzweig Landhausen
 - Kreisverkehr neu Einmündung L 682 in L 680 und an der Einmündung der Seilerseestraße in die Baarstraße bei der B 233
- 2) Ausbau, d.h. teilweise Begradigung und Verbreiterung der B 233 bis zur Ruhrbrücke vor Langschede
- 3) Kreisverkehr am Abzweig der L 682 von der B 233,
- 4) Ausbau zur Erhöhung der Verkehrssicherung und Leistungsfähigkeit der L 680 ab B 233 bis Kreisverkehr in Menden / Platte Heide
- 5) Ab Kreisverkehr Menden / Platte Heide Spange (neu) Richtung Osten zur besseren Anbindung des GE-Gebietes Hämmer und
- 6) Weiterführung dieser neuen „Umgebung“ (Spange) bis zur B 515

Nutzen: Beide GE-Gebiete (Iserlohn-Sümmern-Rombrock und Menden-Hämmer) wären auf kürzestem Weg an die AS „Iserlohn-Seilersee“ angebunden und sämtliche GE-Gebiete auch über die B 515, L 680 und B 233 (alle leistungsfähig ausgebaut) an die Autobahn 443 AS Unna-Süd angeschlossen! Langfristig wäre die Umgehung von Langschede und Strickherdicke erforderlich, um störungsfrei zur A 443 zu gelangen und die Seilerseebrücke zurückzubauen.

Vor dem Seilersee, Abfahrt „Iserlohn-Seilersee“ ist der Verkehr auch in Richtung Süden abzuleiten, der als Ziel Hemer, Deilinghofen, Menden, Lendringsen, Hönnetal, Balve, Neuenrade hat, wenn die Richtung Norden nicht zielführend ist.

Dazu bedarf es

- 1) des Ausbaus der B 7 ab Kreuzung Iserlohn-Mendener Straße bis Hemer.
- 2) Im Bereich Niederhemer den Bau eines großflächigen Kreisverkehrs (direkt an der Umfahrt PapierUnion beginnend), der hier sämtliche Richtungen bereits vor der Kreuzung aufnimmt und entsprechend ableitet.
- 3) Ausbau der B 7 Menden mit Anschluss an die B 515.
- 4) Ersetzen der Ampelanlagen durch leistungsfähige Kreisverkehre.

Ferner regt die LNU an, langfristig die B 515 im Bereich des Hönnetals in die erschöpften Abbaugelände der Kalkwerke zu verlegen, um so die Städte Balve und Neuenrade besser anzubinden und das FFH-Schutzgebiet Hönnetal zu entlasten und langfristig zu erhalten.

Regionale Netzmaßnahmen in Menden:

- 1.) Bau einer zweispurigen Verbindungsspange (ca. 1km) zwischen L 680 (beginnend zwischen Platte Heide und Ostsümmern) und B 515 (im Bereich Gewerbegebiet Hämmer)

Eine solche Verbindungsspange ermöglicht es einem Teil des Verkehrs von IS-Seilersee gar nicht erst Richtung Wickede zu fahren, sondern schon vor dem Mendener Ortseingang zum Kreuz Unna-Ost abzufließen. So wird Durchgangsverkehr und zudem auch ein Teil des Ziel-/Quellverkehrs von Bräukerweg / Schmöle-Rondell / Werler Str. weggehalten und werden diese Bereiche entlastet.

Das neue Gewerbegebiet Hämmer, das in den nächsten Jahren noch erheblich erweitert werden soll, erhält damit eine verbesserte und anwohnerschonende Anbindung zur AS IS-Seilersee.

- 2.) Optional: Neue Anbindung von dort an die B 7 inkl. Neubau einer Straßenverbindung (ca. 1km) mit Brückenbauwerk

Um die Innenstadt weiter von Verkehr zwischen Iserlohn / Hemer und Wickede / Fröndenberg zu entlasten, könnte eine neue Ortsumfahrung statt Autobahn helfen.

Hier könnte unter Einbeziehung der o.g. Verbindungsspanne ab deren Anschluss an die B 515 folgende Möglichkeit geprüft werden:

- Führung des verbleibenden Verkehrs (der nicht bereits zur AS Unna abliebt) über die Provinzialstr. (B 515) bis zur Kreuzung B 515 / Bismarckstr. Für diesen Bereich müssten zusätzlich Beruhigungs- oder ggf. Lärminderungsmaßnahmen eingeplant werden.
- Bau einer neuen Straßenverbindung zwischen B 515 / Bismarckstr. und B 7 am / vorm Ortseingang an der Werler Straße inkl. Brücke über die Fröndenberger Str. (dies wurde zu früheren Zeiten schon als so genannte Nordtangente überlegt – inwieweit eine Umsetzung heute noch realisierbar ist, muss überprüft werden).

Mit diesem Neubau würden Bräukerweg / Schmöle-Rondell / Werler Str. deutlich entlastet.

In Konsequenz könnte die B 7 „verlegt“ werden und statt von Menden über Hemer nach Iserlohn dann direkt über die neue Verbindung zur AS IS-Seilersee führen.

Wenn der Verkehr von der AS IS-Seilersee vorrangig über die B 233 Richtung AK Unna-Ost geleitet wird, dürfte der Kreisel vor der Ruhrbrücke in Langschede leistungsfähig genug sein. Ein Problem stellt aber die Ampel am Brückeneende auf der anderen Ruhrseite (Stadtgebiet Fröndenberg) dar. Hier entsteht schon jetzt zu Stoßzeiten ein Rückstau bis in den Kreisel.

Lösungsvorschlag: Evtl. Kreisverkehr statt Ampel oder andere Optimierungsmaßnahme.

Bahn: Reaktivierung der Oesetalbahn zwischen Menden–Hemer–Iserlohn und Optimierung der Anschlüsse an das Oberzentrum Dortmund

Der Interkommunale Verkehrsentwicklungsplan der Städte Hemer, Menden, Iserlohn weist eine hohe Zahl von Berufspendlern zwischen den drei Städten aus. Diese Zahl dürfte sich durch die seitdem noch gestiegene Rolle der Fachhochschule BITS für den Nordkreis inzwischen durch studentische Pendler nochmal erhöht haben. Eine weitere Gruppe von Pendlern sieht der Interkomm. VEP im Bereich von Studenten in Richtung Dortmund / Ruhrgebiet. Weiter benennt er als beachtenswerte Gruppe noch die Freizeitverkehre aus den Nordkreisstädten in Richtung Dortmund / Ruhrgebiet bzw. als wachsende Gruppe Tagestouristen aus dem Ruhrgebiet in unsere Region. Für alle diese Gruppen ist eine gute Bahnverbindung attraktiv und kann den Individualverkehr ersetzen.

Der VEP sieht deshalb die Reaktivierung der Bahnstrecke zwischen Menden, Hemer und Iserlohn vor und bescheinigt ihr ein hohes Fahrgastpotenzial. In den Städten besteht Konsens über das Ziel „Reaktivierung“. Zurzeit erfolgt eine Potenzialanalyse durch den ZRL, deren Ergebnisse Ende 2013 vorliegen sollen. Unklar ist, wann eine Reaktivierung realistisch erfolgen kann. Doch selbst wenn sie erst mittelfristig erreichbar sein sollte, stellt sie dann eine wirksame Maßnahme dar, um den in den Städten entstehenden Ziel- und Quellverkehr zu verringern.

Langfristig könnten hier auch Möglichkeiten zur Verlagerung von Güterverkehr von der Straße auf die Schiene entwickelt werden.

Radverkehr

Die Einbindung Mendens in ein regionales Radwegenetz beschränkt sich zurzeit noch auf die Anbindung an den Ruhrtalradweg im Norden. Aktuell ist der Bau einer vollständigen anschließenden Fahrradverbindung entlang der Hönne über Balve bis Neuenrade im Gange. Für einen Fahrradschnellweg von Iserlohn über Hemer und Menden bis Arnsberg läuft derzeit eine Bewerbung zum Förderprogramm.

Mit diesen laufenden und geplanten Maßnahmen entsteht ein regionales Radwegenetz, wird der Umstieg vom Auto aufs Fahrrad attraktiv. Dies trägt ebenfalls dazu bei, den zwischen und in den Städten entstehenden Ziel- und Quellverkehr zu verringern. Neue Techniken wie Pedelecs können Radverkehrspotenziale auch über größere Entfernungen als bisher erschließen.

b) Maßnahmen in Hemer:

Veränderter Verkehrstrend in der betroffenen Region

Die Verkehrsentwicklung in Hemer, wo die höchsten Belastungen auftreten, ist ausweislich der letzten Zählungen 2010 rückläufig. Die Lkw-Anteile sind niedrig. Der überwiegende Teil der Belastungen entstammt dem Binnenverkehr sowie Ziel- und Quellverkehr von Hemer. Daher sollte eine umweltverträgliche Bestandslösung in Kombination mit kommunalen Verkehrsentwicklungsplänen entwickelt werden. Dafür ist es sehr hilfreich, dass der Kommunale Verkehrsentwicklungsplan für Iserlohn, Hemer und Menden noch 2013 aktualisiert wird.

Schon zwischen der „Manuellen Straßenverkehrszählung“ 2005 und 2010 ist ein deutlicher Rückgang des Verkehrsaufkommens festgestellt worden:

| | tägliche Kfz-Verkehrsstärke 2005 | tägliche Kfz-Verkehrsstärke 2010 | Schwerlastverkehr 2005 in % | Schwerlastverkehr 2010 in % |
|------------------------|----------------------------------|----------------------------------|-----------------------------|-----------------------------|
| Autobahnab-fahrt Hemer | 16.300 | 15.900 | 8,1 | 7,0 |
| Rückgang in % | | 2,5 | | 13,6 |

Sehr beeindruckend ist der überdurchschnittliche Rückgang des Schwerlastverkehrs.

Es zeichnet sich nicht ab, dass sich im Hinterland schwerlastbezogene Industrie ansiedeln wird, sondern die allgemeine demographische Entwicklung (Mikrozensus 2013) lässt eher vermuten, dass ländliche Strukturen größere Rückgänge aufweisen werden. Diese Entwicklung ist auch zu begrüßen, denn unbelastete Regionen werden damit geschont.

- Durch die Aufteilung der Verkehrsströme schon an der Autobahnabfahrt „Iserlohn – Seilersee“ verbleibt im innerstädtischen Bereich in Hemer nur der Zielverkehr in Richtung Altena und Deilinghofen und der restliche Quellverkehr (vgl. ANLAGE II).
- Die Wohnbevölkerung an der B 7 sollte mit lokalen Geschwindigkeitsbeschränkungen, geräuschgedämmten Pflaster, weiterem Lärmschutz und ggf. Verstetigung des Verkehrs durch Kreisverkehre entlastet werden.
- Die Ampel bei dem Supermarkt REAL sollte verkehrabhängig gesteuert werden und mit der Kreuzung Hauptstr./Geitbecke koordiniert werden.
- Maßnahmen zur Förderung des Rad- und Pedelec-Verkehrs im Zuge des Umbaus der Ortsdurchfahrt der B 7.

Diese Vorschläge wurden im Rahmen des Interkommunalen Verkehrsentwicklungsplans „Hemer – Menden – Iserlohn. Verkehrskonzept“ (Oktober 2003) nicht geprüft. Sie nehmen Aspekte der dort geprüften Null-Lösung und Null-Plus-Lösung auf. Im Unterschied zu den Annahmen der Ingenieurgesellschaft Stolz mbH, Kaarst, sind die damals angenommenen Verkehrszuwächse allerdings nicht eingetreten.

c) Maßnahmen in Iserlohn:

- Die netzwirksamen Maßnahmen in Iserlohn wurden oben beschrieben.
- Aufteilung der Verkehrsströme: Schon an der Autobahnabfahrt „Iserlohn – Seilersee“ sollte der Zielverkehr nach Menden/Fröndenberg/Wickede über deutliche Wegweiser nach links über die L 682/L 680 geführt werden. Dadurch ist eine große Entlastung der Ortsdurchfahrt im Norden von Hemer auf der B 7 erreichbar.
- Verstetigung des Verkehrs am Ende der A 46 in Höcklingsen auf die B 7 durch den Bau eines Kreisverkehrs

Langfristige Perspektiven der Verkehrsentwicklung:

Die früher unterstellte Nutzungsdauer von Brückenbauwerken hat sich durch aktuelle Erfahrungen deutlich verkürzt. Die Bundesländer sind nicht in der Lage, die Kosten für die Sanierung der benötigten Brücken aufzubringen. Die Brücke in Iserlohn am Seiler See wird von der Politik und erst recht von den Bürgern als großes „Opfer“ und der Zerstörung eines sehr wertvollen Naherholungsgebiets empfunden. Zumal nach dem Verzicht auf einen Weiterbau dieses Opfer als unnötig gilt. Statt einer später erforderlichen und zu erwartenden Sanierungen ist

der Rückbau dieses tragischen Bauwerks dann durch die vorherige Umlenkung des Verkehrs wesentlich günstiger und dann auch angemessen.

d) Maßnahmen in Menden:

Zurzeit gibt es in Menden in Sachen Verkehrsfluss auf der Strecke kein wirklich großes Problem. Sowohl auf der Nord-Süd-Verbindung (B 515 zw. Unna und Hemer / Balve) wie auch in der west-östlichen Verbindung (zw. Wickede / Arnsberg und Iserlohn / Hemer) fließt der Verkehr an 90% des Tages flüssig.

Nach dem Ausbau der Röhrenkreuzung (B 515 / Märkische Str.) um eine Hauptspur und Optimierung der Ampelanlage fließt z.B. auch der Verkehr vom Bräukerweg flüssig ab und sind die früheren – teilweise 500m langen – Rückstaus dort verschwunden.

Der Verkehr fließt, insbesondere auf der B 7, quer durch die Stadt Menden. Es bleiben deshalb drei Problembereiche:

- Ein Hauptverkehrsstrom geht mitten durch Menden („Verteiler“ ist das Schmöle-Rondell: Schmölenallee / Hönnenwerth / Märkische Str. / Werler Str.)
- Anwohner an Bräukerweg, Werler Str., B 7 in Schwitten sind durch Verkehrslärm und Emissionen belastet. Dies ergibt sich nicht allein durch die Zahl der Fahrzeuge, sondern auch durch ampelbedingte Staus und die mit dem neuen Anfahren verbundenen erhöhten Motorgeräusche der Kfz sowie Fahrzeuge mit überhöhtem Tempo. Wenn der Verkehr flüssig und mit angemessener Geschwindigkeit fahren würde, wäre dies eine erhebliche Verbesserung.
- In der Rush-Hour kommt es zu Staus vor einzelnen Ampeln (dies aber eindeutig durch selbst ausgelösten Ziel- u. Quellverkehr wie Schulbeginn, Arbeitsbeginn / Arbeitsende)

Der überwiegende Teil der Belastungen entstammt dem Binnenverkehr sowie Ziel- und Quellverkehr. Für diese Probleme bietet die geplante A 46 keine Lösung. Wenn der Verkehr im Rahmen einer regionalen Netzlösung bereits an der Ausfahrt „Seilersee“ umgeleitet wird bzw. langfristig die AS Hemer ganz entfällt, könnten Teile des regionalen Verkehrs über die B 233 oder die neu zu bauende Verbindungsspanne zum GE Hämmer zum Kreisell Ruhrbrücke in Langschede und weiter zum Anschluss A44 Unna-Ost fahren.

Ein anderer Teil wird aber weiterhin über Menden (Bräukerweg / Schmöle-Rondell / Werler Str.) in Richtung Wickede / Arnsberg fahren. Dies müsste ggf. berücksichtigt und ausgeglichen werden.

Die A46-Trasse mit einem Anschluss im Bereich B 515 wäre für einen Großteil der Mendener Gewerbegebiete und Unternehmen uninteressant. Im Gegenteil: Damit würde neuer LKW-Verkehr quer durch Menden produziert. Wichtiger wäre eine verbesserte Anbindung an die AS IS-Seilersee / AK Unna-Ost.

Die Stadt Menden hat in den letzten Jahren das Gewerbegebiet Hämmer geschaffen, gelegen im Norden an der B 515 zwischen den Ortsteilen Böesperde und Halingen. Es soll in den nächsten Jahren sukzessive weiter ausgebaut werden. Weitere neue Gewerbegebiete sind aufgrund der begrenzenden Flächenvorgaben der Bezirksregierung z.Zt. nicht realistisch.

Der größte Arbeitgeber Mendens mit Hauptsitz in Hüingsen hat noch vor wenigen Jahren eine millionenschwere Investition in die Standortsicherung vorgenommen – auch ohne Autobahn, die nach den bisherigen Planungen nur wenige hundert Meter nördlich am Unternehmensstandort vorbeiführen würde. Nach eigener Aussage benötigt das Unternehmen die A 46 in der bisherigen Planung nicht, schlägt im Gegenteil eine Anbindung des momentanen Endes an das AK Unna-Ost vor. Mit einer solchen Variante bzw. einer reduzierten Lösung mit Ausbau vorhandener Straßen und kleinteiligen Ergänzungen würde auch das Gewerbegebiet Hämmer gut angebunden werden.

Denkbar ist für die Zukunft vielleicht noch ein interkommunales Gewerbegebiet der Städte Hemer, Iserlohn, Menden, das zurzeit aber nicht weiter diskutiert wird. Dies läge dann im Westen Mendens auf der gemeinsamen Stadtgrenze nahe der AS IS-Seilersee und bräuchte vielmehr eine verbesserte Anbindung zum AK Unna-Ost.

Zusätzlicher Hinweis:

Die bisherigen Verkehrsuntersuchungen sahen keinen Weiterbau der A 46 nur zwischen Hemer-Menden und damit auch kein mögliches Ende der A 46 im Bereich der B 515 vor.

Die dann zu erwartenden zusätzlichen Verkehre verstärken wie o.g. die Probleme im Bereich Schmöle-Rondell, Werler Str., Schwitten. Zudem ist dann mit einem erhöhten Verkehr sowohl über B 515 / Lendringens / Neheim-Holzen / Neheim wie auch über die K 21 (Oesbern) zu rechnen, der so ebenfalls nicht berücksichtigt ist. Diese Planung führt also zu neuen Belastungen, macht ggf. weitere Maßnahmen nötig, etc.

Prüfaufträge für Maßnahmen zur Ertüchtigung des vorhandenen Straßennetzes in Menden

B 7:

- Geschwindigkeitsreduzierende Maßnahmen am Ortseingang Menden (von Hemer kommend), die Straße lädt bis weit ins Mendener Stadtgebiet aufgrund ihrer Breite und Abgrenzung mit Leitplanken zum Schnellfahren ein
- Ggf. Optimierung der kleinen Spange zur Westtangente (zurzeit zwei Ampeln kurz hintereinander, dadurch oft unnötige Störung des Verkehrsflusses auf der Iserlohrer Landstr.)
- Ggf. weitere Optimierung der Röhrenkreuzung (B 515 / Märkische Str.)
- Veränderung der Ausschilderung nach Hagen (aus Richtung Wickede kommend nicht mehr zum Anschluss Hemer, sondern zum Anschluss Seilersee)
- Optimierung des Schmöle-Rondells (grundsätzliche Neukonzeption denkbar, z.B. Veränderungen in der Verkehrsführung, ggf. Umbauten, ...). Hierzu gibt es bereits Überlegungen der städt. Verkehrsplanung.
- Ampel Werler Str. / Stiftstr.: Wegfall oder Ersatz durch Kreisverkehr
- Geschwindigkeitsreduzierende Maßnahmen auf der Werler Str. und in Teilen der Durchfahrt Schwitten (in Schwitten gilt z.B. Tempo 70 trotz anliegender Wohnbebauung – die tatsächliche Geschwindigkeit liegt bei wenig Verkehr und abends/nachts noch höher)
- Ggf. weitere lärmindernde Maßnahmen auf der Werler Str. und in Teilen der Durchfahrt Schwitten

Bräukerweg:

- Ampelanlagen Bräukerweg / Bismarckstr. sowie Bräukerweg / Holzener Str.: Ersatz durch Kreisverkehre oder Neukonzeption
- Ggf. weitere lärmindernde Maßnahmen zwischen Kreuzung Bismarckstr. und B 515

e) Maßnahmen in Wickede

- Evtl. Ortsumgehung Wickede ausgehend von B 7 Nähe Niederbarge Richtung Norden um den Ortsteil Wiehagen herum, Anbindung an L 795, Zubringer zur AS Werl/A445 (analog zu BVWP, WB lfd.Nr. 300)
- Sperrung der Ortsdurchfahrt Wickede für übergeordneten Schwerlastverkehr, Freigabe nur für Anlieger/Zulieferer der innerörtlichen Betriebe (Transitverbot)
- Änderung/Rückbau der aktuellen Hinweisbeschilderung zur A 445/46 in Wimbern, Hinweisbeschilderung soll der neuen Ortsumgehung folgen (nicht durch Wimbern und Vosswinkel)
- Maßnahmen zur Entlastung der Ortsdurchfahrten Wimbern und Vosswinkel (B 7) durch Sperrung der Ortsdurchfahrten für übergeordneten Schwerlastverkehr, Freigabe nur für Anlieger/Zulieferer der innerörtlichen Betriebe (Schwerlastverkehr in Richtung Hochsauerland über neue OU Wickede, weiter über A 445/A46)
- Im Falle der Nichtrealisierung der OU Wickede: geeignete Lärmschutzmaßnahmen wie etwa Flüsterasphalt oder Lärmschutzfenster für Anlieger sowie Einrichtung eines Kreisverkehrs an Knotenpunkt B 63 /L 673 zur Verstärkung des Verkehrs

Projektwirkungen der hier vorgestellten regionalen Netzlösung im Vergleich zu Neubauvarianten:

Umweltwirkungen:

Durch den Verzicht auf den „Lückenschluss“ zwischen der A 45 und der A 44 wird eine große Schadstoff- und Umweltbelastung von einer weitgehend intakten Landschaft abgehalten.

Natur- und Landschaftsschutz und der Schutz der Biodiversität werden damit verbessert.

Die vorgeschlagene Alternative schützt das ökologisch wertvolle Gebiet der Waldemei, insbesondere wird ein geschlossenes Waldgebiet nicht zerschnitten.

Der Flächenverbrauch wird beschränkt.

Eingriffe in den Wasserhaushalt des Gebietes werden unterlassen. Durch den Verzicht auf weitere Flächenversiegelung und weiteren Flächenverbrauch wird der hohe Landschaftswert der Region erhalten. Durch die gute Erreichbarkeit wird der gewerbliche Wert und auch die touristische Attraktivität gesteigert.

Regionale/lokale Schadstoffminderung:

Es wird verhindert, dass zusätzlicher Verkehr – insbesondere nach einer evtl. Vollendung der A 44 – in diese Region gezogen wird mit den Folgen erhöhter Lärm- und Schadstoffemissionen

Verkehrliche Wirkungen:

Die verkehrliche Situation wird sich auf dem existierenden Stand stabilisieren. Da mit einer weiteren Reduzierung des Verkehrsaufkommens zu rechnen ist und durch örtliche Optimierung des Verkehrsflusses keine Blockaden aufgebaut werden, ist eine Anbindung an das Fernstraßensystem (A 45 und A 44) erreichbar und die Entwicklung der Region gewährleistet.

Raumordnerische Defizite bestehen nicht.

Verkehrssicherheit

Die Verkehrssicherheit wird nicht verschlechtert

Schaffung städtebaulicher Potenziale:

Die kommunale Eigenverantwortlichkeit wird durch diese Entwicklung gestärkt. Der Verkehrslärm in den betreffenden Städten wird reduziert, eine Verbesserung städtebaulicher Potenziale ist möglich. Diese Planung ist durch eine städtische Verkehrsplanung (kommunale Verkehrsentwicklungsplanung) zu begleiten, die auch die Verträglichkeit des Ziel- und Quellverkehrs sowie des Binnenverkehrs verbessert.

Kosten

Die Baukosten und die gesellschaftlichen Kosten werden sich durch diese Lösung erheblich reduzieren.

Düsseldorf, 30.09.2013

Kontakt:

BUND-Kreisgruppe Märkischer Kreis:
Otto Degenhard, Falkenstr. 147, 58553 Halver

Bearbeiter:

BUND Gliederungen und Mitglieder der GigA
Ansprechpartner: Christoph Wippermann; Mail: c.wippermann@dokom.net
Anmelder: BUND Landesverband NRW, Dirk Jansen, Merowinger Straße 88, 40225
Düsseldorf, Tel. 0211/302005-22, Fax: 0211/302005-26, dirk.jansen@bund.net

Anlage I:

Die ökologische Bedeutung des Waldgebiets zwischen Hemer-Stübecken und Menden-Zentrum - genannt „Waldemei“

Eingriffe in Natur und Landschaft bei der offiziellen Variante laut Beschluss Regionalrat Arnsberg mit Durchquerung der Waldemei:

Wälder stellen unsere ursprüngliche Natur dar. Entsprechend hoch sind unsere Waldgebiete wertzuschätzen, wenn sie wegen behutsamer forstlicher Nutzung noch einen natürlichen Charakter aufweisen. Reine Wirtschaftsforsten aus eng gepflanzten Fichten haben mit dem hier betrachteten Wald nichts gemein.

Im 10 km² großem Waldgebiet „Waldemei“ gibt es noch einen nennenswerten Anteil naturnaher Laubwaldbestände. Sie sind gekennzeichnet durch das Vorkommen standortgerechter Baumarten, naturtypischer Pflanzengesellschaften, Altbäumen, Totholz und Flächengrößen, die eine entsprechende Lebensraumfunktion gewährleisten können. Unterschiedliche Geländeeigenschaften beleben und bereichern das Angebot an Lebensraumqualitäten. Feucht-schattige Siepen und Bäche bieten u.a. Wasser, Südhänge Wärme usw. So sind in der Waldemei unterschiedliche Waldgesellschaften mit entsprechender Lebewelt anzutreffen: reiner Buchenhochwald, Buchen-Eichenmischwald, Eichen-Birken-Feuchtwald, Traubeneichenwald, Eschen- und Erlenwald. Diese Vielfalt und die Qualität der Vegetationsausprägung sorgen dafür, dass sich hier viele landesweit gefährdete Tierarten wohlfühlen und seit Jahren anzutreffen sind. Folgende Arten der Roten Liste (inkl. Vorwarn- und unsicherem Status) und der Liste planungsrelevanter Arten sind in der Waldemei nachgewiesen:

| <i>Ifd.Nr.</i> | <i>Art</i> | <i>Ifd.Nr.</i> | <i>Art</i> |
|----------------|--------------------------------------|----------------|------------------|
| 1 | Bartfledermaus | 20 | Grünspecht |
| 2 | Baumrarder | 21 | Habicht |
| 3 | Braunes Langohr | 22 | Klappergrasmücke |
| 4 | Fransenfledermaus | 23 | Kleinspecht |
| 5 | Großer Abendsegler | 24 | Kolkrabe |
| 6 | Feldhase | 25 | Mäusebussard |
| 7 | (Haselmaus - kein sicherer Nachweis) | 26 | Mittelspecht |
| 8 | Mauswiesel | 27 | Neuntöter |
| 9 | Mückenfledermaus | 28 | Rotmilan |
| 10 | Rauhhaufledermaus | 29 | Schwarzspecht |
| 11 | Zwergfledermaus | 30 | Schwarzstorch |
| 12 | Baumpieper | 31 | Sperber |
| 13 | Eisvogel | 32 | Star |
| 14 | Feldschwirl | 33 | Turmfalke |
| 15 | Fitis | 34 | Turteltaube |
| 16 | Gelbspötter | 35 | Uhu |
| 17 | Gimpel | 36 | Waldkauz |
| 18 | Goldammer | 37 | Waldschnepfe |
| 19 | Grauspecht | | |

Erholung: Der Wert dieses Waldgebiets für die stadtnahe Erholung ist immens, wie das hohe Besucheraufkommen bestätigt. Luftqualität, weitgehendes Fehlen von Fremdgeräuschen (Ausnahme Jogger mit Kopfhörern). Die alten Laubwaldbestände gewähren Einblicke für Naturbeobachter, Sportler, Naturfreunde, Familienausflügler und Leute, die einfach nur die Seele baumeln lassen wollen.

Autobahn: Die geplante Autobahn reduziert obige Werte drastisch. Die Lebensraumzerstörung beschränkt sich nicht nur auf die Bereiche von Fahrbahnen nebst Böschungen, sondern wirkt durch ausstrahlende Randeffekte (Lärm- und Schadstoffemissionen) weit darüber hinaus. Mit der Durchschneidung/Zerstückelung von Lebensraumeinheiten (Waldbereiche gleicher Waldtypfunktion, z.B. bodenfeuchter Eichen-Birkenwald am Oberlauf des Wannebachs) verlieren diese ihre wertbestimmende Gesamtfunktion als Lebensraum für bestimmte Arten (Fachbegriff: Habitat), denn die Flächengrößen der betroffenen Waldbiotope sind zu gering, um eine Verkleinerung

verkraften zu können (z.B. sind 10 ha Eichenmischwald in ruhigem Umfeld für Grau- und Mittelspecht ausreichend. Zwei recht stark verlärmte je 3,5 ha große Eichenmischwaldreste sind es nicht mehr).

Einer direkten Gefahr sind prinzipiell alle räuberischen Arten ausgesetzt. Ein Verschwinden der sehr seltenen Arten Uhu, Kolkkrabe, Baumarder sowie 5 der Fledermausarten ist für den Raum Nord-Hemer - Menden sehr wahrscheinlich, da sie nur in Einzelexemplaren/-paaren vorkommen.

Für Erholungssuchende wird in 2/3 der Waldemei die Autobahn deutlich und damit störend wahrnehmbar sein. Der z.Z. bestehende und auch wünschenswerte Aktivitätsraum würde damit mehr als annähernd tolerabel eingeschränkt.

Im Hinblick auf die Biotopqualitäten stellt für den Raum Nordhemer-Ganz-Menden das Waldgebiet der Waldemei den hochwertigsten Bereich dar. Entsprechend wäre es besonders fatal, ausgerechnet diesen Autobahnabschnitt vorrangig anzulegen. Zumal für eine Hemeraner Verkehrsentslastung deutlich weniger umweltschädliche Lösungen umsetzbar sind - eine 4-spurige Autobahn wäre als Ortsumgehung hinsichtlich der finanziellen und umweltschädlichen Folgen unangemessen.

Viele der angesprochenen Funktionen gelten für Mensch UND Tier.

Anlage II:

Schaubild zur Verkehrsentslastung in Hemer

Verkehrsentslastung für Hemer

