

Alternative zur B 62 /B 508 Buschhütten - Erndtebrück im BVWP 2015 umsetzen!

Keine Zerstörung des Naherholungsgebiets. Nur stadtnahe Umfahrung mit Tunnel kommt in Frage.

Stand: 11.10.2013

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

B 62/B 508 von Kreuztal-Buschhütten (B54) - Erndtebrück-Schameder (B480) als „Kette mehrerer Ortsumfahrungen“ B 508 OU Kreuztal, B 508 OU Kreuztal/Ferndorf, B 508 OU Hilchenbach, B 62 OU Erndtebrück (mit OU Schameder); Länge: ca. 28 km.

Die geplante Trasse führt durch teils sehr schutzwürdige Naturräume z.B. das Rothaargebirge; bei einigen Abschnitten gilt der ökologische Vorbehalt: Die geplante Strecke wird keine nennenswerten Entlastungseffekte erzielen, da die Trasse zu weit von den Ortschaften entfernt ist, über die Höhenrücken geführt wird und es sich um 80-90% Ziel- und Quellverkehr handelt (Studien von Prof. Steinbrecher, Uni Siegen). Die Zahlen des überörtlichen Verkehrs Richtung Wittgenstein liegen bei 6576 Fahrzeugen/24 h (Lützel) B 508 (Verkehrsstärkenkarte 2010) und rechtfertigen keinen teuren Straßenneubau.

Daher schlagen wir als Alternative bzw. als Variante vor:

Von Kreuztal-Buschhütten bis Erndtebrück-Schameder Teilausbau der bestehenden Straße B 508/B62 im Bestand; Länge: ca. 28 km

Projekthistorie:

Die „Kette von Ortsumgehungen“ ist gedacht als Beginn einer Fernstraße von Kreuztal (A4/HTS B 54 n) bis Hattenbacher Dreieck (A 5/A4/A7) als Alternative zur ursprünglich geplanten Weiterführung der A4 durch das Rothaargebirge. Nachdem das Land Hessen zunächst auf eine Meldung aus Kostengründen verzichtet hat, wird NRW für den nächsten BVWP nun nur die einzelnen Ortsumfahrungen bis Erndtebrück melden. Nach Realisierung dieser Strecke besteht allerdings die Gefahr eines späteren Weiterbaus. Durch die massiven Proteste und aufgrund erheblicher Raumwiderstände erwähnt die Meldung NRW nun eine Priorisierung des Ausbaus im Bestand bzw. ortsnaher Umgehungen. Allerdings läuft im ersten Abschnitt „OU Kreuztal“ schon seit 2010 das Planfeststellungsverfahren einer sehr groß dimensionierten, teilweise vierspurigen Umgehung über den Höhenrücken mit Anschluss an HTS B54/A4 in Kreuztal-Buschhütten in aufgeständerter Bauweise. Ca. 400 Einwendungen sind während der Offenlegung erhoben worden. Der Erörterungstermin soll „in Kürze“ stattfinden.

Die jetzige Meldung von NRW sieht auch die Alternativprüfung einer Tunnellösung vor. Hierbei muss allerdings aus unserer Sicht darauf geachtet werden, dass die Anbindungen der „Tunnelstraße“ auf dem

Höhenniveau der anzubindenden Straßen erfolgen (die Tunnelvarianten im Planfeststellungsverfahren sahen dies nicht vor!).

Da das Planfeststellungsverfahren weiterläuft, besteht die Befürchtung, dass eine sinnvolle Tunnelvariante nicht ernsthaft in Erwägung gezogen wird (auch bei der Tunnellösung werden schmerzliche Eingriffe in die Natur erfolgen, allerdings nur für den Teilbereich „Anbindung an die B 54 n“. Komplette Ertüchtigung im Bestand ist deshalb die eindeutig naturverträglichste Lösung.).

Lt. Fußnote der NRW Meldung nach Berlin „wird die Trasse weitgehend auf der Bestandsstrecke geplant“, was das auch immer heißen soll. Weiter heißt es, „die FELS-Trasse“ – über die Höhenrücken? – „wird nicht weiter verfolgt“. Alles nebulös.

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

Wir schlagen -ausschließlich in Teilabschnitten!- einen Ausbau der Strecken im Bestand vor, wie z.B. partielle Überholspuren an den Bergabschnitten bzw. auf langen Geraden. Beim Knotenpunkt Kreuztal B 508 könnte eine Brückenverbreiterung mit anschließender Kreisellösung und eine bessere Anbindung an die B54 n (HTS) Entlastung bringen. Da es sich auf der stark belasteten Hauptstrecke B 508 Kreuztal-Hilchenbach vorwiegend um Ziel- und Quellverkehr handelt, sollte das ÖPNV-Angebot, insbesondere Rothaarbahn, verbessert werden. Bushaltestellen sollten durch Busbuchten entschärft werden. Über die vorhandene Schienenstrecke könnten auch mehr Güter transportiert werden. Ein Gleisanschluß in das Industriegebiet Erndtebrück-Schameder ist vorhanden!

(Das höchste Verkehrsaufkommen auf der Strecke in Kreuztal-Ferndorf beträgt nach der Verkehrsstärkenkarte 2010 17610 Kfz/24 Stunden und ist im Vergleich zu 2005 um 4.1% gesunken; in Hilchenbach betrug das Verkehrsaufkommen 3755 Kfz/24 Stunden und ist um 17%! gesunken.)

Kritik des offiziellen Vorhabens: Umweltauswirkungen Natur- und Landschaftsschutz

Die Strecke zerstört wertvolle Naherholungsgebiete, tangiert das FFH-Gebiet Rothaarkamm und Wiesentäler, durchschneidet Landschaftsschutzgebiete und Biotopverbundsysteme und führt teilweise durch unzerschnittene Räume.

Es gefährdet planungsrelevante Arten wie u.a. Baumfalke, Schwarzstorch, Haselhuhn, Wildkatze, Schwarzspecht Fledermausarten, zerstört bedeutende Waldflächen mit teils langjähriger Naturverjüngung

- zerstört einige Quellgebiete
- **Klimaschutz/Energieeinsparung**
Es wird durch diese Maßnahme mehr Verkehr indiziert, es werden Kohlenstoffspeicher wie Wälder, zerstört, teilweise Altbuchenbestände
- **Regionale Schadstoffminderung**
Eine Minderung der Schadstoffe ist nicht zu erwarten, da nur Verkehr in geringem Maß die neue Straße nutzen wird, der dann Steigungsstrecken von bis zu 6% mit entsprechend höherem Spritverbrauch zu bewältigen hat. (Die Verkehre aus Norden und Westen, die über die neue Straße Kreuztal-Ferndorf erreichen wollen, müssen außerdem ab der Kreuzung in Kreuztal einen Umweg von 2,5 km fahren, was etwa die doppelte Fahrstrecke bedeutet.)
- **Lärminderung (inbes. bei Ortsumfahrungen)**
Da alle Siedlungs- und Gewerbe- bzw. Industriegebiete in den Tallagen liegen, wird der hauptsächlich vorhandene Ziel- und Quellverkehr nicht reduziert. Die Verkehrszahlen sprechen nur von 10-20% Durchgangsverkehr. Durch die Steigungsstrecken –bis 6%– ist eher eine Zunahme des Lärms zu erwarten.
- **Erreichbarkeit**
Bei einem Verkehrsaufkommen von lediglich 6576 Kfz/24 Stunden an der Schnittstelle zu dem anzubindenden Raum „Wittgenstein“ in Hilchenbach-Lützel sind keine Erreichbarkeitsdefizite abzubauen.

- **Schaffung städtebaulicher Potenziale (insbes. bei Ortsumfahrungen)**
Dies ist kaum zu erwarten, da der Ziel und Quellverkehr auf der bestehenden Straße verbleiben wird. Viele Industrie- bzw. Gewerbetfirmen an der Straße müssen nach wie vor von Personal und Logistik angefahren werden, die Geschäfte und weitere Infrastruktureinrichtungen ebenfalls.
- **Kosten**
Schon der Bau der OU Kreuztal wurde 2010 auf 32 Mio. veranschlagt. Aufgrund der sehr schwierigen Topographie wird der Bau mehrerer Brücken erforderlich, was zu hohen Kosten führt.

Vorteile des Alternativvorschlags gegenüber dem offiziellen Vorhaben

- **Umwelt**
Wertvolle Naturflächen werden erhalten, zusätzliche Belastungen vermieden.
- **Städtebauliche Potenziale**
Die Naherholungsgebiete bleiben erhalten
- **Erreichbarkeit**
Die vorgeschlagenen Ertüchtigungen erzielen einen besseren Verkehrsfluss.
- **Kosten**
deutlich geringer als beim Neubau (ohne Tunnellösung)
- **Sonstiges**
Der Nachweis für die Notwendigkeit einer neuen Trasse ist bei dem hohen Anteil des Ziel- und Quellverkehrs nicht zu erbringen.
Eine Entlastung der Straßenanlieger wird, wenn überhaupt, im nicht spürbaren Bereich liegen, aber durch die neue Straße werden Stadtteile in Kreuztal, Netphen und Hilchenbach zusätzlich belastet.
Es ist somit keine Maßnahme im Sinne des Allgemeinwohls.

Kontakt:

Name des Verbandes: BUND Landesverband Nordrhein-Westfalen e.V. (BUND NRW) und AG Naturpark Rothaargebirge

Bearbeiter: Alfred Raab (BUND, NABU, AG Naturpark Rothaargebirge) mit Wolfgang Weber-Barteit (AG Naturpark Rothaargebirge)

Telefon: 02732/3344

Adresse: Vor der Hurth 24, 57250 Netphen

E-Mail: A.C.Raab@gmail.com