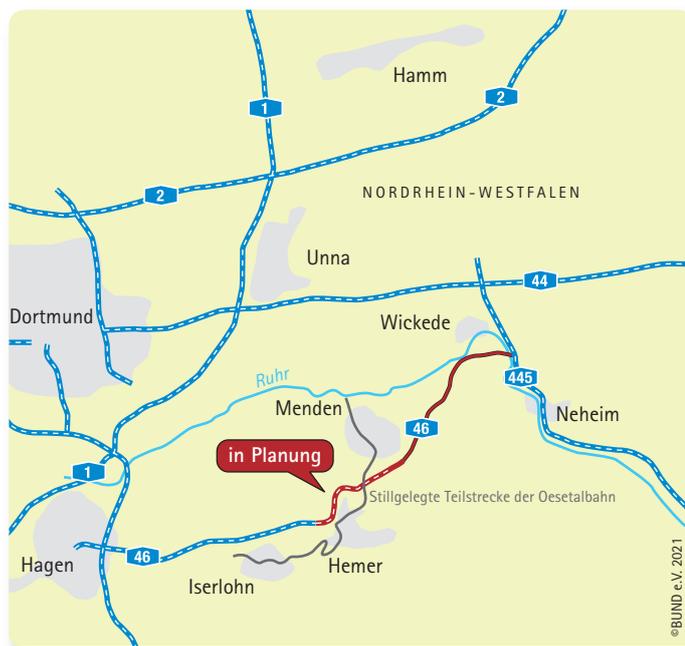


Und ewig grüßt die A 46: Die teuerste Ortsumfahrungen-Autobahn Deutschlands

Diese extrem teure Autobahn durch das Sauerland, vor über 50 Jahren geplant, um das östliche Ruhrgebiet zu entlasten, hat heute keinen verkehrspolitischen Nutzen mehr. Sie zerstört aber eine ökologisch höchst wertvolle und natürliche Landschaft mit vielen seltenen Tier- und Pflanzenarten. Und sie heizt das Klima weiter auf. Im östlichen Ruhrgebiet wurden bereits die A 1 und die A 44 ausgebaut, womit der Bedarf für den überregionalen Verkehr in der Region gedeckt ist. Um die regionalen Pendlerströme besser abzufangen, braucht es statt der teuersten Ortsumfahrung Deutschlands kleinere Ausbauten im Bestand, innerstädtische Verbesserungen und eine Stärkung des regionalen Bahnverkehrs.



Kurzsteckbrief

Die A 46 in Nordrhein-Westfalen endet zurzeit direkt am Ortsausgang von Iserlohn und sollte ursprünglich über Hemer, durch Menden und an Wickede vorbei um 19,8 Kilometer verlängert und an die A 445 angeschlossen werden. Im aktuellen Bundesverkehrswegeplan wurde die Planung aufgeteilt in eine rund sieben Kilometer lange, vierstreifige Autobahn A 46 und eine anschließende zwölf Kilometer lange, dreistreifige Bundesstraße B 7n. Trotz des fehlenden verkehrlichen Nutzens, der gravierenden ökologischen Schäden, Kosten in Höhe von inzwischen mehr als 610 Millionen Euro und viel Widerstand aus den Kommunen vor Ort, steht das Projekt weiter im Vordringlichen Bedarf des BVWP 2030. In den letzten 50 Jahren wurde es keinen einzigen Meter weitergebaut.

Länge: 19,8 km	Kosten 510 Mio. € aktuell 610 Mio. €	Vordringl. Bedarf / NKV: 3,1
Vier- und dreispuriger Neubau	VFS 0/1*: Ja	Kfz/24 h in 2030: 25.000
Umweltbetroffenheit: „hoch“	Raumordn. Bedeutung: „irrelevant“	Städtebaul. Bedeutung: „hoch“

*VFS: Verbindungsfunktionsstufe 0 = „kontinental“; I = „großräumlich“; II = „überregional“

Große Erwartungen, kein Nutzen

Den Einwohner*innen an bisher viel befahrenen Straßen des östlichen Ruhrgebiets in NRW wird mit der A 46/B 7n viel versprochen. Mit Kosten von rund 60 Millionen Euro pro Kilometer dürfte die A 46 zwischen Hemer und Menden die vermutlich teuerste Ortsumgehung Deutschlands sein. Sie würde sich gerade einmal auf zwei Straßen positiv auswirken. Alle anderen Straßen in der Region würden kaum oder gar nicht entlastet. Am deutlichsten wird das an der 13.000 Einwohner-Gemeinde Wickede. Dort wird der Verkehr auf der B 63 als Ortsdurchfahrt durch die dort geplante neue Bundesstraße B 7n als Weiterführung der A 46 so gut wie gar nicht reduziert – dafür würden bisher wenig belastete Ortschaften und Ortsteile durch den Neubau belastet. Dementsprechend umstritten bleiben alle bisher erwogenen Linienführungen.

Die A 46 zerstört wertvolle Schutz- und Naherholungsgebiete

Durch den Bau der A 46/B 7n würden wertvolle Naturschutz- und Naherholungsgebiete zerschnitten – unter anderem die FFH-Gebiete Luerwald und Ruhrtal. In dem bisher unzerschnittenen Waldgebiet zwischen Hemer und Menden mit der Waldemei sind über 40 Rote-Liste-Wirbeltierarten, darunter Baumrarder, Uhu und Schwarzstorch, beheimatet. Der Streckenverlauf der A 46/B 7n ist nur knapp 100 Meter von den Teichen der Oeseaue entfernt. Auch diese sind wegen ihrer beeindruckenden Artenvielfalt besonders schützenswert. Mit z. B. 50 nachgewiesenen Libellenarten hält die Oeseaue den Libellenartendiversitätsrekord in NRW.

Der Rotenberg ist in seiner erdgeschichtlichen und geologischen Besonderheit berühmt. Es gibt im gesamten Geopark Ruhrgebiet nur diesen einzigen Standort, an dem Sedimente des rund 250 Millionen Jahre alten „Rotliegenden Perm“ an der Oberfläche aufgeschlossen sind. Botanisch zeichnet sich der Rotenberg durch seinen hohen Anteil an Perlgrasbuchenmischwaldtypen und einige regional seltenen Pflanzen, wie die Kleinblättrige Stendelwurz oder das Männliche Knabenkraut aus. Die betroffenen Gebiete sind auch als Naherholungsgebiete für Einwohner*innen und Tourist*innen unverzichtbar. Die vor allem in Menden geplanten Tourismuskonzepte ließen sich mit A 46 nicht mehr realisieren und seit langem verhindern die Planungen die Ausweisung weiterer Naturschutzgebiete.

Auch klimapolitisch schadet die A 46

Nach Zahlen des Landes NRW werden mit der Autobahn die gefahrenen Kilometer in der Region um 17 Prozent ansteigen. Nach den offiziellen Unterlagen des Bundes-

verkehrswegeplans erhöhen sich die CO₂-Emissionen. Die Klimawirkungen des Baus wurden in der Nutzen-Kosten-Analyse mit minus 31 Millionen Euro bewertet.

Zur geschmeidigeren Durchsetzung richtete die Landesstraßenbaubehörde ein „Dialog-Forum“ ein, das weder ergebnisoffen noch dialogisch vorgeht. Ohne Absprache legte sie ein Gutachten vor, das die Netzalternative schlecht rechnete und weitete den Untersuchungsraum dramatisch aus. Offenbar macht sich Verzweigung breit.

Alternative

Laut Verkehrsentwicklungsplan der betroffenen Städte in der Region entstehen rund 80 Prozent des Verkehrs in der Region. Es gibt also zwischen Hemer, Menden und Wickede/Neheim kaum überregionalen Verkehr. Die Staus, die in der Region an einigen Stellen morgens und nachmittags entstehen, stammen von Einwohner*innen, die zwischen Nachbarstädten pendeln. Für diese Probleme braucht es keine Autobahn. Vorrangige Lösung sollten eine Reduzierung des vorhandenen Verkehrs und die Verlagerung von der Straße in Busse und auf Schiene sein. Der ÖPNV muss ebenso massiv ausgebaut werden wie die Infrastruktur für den Radverkehr. Es braucht unter anderem eine engere Taktung bestehender Verbindungen, beispielsweise durch den Ausbau der oberen Ruhrtalbahn sowie zusätzliche Strecken von Letmathe über Iserlohn, Hemer und Menden (Sauerland) nach Fröndenberg, wie möglicherweise die Reaktivierung der Oesetalbahn. Die vom BUND vorgeschlagene regionale Netzlösung verlangt innerörtliche Verbesserungen und zeigt eine Alternative auf, die weiter entwickelt werden sollte. Auch der kommunale Verkehrsentwicklungsplan sollte endlich umgesetzt werden.

Fazit

Der BUND lehnt den Bau der A 46/B 7n von Hemer nach Neheim ab. Das Projekt ist nicht mit einer klimaverträglichen Verkehrswende vereinbar und die Natureingriffe unvermeidbar. Stattdessen sollten regional kleinere Ausbauten im Bestand vorgenommen und der regionale Bahnverkehr gestärkt werden.

Kontaktpersonen

Stefan Neuhaus, Mail: stefanneuhaus@hotmail.com
Klaus Brunsmeier, Mail: klaus.brunsmeyer@bund.net