

++(Teil)-Projektnummer	B54 / B483-G10-NW-T1-NW
Straße	B 54 OU Kierspe (Lausebergaufstieg)
Einstufungsvorschlag BVWP-E	VB
Geplante Maßnah	Neubau (2 Streifen)
Verfahrensstand	Neu
LABÜ-Aktenzeichen	Noch kein Aktenzeichen (ehem. Planungen zur B 237n: MK 33-09.06 ST)

Bewertung des Vorhabens

Bedarf / Alternativen

Der Neubau der B 54 OU Kierspe, einschließlich der Aufstufung der L 528 bis Halver, soll die B 237n ersetzen. Bereits die Planungen zur B 237n wurden jedoch wegen zu geringer Verkehrszahlen nicht weiter verfolgt.

Auch ein Neubaubedarf für die OU Kierspe im Zuge der B 54 ist aktuell nicht erkennbar; die Verkehrszahlen sind in den letzten Jahren rückläufig (Zählstelle B 54 Meinerzhagen: im Jahr 2006 betrug die durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke der Kraftfahrzeuge nach Angaben der BASt 17.521 Kfz/24h, im Jahr 2012 dagegen nur noch 14.989 Kfz/24h).

http://www.bast.de/DE/FB-V/Fachthemen/v2-verkehrszaehlung/Daten/2012_1/Jawe2012.html?nn=626916&cms_detail=5122&cms_map=1

Die Stadt Kierspe hat bei der Schaffung neuer Baugebiete nach 1968 (!) bereits versäumt, eine Entlastung für die beiden Hauptdurchgangsstraßen zu schaffen, um z.B. den engen Bereich um die Margaretenkirche zu entschärfen. Daraus, d.h. aus diesem einen Engpass, kann aber keineswegs ein vordringlicher Bedarf für diese OU konstruiert werden. Seit Jahrzehnten wird diese neu geplante 3,7 km lange Trasse entschieden abgelehnt und zwar wegen der als Folge enormen Schäden und Beeinträchtigungen in einem intakten Landschaftsraum, wegen der Unverhältnismäßigkeit von Nutzen und Kosten.

Bereits ein früheres städtisches Gutachten belegt außerdem, dass diese Planung ihr Ziel verfehlt, weil der überwiegende Verkehr Ziel- und Quellverkehr ist. Eine millionenteure Nordumgehung hätte keinerlei Nutzen für die innerörtliche Güterversorgung der 5 Supermarkteinrichtungen, für innerstädtische Gewerbe und Industriebetriebe (Osemund- und Waldheimstr.) und ein großflächiges Fachmarktzentrum. Dieses betrifft insbesondere den Schwerlastverkehr.

Auch bei dieser OU wird, ebenso wie bei der OU der 229 - Balve und Neuenrade - die Möglichkeit bzw. Chance vertan, durch Ertüchtigung des Schienenverkehrs, durch entsprechende notwendige Schienenprojekte sowie Schaffung leistungsfähiger Bahnknotenpunkte vernünftige, sinnvolle Alternativen, zu den geplanten Ortsumgehungen zu schaffen. Die Möglichkeiten, den Lkw-Güterverkehr durch Verlagerung auf Schienenstrecken zu entlasten, wird wieder einmal total vernachlässigt.

Für die drei in den BVWP 2030 aufgenommenen Ortsumgehungen Kierspe, Balve und Neuenrade ist zu berücksichtigen, dass die demographische Entwicklung eindeutig abnehmende Bevölkerungszahlen zeigt:

Laut dem Strukturbericht der Bezirksregierung Arnsberg 2009 (siehe Vorlage 30/04/09 der Regionalratssitzung am 10.12.2009 wird für den Märkischen Kreis bis 2030 ein Verlust von – 14,8 % der Bevölkerung prognostiziert. Bis 2030 werden auch Bevölkerungsverluste für die benachbarten Kreise Soest (-6,2 %), Olpe (-6,6 %), Siegen-Wittgenstein (-11,5 %) und Hochsauerlandkreis (-13,4 %) erwartet; siehe

http://www.bezreg-arnsberg.nrw.de/themen/r/regionalrat_arnsberg/tagesordnungen/2009/2009_12_10/top_2.pdf

Laut dem Strukturbericht für den Märkischen Kreis der Agentur für Arbeit Iserlohn (2015) hat die Gesamtbevölkerung im Märkischen Kreis abgenommen und wird auch zukünftig abnehmen: Im Zeitraum Jahr 2000 bis 2013 wurden Verluste von 41.000 Einwohnern (- 9 %) registriert. Damit hat der Märkischer Kreis die höchsten Bevölkerungsverluste in Südwestfalen, gefolgt vom Kreis Siegen-Wittgenstein (- 7,2%). Bis zum Jahr 2030 wird durch das Statistische Landesamt für den Märkischen Kreis ein weiterer Verlust von 47.000 Einwohnern prognostiziert; siehe

<https://www.arbeitsagentur.de/web/wcm/idc/groups/public/documents/webdatei/mdaw/mjy0/~edisp/16019022dstbai741279.pdf>

Unter diesen demographischen Bedingungen macht es keinen Sinn, Ortsumgehungen für eine abnehmende Bevölkerung zu bauen; die Unterhaltungskosten steigen für jeden einzelnen steuerzahlenden Bürger an!

Der Bedarf für die Ortsumgehung Kierspe wird daher nicht gesehen.

Eingriff in Natur und Landschaft

Die geplante Trasse führt durch das Wasserschutzgebiet Kerspe-Talsperre, Schutzzonen II und III; mehrere Gewässer, die zu der Verbundfläche besonderer Bedeutung „Obere Volme mit Nebenbächen“ gehören, müssten gequert und diese somit verrohrt oder mit Brückenbauwerken überspannt werden, was dem Verschlechterungsverbot gem. § 27 Wasserhaushaltsgesetz bzw. den Vorgaben der Europäischen Wasserrahmenrichtlinie (Richtlinie 2000/60 EG) widerspricht. Es bestünde die bau- und betriebsbedingte Gefahr der Verschmutzung von Oberflächengewässern und Grundwasser.

Bedingt durch die topographischen Gegebenheiten wären umfangreiche Bodenbewegungen erforderlich (Böschungs- und Einschnittlage); es käme zur betriebsbedingten Verlärmung von Waldflächen. Die Folge einer OU, wie hier geplant, wäre auch Zerstörung eines intakten, reich strukturierten Landschaftsraumes ohne erkennbaren Nutzen für die Bevölkerung, ohne eine plausible Begründung. Eine neue Ortsumgehung würde die Naherholungsgebiete der Kiersper Bevölkerung auf breiter Front durchschneiden und damit zerstören. Ortsnahe Landschaftsräume, wie Lauseberg / Rauzerbachtal, Thingslinde / Hohenholten, Wolzenburg / Fritz-Linde-Stein, die sämtlich als fußläufig erreichbare Bereiche von Bedeutung für die Naherholung der Kiersper sind, würden zerstört und verloren gehen. Auch den hier vorkommenden teilweise gesetzlich geschützten Arten sowie das Wild würde der Lebensraum entzogen. Die Naturzerstörung im Rauzerbachtal ist unausgleichbar!

Zusätzlich zwangsläufig der Stadt Kierspe entstehende Kosten sind bei bereits 40 Mill. Euro Schulden nicht hinnehmbar.

Alle zuvor genannten ablehnenden Argumente begründen die Forderung zur Streichung der OU Kierspe aus dem BVWP 2030.

Forderung: Streichung

Der Neubau der OU Kierspe im Zug der B 54 wird abgelehnt!