

(Teil)-Projektnummer	A445-G10-NW
Straße	A 445 AK Werl (A 44) - AK Hamm/Rhynern (A 2)
Einstufungsvorschlag BVWP-E	VB
Geplante Maßnahme	Neubau (4 Streifen)
Verfahrensstand	Planfeststellungserörterung hat stattgefunden, Nacharbeitungen (u.a. Artenschutz) laufen
LABÜ-Aktenzeichen	HAM/SO 95-05.91 ST /08.12

Bewertung des Vorhabens

Bedarf / Alternativen

Der Bedarf für den Bau der A 445 zwischen Werl und der A 2 bei Hamm wird unter anderem mit einer östlichen Umfahrung des Ruhrgebietes begründet. Begründet werden kann dieses allerdings nur mit der Verwirklichung des Neubaus der A 46 zwischen Hemer über Menden nach Arnsberg-Neheim. Die Lösung der Verkehrsprobleme im Raum Hemer – Menden – Arnsberg-Neheim wird vom Land NRW allerdings nicht mehr durch einen durchgehenden Neubau der A 46 bis Arnsberg-Neheim weiterverfolgt, sondern durch kleinräumige Netzlösungen in dem Raum.

Ursprünglich wurde die A 445 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, A 2) zu entlasten. Seit September 2011 ist jedoch ein bedeutender Planungsabschnitt, nämlich die Weiterführung von Menden nach Osten bis Neheim „ruhend“ gestellt.

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 Vollendung der Anschlusses der A 46 im Westen bei Hagen entbehrlich gemacht. Dies hat direkte Konsequenzen für den geplanten Bau der A 445 von Werl nach Hamm. Denn begründet wurde dieser Abschnitt stets mit dem –vermeintlich- enormen Verkehrswachstum im Korridor Hagen-Iserlohn-Werl-Hamm, verursacht durch die A 46. So war in den Planfeststellungsunterlagen zur A445 davon ausgegangen, dass künftig 40.000 Kfz/24h die A 445 nutzen würden (heute werden auf der B 63 allerdings nur durchschnittlich rd. 18.000 Kfz/24h gezählt). Das Land NRW wird eine Variante mit Ausbau von Bundesstraßen von Menden bis Neheim anmelden, die diese ursprünglichen Verkehrserzeugungswirkungen nicht hat.

Nach der Raumwirksamkeitsanalyse der PRINS-Daten (Projekt NW7067) handelt es sich beim Neubau der A 445 um ein Projekt von verkehrlich regionaler Bedeutung („von mittlerer Bedeutung“), da der Lückenschlusses im Fernstraßennetz zwischen A 44 und A 2 nur von nachgeordneter Bedeutung im Fernstraßennetz ist.

Bedeutsamer ist allenfalls die sich mit dem Vorhaben verbindende Entlastungsfunktion für die Ortsdurchfahrt Hilbeck. Zur Entschärfung der dortigen Konfliktlage genügt eine den Weiterbau der A 445 ersetzende Ortsumfahrung. Dem gegenüber ist der Neubau einer Autobahn zu dieser Problembewältigung nicht erforderlich.

Zudem wird die parallel verlaufende A 1 deren Umfahrung durch die neue Autobahn ermöglicht werden soll, gerade ausgebaut bzw. soll zukünftig 6-streifig ausgebaut werden. Dadurch entstehen bereits mehr Kapazitäten zur Bewältigung des Verkehrsaufkommens auf der A 1. Zudem stagnieren seit Jahren die Verkehrszahlen auf der der B63, für deren

Entlastung der Neubau der A 445 ebenfalls angeführt wird. Auch aufgrund dieser Gründe besteht somit keine Notwendigkeit für den Bau der A445.

Eingriff in Natur und Landschaft

Der Bau der A 445 zwischen Werl und Hamm-Rhynern ist mit 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, Weihenprogramm). Es handelt sich hier zudem 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 sowie der kleine Wasserfrosch (Stand 2/2016). Die Naturschutzverbände haben im Planfeststellungsverfahren eine umfangreiche und detailliert begründete Stellungnahme abgegeben und im Erörterungstermin abgegeben (siehe <http://lb-naturschutz-nrw.de/fileadmin/redaktion/fachgebiete/Strabau/SO-HAM-95-05-91-ST-02-11-Stellungnahme-03111.pdf>).

Mit dem Neubau würden über 30.000 Kfz/24h auf die Strecke zwischen der A 4 und der A 2 in einen heute relativ unbelasteten, ökologisch sensiblen Raum mit Habitaten und essentiellen Nahrungshabitaten von artenschutzrechtlich zu schützenden Arten der Avifauna und von Fledermäusen sowie von Amphibien (u.a. kleiner Wasserfrosch).

Durchquerung des Vogelschutzgebietes Hellwegbörde: Beeinträchtigungen von Brutplätzen der in unmittelbarer Nähe der Trasse gelegenen Wiesen- und Rohrweihe sowie der essentiellen Nahrungshabitats. Zur Zeit (Stand 02/2016) erfolgen entsprechende Nacharbeiten der artenschutzfachlichen Planfeststellungsunterlagen einschl. Nacharbeiten zum Vogel- und Fledermausschutz – bislang konnte nicht der Schutz der artenschutzrechtlich relevanten Arten (Avifauna, Fledermäuse – u.a. Fransenfledermaus, Abendsegler) nachgewiesen werden!

Zerschneidungswirkungen! Standorttreue Arten mit geringer Flugbereitschaft und -höhe (Rebhuhn, Wachtel) werden durch die in Dammlage geführte und von Gehölzbändern begleitete Autobahn an der Ausbreitung gehindert. Ein Individuenaustausch zwischen den Vorkommen des Vogelschutzgebietes und den westlich der Trasse der A 445 ansässigen Populationsteilen findet nicht mehr statt. Dies gilt umso mehr, als der Bereich zwischen Hilbeck und der K 18 der einzige verbliebene Offenland-Korridor im weiteren Umfeld darstellt (Kiebitz, Feldlerche, Neuntöter, Wiesen- und Rohrweihe, Wachtel, Rebhuhn, Neuntöter, Hohltaube, Braunkehlchen, Feldlerche, Nachtigall, Wiesenpieper, Baumfalke).

Die in den Planfeststellungsunterlagen vorgesehenen summarischen Kompensationsmaßnahmen (Eingriffsregelung, Artenschutz) sind für die vorgenannten Arten sowie Kuckuck, Turteltaube, Schwarzspecht so ungeeignet, dass eine Überarbeitung erfolgt (Stand 2/2016). Insbesondere problematisch sind hier die vorgeschlagenen CEF-Maßnahmen, die als sog. „Produktionsintegrierte Kompensationsmaßnahmen“ im VSG Hellwegbörde umgesetzt werden sollen, was rechtlich äußerst umstritten ist.

Gravierend sind die Auswirkungen auf die Population des Steinkauzes. Aufgrund der hohen Revierdichte im Raum, des Flugverhaltens (wellenförmiger Flug) und der zu erwartenden Trassenquerungen können – auch unter Berücksichtigung der vorgeschlagenen Vermeidungsmaßnahmen – signifikant erhöhte Kollisionsrisiken mit dem Straßenverkehr auf der A 445, sowohl von Jung- auch Altvögeln nicht ausgeschlossen werden (siehe Ergebnisvermerk Termin am 17.02.2016). Die für die Ausnahmevoraussetzung angeführten Gründe, können nicht nachvollzogen werden; da die angeführten überwiegenden öffentlichen Interessen einschließlich solcher wirtschaftlicher und sozialer Art nicht überzeugen können und zudem die Verbotstatbestände vermeidende Alternativen gibt, wie sie u.a. der BUND

vorgeschlagen hat, die jedoch (bislang) nicht in die Artenschutzprüfung einbezogen worden ist.

Forderung: Streichung

Auf den Neubau der A 445 zwischen Werl und A 2 bei Hamm ist zu verzichten.

Statt dessen teilweise 2+1spurigen Ausbau der B 63 zwischen Werl und Hamm. Damit ließe sich die Kapazität auf 22.000 Kfz/24h erhöhen (derzeit Stagnation bei 18.000 Kfz/24h). Obwohl damit die Kapazität mehr als ausreichend wäre, wird diese Variante nicht als Alternative zum Autobahneubau vertieft geprüft.

Die offiziell veranschlagten Kosten für den Bau der A 445 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.

Die Situation auf der B 63 alt kann durch verkehrslenkende Maßnahmen entschärft werden, z.B. durch Einführung einer Lkw-Maut für den überregionalen Verkehr und ein zeitlich beschränktes Durchfahrverbot für den überregionalen Lkw-Verkehr

Besonders die Anwohner der Ortschaft Hilbeck an der B 63 sollen entlastet werden. Stattdessen wird mit der neuen Autobahn noch mehr Verkehr in die Region geleitet. Besonders für den Lkw-Verkehr wird die B 63 als Mautausweichstrecke interessant bleiben.

Der BUND NRW hat einen eigenen Vorschlag zum Ersatz des Neubaus der A 445 dem Bundesverkehrsministerium vorgelegt:

Verkehrslenkende Maßnahmen, zum Beispiel Einführung einer Lkw-Maut auf der B 63 für den überregionalen Verkehr und zeitliche Einschränkungen für den überregionalen Lkw-Verkehr. Zusätzlich hat der BUND NRW Umbaumaßnahmen an den Ortsdurchfahrten der B 63 angemeldet (zum Beispiel zusätzliche Querungshilfen). Ebenso verweist der BUND auf den bereits erfolgten 6-spurigen Ausbau der A 1, A 2 und A 44 und den Ausbau des Kamener Kreuzes.

Die Vorteile dieses alternativen Vorschlages sind:

Es wird kein zusätzlicher Verkehr generiert (aktuell auf der B 63 circa 18.000 Kfz/24h, auf geplanter A 445 zusammen mit dem auf der B 63 verbleibenden Verkehr circa 40.000 Kfz/24h).

Die überregionale Anbindung (A 1, A 2, A 44) ist auch damit gewährleistet. Aus Netzgesichtspunkten ist die A 445 nicht notwendig, unnötige Landschaftszerschneidung und Naherholungsgebietszerstörung wird somit vermieden.