

| | |
|--|---|
| (Teil)-Projektnummer | A46-B7-G41-NW-T3-NW |
| Straße | B 7 Wimbern bis Arnsberg (OU Wickede) |
| Einstufungsvorschlag BVWP-E | VB |
| Geplante Maßnahme | 3-streifiger Neubau |
| Verfahrensstand | Neu ABER: Umweltverträglichkeits-/Variantenuntersuchung ist abgeschlossen für Neubau A 46 von Hemer bis Neheim; Stand 02/2014: Abschnitt Hemer bis Menden in der Vorplanung, Abschnitt Menden bis Arnsberg/Neheim ruhend gestellt B 7 Menden-Neheim noch keine Planungen begonnen |
| LABÜ-Aktenzeichen | Neubau A 46 Hemer-Menden (B515): MK/HSK 32-04.82 ST/08.99 (Altplanung Neubau A 46 Menden-Neheim: MK/HSK 48-08.90 ST /08.99) Neubau B 7: Kein Aktenzeichen |

Grundsätzliches - Vorbemerkung

Laut den Projekt-Dossiers zum Gesamtprojekt und den Teilprojekten können die Teilprojekte sowohl hinsichtlich Verkehrsbedeutung/Bedarf (Verkehrsbelastungen im Bezugs- und Planfall, die zentrale verkehrliche / physikalische Wirkungen, die Nutzen-Kosten-Analyse (Modul A) als auch hinsichtlich ihres Umweltrisikos nur zusammen als Gesamtprojekt beurteilt werden (siehe auch PRINS-Dossier zum Gesamtprojekt A46-B7-G41-NW). Die Gesamtwirtschaftlichen Bewertungsdaten liegen so nur für das Hauptprojekt vor.

Die Abschnittsbildungen der Teilprojekte dienen erkennbar nur dem Ziel, durch die Aufteilung auf den Weiterbau der A 46 bis Menden und den Weiterbau als B 7 n, die aufgrund der enormen ökologischen und finanziellen Risiken bzw. Kosten nicht mehr durchsetzbare durchgehende Autobahnverbindung der A 46 von Hemer über Menden nach Arnsberg-Neheim zu ersetzen.

Das Gesamtprojekt hat indes – wenn überhaupt – nur lokale verkehrliche Bedeutung; verkehrliche Probleme im Raum können mit kleinen bestandorientierten Netzlösungen, wie im Alternativvorschlag des BUND vorgeschlagen wurde, gelöst werden.

Ein Bedarf für eine überörtliche Lösung über einen Autobahn- (A 46) und mehrere Bundesstraßenabschnitte (B 7n) besteht nicht.

Bewertung des Vorhabens Gesamtprojekt A46-B7-G41-NW

Bedarf

Die wichtigsten genannten Ziele einer neuen Verbindung zwischen Hemer und Neheim im Zuge des im Entwurf des BVWP 2030 enthaltenen Neubaus der A 46 zwischen Hemer und Menden (B 515) und des Neubaus der B 7 zwischen Menden und Neheim mit der OU Wickede werden - auch auf der Grundlage der Projektdossiers sowohl zum Gesamtprojekt A46-B7-G41-NW und auch den Dossiers zu den drei Einzelprojekten A46-B7-G41-NW-T1-NW, A46-B7-G41-NW-T2-NW, A46-B7-G41-NW-T3-NW, – eindeutig verfehlt:

- Eine Erhöhung der Leistungsfähigkeit der großräumigen Netzfunktion ist weder notwendig, noch wird sie erreicht.

- Eine spürbare Entlastung der Siedlungsgebiete von vorhandenen regionalen bzw. innerörtlichen Verkehrsproblemen findet nicht statt.

Die vom Bund für Umwelt und Naturschutz (BUND) vorgelegte alternative Verkehrsplanung in der Region ohne Autobahn schneidet in den Ergebnissen der Gutachter in vielen Belangen besser ab.

- So liegen die Kosten für die sogenannte "Netzvariante" bei 65,7 Millionen Euro.
- Der erwartete Nutzen der Netzvariante ist mit einem Wert von 6,7 mehr als doppelt so hoch wie der Wert der Autobahn mit 3,1.
- Darüber hinaus gehen die Gutachter davon aus, dass bei einer Verkehrsführung ohne Autobahn bedeutend weniger zusätzlicher überregionaler Verkehr in unsere Region fließt. Die Befürchtungen, dass es dabei zu erheblichen Mehrbelastungen kommt, bestätigen sich nicht.

Die Alternative des BUND führt darüber hinaus zu Entlastung von Bräukerweg und Innenstadt im Menden, der B 63 als Ortsdurchfahrt in Wickede sowie der B 233 in Langschede. Umso unverständlicher ist es, dass es bei den Bewertungen der Netzvariante im Entwurf des Bundesverkehrswegeplans nur heißt: "Auf eine Dringlichkeitseinstufung wurde verzichtet, da es sich um eine Alternative handelt und zwar zum Vorhaben A 46 / B7".

Im Projektdossier zum Gesamtprojekt A46-B7-G41-NW wird der Neubau der BAB A 46 bis Hemer mit Anschlussstelle an die B 515 und von dort ausgehend der Neubau der B 7 über Wimbern bis nach Arnsberg-Neheim mit Ortsumgehung Wickede unter anderem mit der Erhöhung der Leistungsfähigkeit der großräumigen Netzfunktion begründet. Die Erhöhung dieser Funktion ist aus unterschiedlichen Gründen weder notwendig, noch wird sie eintreffen.

Bereits im Rahmen der Erarbeitungen der Planungen einer durchgehenden Bundesautobahn A 46 im Raum Hemer – Menden –Neheim wurde deutlich, dass die Wirksamkeit und der Nutzen-Kosten je geringer sein würde, je weiter die neue Bundesfernstraße im Norden an die A 445 / A 46 angebunden wird.

In der von den Planungen betroffenen Region zwischen Hemer, Menden und Wickede/Arnsberg gibt es keine gravierenden Probleme mit überregionalem Verkehr, der sich vom Ende der A 46 in Hemer durch die Region bis Wickede bewegt (oder umgekehrt). Das größte Aufkommen ist Ziel- und Quellverkehr, der in der Region entsteht und sich in der Region bewegt.

Das zeigen auch die Zahlen des Projektdossiers zum Gesamtprojekt A 46 / B 7n.

Von den im Bezugsfall 2030 ohne Autobahn prognostizierten 34.000 Kfz / 24h an der Abfahrt Iserlohn/Seilersee fließen 18.000 Fahrzeuge auf die B7 Richtung Hemer und 12.000 Fahrzeuge auf die B 233 Richtung Kalthof/ Sümmern.

Auf der gegenüberliegenden Seite des Untersuchungsraums wird die B 7 als Hauptverkehrsstraße durch die Region kurz vor Wickede von nur noch 5.000 Fahrzeugen befahren. Auch das dürfte nicht komplett Verkehr sein, der am Autobahnende in Hemer entstanden ist, sondern sich auf der Strecke zusätzlich aus anderen Quellen speist. Das gilt auch für die Gegenrichtung.

Das zeigt eindeutig: Überregionaler Verkehr, der sich auf der jetzigen B 7 und anderen vorhandenen Straßen vom Autobahnende Hemer über Menden und durch Wickede bis zur A 445 bewegt, wird auch im Jahr 2030 kaum existieren.

Im Planfall 2030 wird prognostiziert, dass die A 46 mit bis zu 42.000 Kfz/ 24 h täglich befahren wird. Diese höchste Belastung findet sich am geplanten Autobahnende in Menden. An dieser Stelle der Stadt steigt die Belastung von 18.000 Kfz/24h ohne Autobahn auf der B 7 um 24.000 Kfz/24h im Planfall mit Autobahn an.

Die geplante B 7n von Menden in Richtung Wickede /Arnsberg wird anschließend von "nur" noch 22.000 Kfz/24h befahren.

Das bedeutet: von den bis zu 42.000 Fahrzeugen, die zwischen Hemer und Menden die A 46 nutzen, kommen 20.000 Kfz aus Menden bzw. wollen nach Menden (Ziel- und Quellverkehr)

Zieht man von den 22.000 verbliebenen Fahrzeugen auf der B 7n den Verkehr ab, der sich von der parallel verlaufenden B 7 in Richtung Schwitten, Wimbern, Wickede verlagert (8.000-10.000 Kfz/24h im Bezugsfall, 4.000 bis 6.000 Kfz/24h im Planfall = Verlagerung von 4.000 Fahrzeugen), wird die B 7n von ca. 18.000 zusätzlichen Fahrzeugen befahren, die es ohne diese Straße in der Region nicht gäbe.

Auch der Wirtschaftsverkehr ist in dem betreffenden Raum Hemer – Menden – Wimbern – Neheim überwiegend Ziel- und Quellverkehr: In Menden liegt das große neue Gewerbegebiet Hämmer genau am entgegengesetzten Ende der Stadt. Eine neue A 46 / B 7n hätte keinen Nutzen für die dort angesiedelten Unternehmen.

Sie würden in oder aus Richtung Arnsberg / Wickede weiterhin die vorhandenen Straßen nutzen oder aber für eine zusätzliche Belastung im gesamten Stadtgebiet Mendens sorgen, dass sie durchfahren müssten, um zur Autobahn zu gelangen.

Das zeigen auch die Zahlen des Projektdossiers hinsichtlich der LKW-Querschnittsbelastungen. So werden am jetzigen Ende der Autobahn in Hemer im Jahr 2030 ohne Weiterbau 2.000 Lkw prognostiziert. Bei einer Weiterführung der A 46 wären es 3.000.

Auch auf der weiteren Strecke einer neuen A46 /B7 kommt man nach Abzug der Verlagerungseffekte von anderen Straßen auf gerade mal 1.000 zusätzliche LKW am Tag.

Auffällig ist, dass die Lkw-Querschnittsbelastung am Ende der Ausbaumaßnahmen auf der A 445 sowohl in Richtung A 44 als auch in Richtung Hochsauerland mit 6.000 Lkw /Tag sowohl mit als auch ohne Bau der A 46 / B7n exakt identisch ist. Die Notwendigkeit der Anbindung des Hochsauerlandes über eine neue A 46 / B7 aus wirtschaftlichen Gründen erschließt sich aus diesen Zahlen ebenso wenig wie die angebliche notwendige großräumige Netzfunktion für Wirtschaftsverkehr.

Zu hinterfragen sind hier auch die prognostizierten Lkw-Zahlen für die B 7 zwischen Hemer und Menden sowie für die B 63 in Wickede.

Auf der B 7 sollen laut Dossier mit Autobahn überhaupt keine Lkw mehr fahren. Das ist unrealistisch und zeigt die Unkenntnis über die vorhandenen Industrieansiedlungen im Bereich Becke/Oese.

Auf der B 63 /Ortsdurchfahrt Wickede nehmen die täglichen Lkw- Zahlen im Planfall mit A 46 / B7n auf Teilstrecken sogar um 1.000 Lkw/ Tag zu. Von einer Entlastung der Siedlungsgebiete (Zielvorgabe!) kann also hier keine Rede sein. Das Gegenteil ist der Fall.

Hinsichtlich des großräumigen Verkehrs ist zu beachten, dass die umliegenden Autobahnen A 1, A 45, A 44 und A 2 sowie die Autobahnkreuze ausgebaut werden oder wurden. Hier ist unklar, ob und wie diese Planungen und ihre Auswirkungen in die Berechnungen überhaupt eingeflossen sind.

Hinzu kommt, dass absehbar die Bevölkerungszahl in den vom Bau der A 46 / B7n betroffenen Kreisen sinken wird. Alleine im Märkischen Kreis wird sich demnach die Zahl der EinwohnerInnen bis zum Jahr 2030 um 61.000, das entspricht 14,3 Prozent, reduzieren. Im Hochsauerlandkreis beträgt die Reduzierung 12,82 Prozent, im Kreis Soest 6,02 Prozent. (Strukturbericht Märkischer Kreis 2015). Das muss Auswirkungen auf Notwendigkeiten der Infrastruktur haben und wird in Teilen zu einer automatischen Reduzierung vorhandener Verkehrsbelastungen führen.

Da die Teilprojekte A46-B7-G41-NW-T1-NW, A46-B7-G41-NW-T2-NW und A46-B7-G41-NW-T3-NW hinsichtlich Ihrer verkehrlichen Wirkung wegen fehlender, eigenständiger

verkehrlichen Wirkung nur im Gesamtprojekt bewertet werden können, muss sich auch die Beurteilung des Umweltrisikos an der hoch risikoreichen Wirkung des Gesamtprojektes A46-B7-G41-NW orientieren.

Auswirkungen Umwelt Gesamtprojekt A46-B7-G41-NW

Das Projekt A 46 / B 7n ist im Entwurf des BVWP 2030 als eines von 130 Projekten in die höchste Umweltbetroffenheits-stufe eingestuft worden. Eine umweltverträgliche Trassenführung der Autobahn ist unmöglich. Die A 46 / B 7 n zerstört und zerschneidet unwiderruflich wichtige und wertvolle Natur- und Naherholungsgebiete. Jede mögliche Trassenführung führt durch ökologisch hochwertige Bereiche in einem zurzeit noch zusammenhängenden weitgehend von Verkehrswegen unzerschnittenem Gebiet.

Die UVS 2013 kommt in der Zusammenschau aller untersuchten Schutzgüter zu dem Ergebnis, dass sich im Untersuchungsraum kein durchgängiger konfliktarmer Korridor definieren lässt. Hieraus folgt, dass jede Trassenführung durch Bereiche mit sehr hohem / hohem Raumwiderstand verlaufen muss, so dass bei Realisierung des geplanten Vorhabens die Inkaufnahme erheblicher Umweltauswirkungen notwendig wird. Dieses trifft auch die möglichen Trassenführungen eine neuen B 7 n über Wimbern und Wickede bis Neheim zu und gilt auch bei Durchführung der in der UVS 2013 vorgeschlagenen Minderungs- und Vermeidungsmaßnahmen sowie der artenschutzrechtlich geforderten Maßnahmen.

Es kommt zur Zerschneidung wertvoller, bisher naturnaher Landschaftsräume mit Habitatfunktion für die Fauna (auch artenschutzrechtlich geschützter Arten) und Zerstörung von Naherholungsgebieten und Biotopen (z.B. Oesetal, Hauns- und Limberg).

So lässt sich die Abtrennung von Teilen des FFH-Gebietes Luerwald und Bieberbach (DE-4513-301) nicht vermeiden. Zwei FFH-Gebiete sind im Bereich der Ruhrtalquerung zur Anbindung der A 46 / B 7n bei Neheim (OU Wickede) betroffen: Ruhrstau bei Echthausen DE-4413-301 und DE-4614-303 Ruhr.

Die Verlärmung und der Eintrag von Schadstoffen (Abgase, Feinstaub usw.) in davon noch kaum belastete Gebiete führt zu zusätzlichen erheblichen Eingriffen.

Die in den Planerarbeitungsverfahren zum Bau einer neuen Autobahnverbindung A 46 im Raum Hemer – Menden – Neheim erarbeiteten Gutachten (UVS, FFH-VP, Artenschutzgutachten 2013) kommen zum Ergebnis, dass es auf der gesamten Strecke zwischen Hemer und Neheim keinen konfliktarmen Trassenkorridor gibt.

Das grundsätzliche Ziel des BVWP 2030 - die Begrenzung der Inanspruchnahme von Natur und Landschaft - wird missachtet; insbesondere die Begrenzung des zusätzlichen Flächenverbrauchs und die Vermeidung von weiterem Verlust unzerschnittener Räume.

Jegliche Trassenführung der A 46 / B 7n zwischen Hemer, Menden und Neheim durchschneidet eine hügelige Landschaft mit Wald- und Ackeranteilen, kleinflächig auch Grünland. Geringe Anteil der Strecke der A 46 können untertunnelt werden. Aufgrund des topographisch bewegten Geländes sind umfangreiche Modellierungen erforderlich und zahlreiche Brückenbauwerke erforderlich; so u.a. eine ca. 833 m lange Brücke über die Ruhr (FFH-Gebiet). Daher resultieren auch die im Projekt-Dossier zum Gesamtprojekt A46-B7-G41-NW hohen Kosten von mind. 510,2 Mio. € (Bruttokosten ohne Planungskosten, Preisstand 2014).

Vier Natura 2000-Gebiete (FFH-Gebiete) und ein VSG werden zerschnitten und durch indirekte Wirkungen erheblich beeinträchtigt. Auf fast seiner gesamten Länge von mehr als 20 km durchfährt das Projekt Großräume gem. BfN (Großsäuger-, Feucht- und Waldlebensräume) und mehrfach auch Kernräume (BfN) (Waldlebensräume). Im Bereich des erforderlichen Tunnels in Menden liegt ein LSG, drei weitere LSG werden zerschnitten. Zudem durchquert die neue Bundesstraße B 7n ein ÜSG im Bereich der Gewässer Hönne und Oese.

Bereits die bisherigen Planungen zur A 46 bis Neheim zeigten, dass es zu erheblichen Problemen mit dem gesetzlichen Artenschutz kommt (u.a. Hirschkäfer, Fledermäuse: Großer Abendsegler, Wasserfledermaus, Breitflügelfledermaus, Avifauna: Wespenbussard, Rotmilan, Schwarzstorch, Schwarz-, Grau-, Klein- u. Mittelspecht, Neuntöter, Geburtshelferkröte etc.). Bislang konnte nicht der Nachweis erbracht werden, ob durch erforderliche Artenschutzmaßnahmen die durch den Neubau ausgelösten Verbotstatbestände gem. § 44 BNtSchG vermieden werden können.

Alle drei Teilprojekte führen zu hoch wirksamen Beeinträchtigungsintensitäten. Diese resultieren neben der Flächeninanspruchnahme hochwertiger, z.T. nicht ausgleichbarer Biotopstrukturen vor allem aus der gravierenden Zerschneidungswirkung innerhalb großräumiger, zusammenhängender Landschaftsräume mit entsprechender Lebensraumfunktion. Betroffen sind hiervon vor allem großflächige Waldbereiche, wohingegen die größeren Bach- und Flusstäler zumeist mittels hoher Talbrücken (bzw. im Fall der Hönne bei Variante 6.3 mittels Tunnel) gequert werden, so dass deren räumlich-funktionaler Zusammenhang weniger gestört wird.

Auf Basis der vorliegenden Biotopkartierung ist davon auszugehen, dass insbesondere der Verlust naturnaher, alter Laubwaldbestände (Biotoptypen LN3, LS3, und M3) nicht ausgleichbar ist. Hinzu kommt die Inanspruchnahme von ebenfalls nicht ausgleichbaren Quellen / Quellbereichen.

In Bezug auf die Auswirkungen auf planungsrelevante Arten bzw. sonstige Arten sind bei den Varianten insgesamt nur graduelle Unterschiede zu verzeichnen, da bei allen Varianten in Bezug auf deren Teilabschnitte je nach betroffenen Lebensräumen bzw. Habitateignung für verschiedene Arten eine Kumulation unterschiedlicher Beeinträchtigungsintensitäten vorliegt.

Schließlich ist darauf hinzuweisen, dass neben der Beeinträchtigung von Wohnsiedlungsbereichen in Hemer, Menden, Wimbern und Wickede für die Bevölkerung wichtige Erholungsräume durch direkte und indirekte Wirkungen entwertet werden, so dass diese nur noch eingeschränkt nutzbar sein werden (z.B. Waldemei in Menden).

In Bezug auf das Schutzgut Mensch sind alle Trassenführungen - einschließlich der B 7n - insbesondere mit erheblichen betriebsbedingten Beeinträchtigungen (Verlärmung) des unmittelbaren menschlichen Wohn- und Wohnumfeldes verbunden. Teilweise sind auch anlagebedingte Verluste von Wohngebäuden und Barriereeffekte sowie Beeinträchtigungen der Erholungs- und Freizeitfunktion zu verzeichnen. Ebenso wird die Eignung des Landschaftsraumes für die landschaftsgebundene Erholung im Untersuchungsraum durch betriebsbedingte Verlärmung sowie infolge von Flächeninanspruchnahme / Zerschneidungswirkungen in erheblichem Umfang eingeschränkt.

Aufgrund der erheblichen – auch in den Projekt-Dossiers zu den Einzelprojekten dargestellten – Umweltbeeinträchtigungen ist davon auszugehen, dass umfangreiche Kompensationsmaßnahmen erforderlich werden einschl. Artenschutzmaßnahmen. Ob allerdings die Vermeidung des Auslösens der Verbotstatbestände erreicht werden kann, muss aufgrund der Umweltqualitäten bzw. der Auswirkungen der neuen Bundesfernstraße A 46 / B 7 auf die betroffenen Arten bezweifelt werden.

Auswirkungen Umwelt Teilprojekt A46-B7-G41-NW-T3-NW einschl. Artenschutz:

Nach dem Lageplan im PRINS-Dossier zum Teil-Projekt A46-B7-G41-NW-T3-NW zu urteilen, entspricht die dort gezeigte und offenbar den Beurteilungen für den BVWP 2030 zu Grunde gelegte Trassenführung ziemlich genau der in der UVS am nördlichsten verlaufenden Variantenführung.

So verläuft im Teilprojekt A46-B7-G41-NW-T3-NW zwischen Wimbern und Neheim die geplante B 7n über eine hügelige Landschaft mit überwiegend Wald; teilweise ist Ackernutzung vorhanden; das Ruhrtal muss zur Anbindung an die A 445/A 46 überquert

werden. Vier Natura 2000-Gebiete werden durchschnitten; so u.a. das FFH-Gebiet Luerwald und Bieberbach (DE-4513-301). Südlich von Wickede muss mit einer Großbrücke das NSG Wimberner Bach (Unterlauf: Mühlenbach) gequert werden, das auch Bestnadteil des FFH- und Vogelschutzgebietes Luerwald ist (FFH-Gebiet DE 4513-301 Luerwald und Bieberbach und Europäisches Vogelschutzgebiet DE 4513-401 Luerwald und Bieberbach).

Am Bauende überquert das Projekt mit einer 833 m langen Brücke zwei aneinander grenzende FFH-Gebiete an der Ruhr (DE-4413-301, DE-4613-303). Diese Gebiete sind auch als NSG und Überschwemmungsgebiet festgesetzt. Erhebliche Beeinträchtigungen können für die vier betroffenen FFH-Gebiete nicht ausgeschlossen werden. Es zerschneidet außerdem ein LSG auf längerer Strecke.

Artenschutz

Auf seiner gesamten Länge (5,4 km) durchschneidet das Teilprojekt A46-B7-G41-NW-T3-NW Großräume gem. BfN (Großsäuger-, Wald- und Feuchtlebensräume) und auch Kernräume (Wald- und Feuchtlebensräume). Es muss mit erheblichen Artenschutzrechtlichen Problemen gerechnet werden; ob die Verbotstatbestände gem. § 44 BNtSchG durch die notwendigen umfangreichen Maßnahmen vermieden werden können, ist fraglich.

In dem zu überbrückenden Wimberbach kommen die Groppe und das Bachneunauge vor. Diese Arten könnten potentiell bau- und betriebsbedingt durch Immissionen wassergefährdender Stoffe erheblich beeinträchtigt werden. Anlagebedingt ist eine mögliche Flächeninanspruchnahme im Wimberbach durch Brückenpfeiler zu berücksichtigen, die durch Änderung der Strömungsverhältnisse die Durchgängigkeit des Gewässers für die wandernden Fischarten beeinträchtigen kann.

Weitere Arten im Bereich des NSG Wimberbach sind: Eisvogel, Wespenbussard, Mittelspecht, Rotmilan, Grauspecht, Kammmolch, Schwarzstorch, Neuntöter

Der von dem Teilprojekt durchschnittene Freiflächenkomplex zwischen Werringsen, Wickede und Voßwinkel mit angrenzenden Feldgehölzen hat eine herausragende Bedeutung für die Vögel der halboffenen und offenen Landschaft. Die Gehölzbestände sind wichtige Nisthabitate typischer Waldarten (z. B. Mittelspecht), Greifvögel und Eulen. Eine herausragende Bedeutung besitzt der Bereich als wichtigster Lebensraum des Steinkauzes innerhalb des Plangebietes und der näheren Umgebung. Auch hier sind entsprechende vorgezogene Kompensationsmaßnahmen notwendig (CEF-Maßnahmen).

Die von zahlreichen Bächen durchzogenen Wälder südlich und südwestlich Echthausen sind wichtige Lebensräume für Säuger mit einem Verbreitungsschwerpunkt des Dachses, wichtigen Wanderkorridoren des Schwarzwildes und gehäuftem Auftreten des Baumarders. Der Bereich besitzt eine hohe Bedeutung für charakteristische Vogelarten der Wälder und Fließgewässer (Wimber Bach / Mühlenbach) sowie für Amphibien und Libellen. Teile des Gebietes werden regelmäßig von Schwarzstörchen zur Nahrungssuche genutzt. Im südlichen Abschnitt befindet sich das einzige aktuell bestätigte Vorkommen des Kammmolches. Die gefährdeten Quelljungferarten haben innerhalb des Plangebietes hier ihren Verbreitungsschwerpunkt. Herausragende Bedeutung besitzt eine stabile Population des Hirschkäfers, die Teil des vermutlich wichtigsten Vorkommens im Süderbergland ist. Die Beeinträchtigungen der artenschutzrechtlich geschützten Arten sind erheblich; zudem werden Wildwechsel-Einrichtungen erforderlich.

Das Ruhrtal besitzt eine hohe Bedeutung als vernetzendes Element für alle Artengruppen. In wie weit die durch das über 800 m lange Ruhrtalbrückenbauwerk hervorgerufenen Artenschutzrechtlichen Beeinträchtigungen kompensiert werden können, ist fraglich.

Nachgewiesene Brutvögel im Teilprojekt (nach UVS 2013) : Wespenbussard, Wasseramsel, Waldschnepfe, Waldlaubsänger, Wachtelkönig, Wachtel, Turteltaube, Steinkauz, Sperber,

Schwarzstorch, Schleiereule, Rotmilan, Rebhuhn, Rauchschwalbe, Neuntöter, Mäusebussard, Grau-, Mittel- u. Kleinspecht, Klappergrasmücke, Kiebitz, Gelbspötter, Feldlerche, Erlenzeisig, Eisvogel, Dorngrasmücke, Baumpieper.

Wichtige Nahrungshabite von verfahrenskritischen Arten, welche durch das Teilprojekt durchschnitten werden, sind: Uhu, Turmfalke, Schwarzspecht, Habicht.

In den FFH-Gebieten im Ruhrtal kann es durch zu Beeinträchtigungen von Groppe, Bachneunauge und Kammmolch kommen. Auch können Betroffenheiten der Teichfledermaus nicht ausgeschlossen werden.

Eine Beeinträchtigung der stabilen Population des Hirschkäfers im Bereich südlich bzw. südwestlich von Echthausen durch eine Trassenführung der B 7 ist zu berücksichtigen.

Durch das Teilprojekt werden die essenziellen Flugrouten von Wasser- und Zwergfledermäusen zwischen der Ruhr und den entsprechend identifizierten Funktionsräumen betroffen. Vorkehrungen während des Baus und eine angepasste Bauwerksgestaltung ermöglichen lediglich eine Risikominderung.

Durch verkehrsbedingte Störungen im Anschlussbereich an die A 445 / A 46 wird das Umfeld des Fledermausquartiers von Haus Füchten mit Wochenstubenquartieren der Zwergfledermaus und einem Männchenquartier des Großen Abendseglers nachhaltig gestört. Für den Großen Abendsegler sind zur Vermeidung des Verbotstatbestandes durch vorgezogene Maßnahmen (CEF-Maßnahmen) erforderlich. Dieses gilt auch für die dauerhafte Störung des vermutlich individuenreichen und langjährigen Zwergfledermausquartiers. Um die Funktionalität der Lebensstätten nicht zu gefährden und Zerschneidungswirkungen und Störungen zu vermeiden, sind umfangreiche Vermeidungsmaßnahmen erforderlich. In der UVS wird sogar eine Verschiebung des Anschlussbauwerkes um ca. 400 bis 500 m in nördliche Richtung für notwendig gehalten.

Die Bewertung mit „hohem Konfliktpotenzial“ im PRINS-Dossier zum Teilprojekt A46-B7-G41-NW-T3-NW, Modul B, ist nachzuvollziehen. Es ist jedoch nicht nachzuvollziehen, dass das Projekt (sowie aufgrund des Zusammenwirkens auch die beiden anderen Teilprojekte) trotz der Vielzahl an Betroffenheiten, insbesondere mehrerer FFH-Gebiete und der Zerschneidungswirkung des Freiraumes südlich von Wimbern und den erheblichen artenschutzrechtlichen Problemen mit dem Eintreten der Verbotstatbestände gem. § 44 BNtSchG, in den vordringlichen Bedarf im BVWP 2030 eingestuft wurde.

Forderung: Streichung

Verzicht auf den im Entwurf des BVWP 2030 enthaltenen 4-streifigen Neubau A 46 von Hemer bis Menden sowie den Weiterbau als 3-streifige B 7 auf der Linie Hemer – Menden – Arnsberg-Neheim.

Stattdessen schlagen die Naturschutzverbände, wie von BUND und der GigA46 vorgeschlagen, die Optimierung des bestehenden Straßennetzes, z.B. durch eine bessere Steuerung des Verkehrs an den Knotenpunkten und Engpässen (große Kreuzungen u. ä.) und zweispurige Nordumfahrung Hemer inklusive einer Tunnellösung (Netzlösung).

Umsetzung des Alternativ-Vorschlag des BUND NRW:

Optimierung des bestehenden Straßennetzes, z.B. durch eine bessere Steuerung des Verkehrs an den Knotenpunkten und Engpässen (große Kreuzungen u. ä.): die so genannte Null-Plus-Variante. Zudem meldet der BUND den Ausbau der Oberen Ruhrtalbahn und die Reaktivierung der Oesetalbahn an.

Da die A 46 keine überregionale Netzfunktion mehr hat, bringt diese Alternative bzw. Variante eine deutlichere Verbesserung der Verkehrssituation in Hemer. In jedem Fall muss die B7-Ortsdurchfahrt stadtvträglich umgebaut werden.

Das ökologisch höchst wertvolle Naherholungsgebiet „Waldemei“ bleibt vollständig erhalten; die Querung von FFH-Gebieten wird fast vollständig vermieden; lediglich im Bereich Ortslage Wickede ist das dort gemeldete FFH-Gebiet Ruhr zu queren.

Es wird kein zusätzlicher (Fern-)Verkehr – großräumiger Umleitungsverkehr - in das nordwestliche Sauerland gelenkt.

Bestehende Verkehrsprobleme in dem Raum können durch den Alternativ-Vorschlag des BUND gelöst werden.