

(Teil)-Projektnummer	<u>A45-G10-NW – Hauptprojekt</u> A45-G10-NW-T1-NW – A 45 vom AK Olpe (A 4) bis AS Olpe A45-G10-NW-T2-NW - A 45 von AS Olpe bis AS Drolshagen A45-G10-NW-T3-NW – A 45 von ASS Drolshagen bis AS Meinerzhagen A45-G10-NW-T4-NW – A 45 von AS Meinerzhagen bis AS Lüdenscheid-S
Straße	A 45 AK Olpe (A 4) bis AS Lüdenscheid/Süd
Einstufungsvorschlag BVWP-E	VB
Geplante Maßnahme	Ausbau von 4 auf 6 Streifen
Verfahrensstand	Neu
LABÜ-Aktenzeichen	Noch kein Aktenzeichen

Bewertung des Vorhabens

Bedarf / Alternativen

Ein Ausbaubedarf ist aktuell nicht erkennbar; die Verkehrszahlen stagnieren in den vergangenen Jahren oder sind in den letzten Jahren im Abschnitt A 45 AK Olpe (A 4) bis AS Lüdenscheid/Süd die Verkehrszahlen sogar rückläufig:

Manuelle Straßenverkehrszählung 2005 - Ergebnisse auf Bundesautobahnen - Stand: 02.04.2007:

AS Lüdenscheid-Süd (15) bis AS Meinerzhagen (16) 55.300 Kfz/24h, 18,0 % Lkw-Anteil

AS Meinerzhagen (16) bis AS Drolshagen (17) 49.700 Kfz/24h, 18,0 % Lkw-Anteil

AS Drolshagen (17) bis AS Olpe (18) 49.600 Kfz/24h, 19,5 % Lkw-Anteil

AS Olpe (18) bis AK Kreuz Olpe-Süd (A 4) 54.700 Kfz/24h, Lkw-Anteil 18,5 %

<http://www.bast.de/DE/Statistik/Verkehrsdaten-Downloads/2005/zaehlung-2005-BAB.pdf? blob=publicationFile&v=1>

Manuelle Zählung 2010:

AS Lüdenscheid-Süd (15) bis AS Meinerzhagen (16) 51.300 Kfz/24h 18,1 % Lkw-Anteil

AS Meinerzhagen (16) bis AS Drolshagen (17) 46.100 Kfz/24h, 20,2 % Lkw-Anteil

AS Drolshagen (17) bis AS Olpe (18) 45.700 Kfz/24h, Lkw-Anteil 23,2 %

AS Olpe (18) bis AK Olpe-Süd (A 4) 51.700 Kfz/24h, Lkw-Anteil 21,6 %

<http://www.bast.de/DE/Statistik/Verkehrsdaten-Downloads/2010/zaehlung-2010-BAB.pdf? blob=publicationFile&v=1>

Auch im Projektdossier zum Gesamtprojekt A45-G10-NW (Ausbau A 45 auf 6 Streifen im Abschnitt vom AK Olpe (A4) bis zur AS Lüdenscheid-Süd sind für den Planfall 2030 von stagnierenden Zahlen ausgegangen: 51.000 Kfz/24h!

Nach der RAA ist hierfür eine 4-streifige Autobahn ausreichend um die anfallenden Verkehrsmengen aufnehmen zu können.

Eingriff in Natur und Landschaft

Die BAB 45 quert zahlreiche verzweigte Gewässersysteme, die von besonderer oder gar herausragender Bedeutung für den Biotopverbund sind und/oder als NSG's festgesetzt sind, wie z.B. das Brachtpe-Bach- und Talsystem westlich Olpe (LANUV VB-A-4912-004), die Lister-Nebenbäche nordwestlich Drolshagen, das Agger-Rengse-Bach- und Talsystem, das Jubach - Hagener Bachtal oder die Bachsysteme von Elspe und Mintenbecke, die zudem Lebensraum zahlreicher, z.T. gefährdeter Pflanzen- und Tierarten sind.

Die NSG's und Fließgewässersbiotopverbundflächen sind geprägt durch Bachtäler und Quellbereiche mit überwiegend standorttypischen Nasswäldern (Bach-Erlen-Eschenwald, Erlensumpfwald, Moorbirkenbruch, Quellbereich mit Buchenwald), anderer naturnaher Waldbestände (Hainsimsen-Buchenwald) und Hangmoorbereiche als Lebensraum artenreicher Pflanzen- und Tiergemeinschaften mit gefährdeten Arten.

Zum Teil liegen diese schutzwürdigen Flächen entlang der Ausbauabschnitte oder die A 45 quert diese Flächen.

Besonders betroffen ist auch die für den Biotopverbund hoch bedeutende Verbundfläche Lohkopf-Ziegenacker-Windhagen VB-A-4912-007. Hier können Auswirkungen durch den 6-streifigen Ausbau eines ausgedehnten Waldkomplexes mit torfmoosreichen Quellfluren und Bruchwäldern sowie Biotopkomplexen aus Waldbinsensumpf, Waldsimsensumpf und Kleinseggenried, örtlich verzahnt mit Feuchtbrachen, Magergrünland und Feuchtheiden (mit der im Sauerland sehr seltenen Glockenheide) gerechnet werden.

Durch einen Ausbau würden die anlage- und betriebsbedingten Zerschneidungs- und Störwirkungen verstärkt, bau- und betriebsbedingt besteht die Gefahr des Schadstoffeintrages.

Forderung: Streichung

Ein Ausbau ist nicht erforderlich, da die vorhandene 4-streifige A 45 im Abschnitt vom AK Olpe bis zur AS Lüdenscheid-Süd die prognostizierten Verkehrsmengen aufnehmen kann.

Die Mitbenutzung von Standstreifen bei Stausituationen (Unfall, Baustellen, Großereignisse etc.) ist zu prüfen.

Für das Projekt wurde lediglich ein Nutzen-Kosten-Verhältnis (NKV) 1,5 ermittelt und liegt damit nur knapp über dem Wert von 1 (je größer der Wert desto wirtschaftlicher), wobei einzelne angesetzte Parameter in der NKV-Berechnung zu hinterfragen sind (z.B. Verkehrssicherheit, Zeitgewinne, Veränderungen Geräusch- und Schadstoffentwicklungen, Beschäftigungseffekte etc.).

Alternative Verkehrskonzepte, insbesondere zur Verringerung des Schwerlastverkehrs, sollten konzipiert werden (verstärkter Gütertransport per Bahn, Förderung des ÖPNV).