

# GigA46

Gruppeninitiative gegen die Autobahn 46  
Hemer – Menden – Wimbern/Wickede – Ense – Neheim

## Für eine Region ohne Autobahn

GigA46, c/o Lothar Kemmerzell, Ringstraße 35, 58739 Wickede  
[www.giga46.de](http://www.giga46.de), [giga46@online.de](mailto:giga46@online.de)

### **Stellungnahme zum Bundesverkehrswegeplan A46-B7-G41-NW – Gesamtprojekt samt Teilprojekte**

Die Einstufung des Projekts „A46-B7-G41-NW – Gesamtprojekt samt Teilprojekte“ in den Vordringlichen Bedarf des Bundesverkehrswegeplans ist sachlich falsch und nicht nachvollziehbar.

**Vor diesem Hintergrund fordert die GigA46 die Streichung des Projekts „A46-B7-G41-NW“ aus dem vordringlichen Bedarf des Bundesverkehrswegeplans. Stattdessen sollte die vom Land und vom Bund für Umwelt und Naturschutz (BUND) vorgelegte alternative Verkehrsplanung in der Region ohne Autobahn „A46-B7-G42-NW - Netzlösung“ in den Bundesverkehrswegeplan aufgenommen werden.**

#### **1. Das Nutzen-Kosten-Verhältnis ist drastisch gesunken**

Als Autobahn soll die A46 nur noch bis Menden gebaut werden, anschließend als dreispurige Bundesstrasse B7n weitergeführt werden. Die bisher behauptete Notwendigkeit einer durchgängigen Autobahnverbindung zwischen Hemer und Wickede/Arnsberg besteht nun auch anscheinend aus Sicht der Gutachter nicht mehr.

Mit einer halben Milliarde Euro ist das Projekt A46/B7 dabei doppelt so teuer wie bisher. Durch diese Verdopplung der Kosten von ehemals 250 Millionen auf nun schon 500 Millionen Euro ist auch das Nutzen-Kosten-Verhältnis der Straße erheblich gesunken. Lag es früher bei 5,2, liegt es nun nur noch bei 3,1. Der vermeintliche Nutzen der Autobahn ist damit erheblich niedriger als bisher angenommen. Mit einer halben Milliarde Euro für gerade mal 19 Kilometer Straße ist die A46/B7 damit eines der teuersten Straßenprojekte in ganz Deutschland.

Dabei sehen wir die Verkehrsprognose als ebenso überhöht an wie die starke monetäre Gewichtung der Reisezeitgewinne in der Nutzenkalkulation. Sie ermöglicht die Ermittlung eines fiktiven Nutzenvorteils auch für solch überteuerte Projekte.

## **2. Eine Erhöhung der Leistungsfähigkeit der großräumigen Netzfunktion ist weder notwendig, noch wird sie durch die A46 erreicht**

Die im Entwurf des BVWP enthaltene Maßnahme A46 /B7 zeigt, dass auch aus Sicht der Gutachter eine durchgängige Autobahnverbindung zwischen Hemer, Menden und Wickede/Arnsberg nicht mehr notwendig ist. Im BVWP 2003 war noch ein durchgängiger 4- streifiger Neubau mit Standsteifen vorgesehen. Stattdessen soll die A46 nun in Menden enden und anschließend als B7 n weitergeführt werden. Das zeigt, dass sich auch die Verkehrsfunktion gegenüber der ursprünglichen Planung einer Entlastungsstrecke für das östliche Ruhrgebiet geändert hat.

Die Hoffnungen auf eine Verkehrsentslastung durch die Autobahn werden sich nicht erfüllen. Geringen punktuellen Reduzierungen des Verkehrs stehen höhere Belastungen an anderen Stellen gegenüber. Insgesamt kommt es durch die Autobahn in der gesamten Region zu einer Zunahme des Autoverkehrs, verbunden mit zusätzlichem Lärm und Schadstoffen.

Im Projektdossier „Gesamtprojekt“ wird die Maßnahme A46/B7n 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. Im Interkommunalen Verkehrsentwicklungsplan 2003 der Städte Iserlohn, Hemer, Menden der IGS Kaarst heißt es dazu: „Bemerkenswert ist, dass die überregionale Verlagerungswirkungen, die durch den Lückenschluss der A46 bedingt werden, vergleichsweise gering sind.“

In der von den Planungen betroffenen Region gibt es keine gravierenden Probleme mit überregionalem Verkehr, der sich vom Ende der A46 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 A46 /B7n. Von den im Bezugsfall 2030 ohne Autobahn prognostizierten 34.000 KFZ /Tag an der Abfahrt Iserlohn/Seilersee fließen 18.000 Fahrzeug auf die B7 Richtung Hemer und 12.000 Fahrzeuge auf die B233 Richtung Kalthof/ Sümmern. Auf der gegenüberliegenden Seite des Untersuchungsraums wird die B7 als Hauptverkehrsstraße durch die Region kurz vor Wickede von nur noch 5000 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 B7 und anderen vorhandenen Straßen vom Autobahnende Hemer über Menden und durch Wickede bis zur A445 bewegt, wird auch im Jahr 2030 kaum existieren. Hinsichtlich des großräumigen Verkehrs kommt dazu, dass die umliegenden Autobahnen A1, A45, A44 und A2 sowie die Autobahnkreuze ausgebaut werden oder wurden. Hier ist unklar, ob und wie diese Planungen und ihre Auswirkungen in die Berechnungen überhaupt eingeflossen sind. Auch von Straßen NRW wurde die Notwendigkeit der A46 bei einem Ausbau der erwähnten Strecken und Kreuze schon vor Jahren nicht gesehen, da insbesondere viele Lkw aufgrund der Topographie eine A46 nicht nutzen, sondern weiterhin die Strecke über die ausgebauten Autobahnkreuze der A45 und A44 wählen werden.

Daher ist die Zuweisung einer Verbindungsfunktionsstufe 1 für das Projekt nicht zu rechtfertigen. Die Frage nach dem VFS 0/1 ist zu verneinen.

### **3. Eine spürbare Entlastung der Siedlungsgebiete von vorhandenen regionalen bzw. innerörtlichen Verkehrsproblemen findet nicht statt**

#### **3.1 Hemer**

Laut Projektdossier wird die B7 im Jahr 2030 vom jetzigen Autobahnende bis zur Kreuzungssituation B7/L683 in Hemer von 24.000 Fahrzeugen befahren. Diese Kreuzung ist der Hauptverkehrsknoten innerhalb Hemers. Die Situation hat sich allerdings hier außerhalb der Stoßzeiten bereits in den letzten Jahren durch die Schaffung einer neuen Abbiegespur sowie einer veränderten Ampelschaltung verbessert.

Hinter der Kreuzungssituation in Richtung Menden wird die B7 laut Dossier ohne Autobahn von nur noch 15.000 Fahrzeugen befahren. Das zeigt: Bereits hier, kurz hinter bzw. vor dem Autobahnende verteilen sich 9000 Fahrzeuge als Ziel und Quellverkehr in Hemer bzw. kommen genau daher.

Im Planfall mit Autobahn werden aus diesen 9000 Fahrzeugen auf der B7 nur noch 4000. Das ist unrealistisch, denn wo bleiben die restlichen 5000 Fahrzeuge, die ohne Autobahn doch anscheinend direkt nach Hemer wollen bzw. aus Hemer kommen?

Auf der B7 sollen anschließend in Richtung Menden im Bezugsfall im Jahr 2030 bis zum Ortsteil Becke 15.000 Fahrzeuge täglich fahren, auf der weiteren Strecke Becke/Menden dann 18.000 Fahrzeuge.

Mit Autobahn sollen sich diese Zahlen auf 1000 Fahrzeuge täglich reduzieren. Das wäre eine Reduzierung von 14.000 bis 17.000 Fahrzeugen täglich auf fast Null.

Das ist nicht nur unrealistisch, sondern verkennt auch die örtlichen Gegebenheiten des Ortsteils Becke zwischen Hemer und Menden. Dort ist großflächiger Einzelhandel angesiedelt, der von vielen BewohnerInnen Hemers, aber auch aus Menden angefahren und genutzt wird.

Gleichzeitig zeigt das Beispiel, dass die Belastungen auf der momentanen B7 zum Teil durch eine falsche Infrastrukturpolitik hausgemacht sind und durch eine Autobahn als Ortsumgehung nicht gelöst werden können.

Das sieht auch der Interkommunale Verkehrsentwicklungsplan (VEP) der Städte Hemer, Iserlohn, Menden so, in dem ebenfalls die Auswirkungen eines Baus der Autobahn für das Jahr 2030 untersucht worden sind. Dort wird die Nutzung der A46 mit 30.000 Fahrzeugen täglich allerdings erheblich geringer eingeschätzt als im Projektdossier des Bvwp mit bis zu 42.000 Fahrzeugen.

Gleichzeitig wird die Entlastung der vorhandenen B7 Hemer-Menden um fast 2/3 geringer prognostiziert als im Dossier. Wörtlich heißt es im VEP:

“Die Entlastungseffekte auf der B7 mit ca. 6200 Fahrzeugen sind gering”.

Im Dossier des BVWP liegen diese Zahlen stattdessen bei 14-17.000 Fahrzeugen täglich.

Die Autobahn wird insbesondere in Hemer als Ortsumgehung betrachtet. Die vorliegenden Zahlen zeigen: Eine deutlich spürbare Entlastung gibt es nicht. Die Zahlen des Projektdossiers sind unglaubwürdig.

### **3.2 Menden**

Die A46 soll laut Projektdossier in Menden enden. An der Anschlussstelle B515n wird dabei mit 42.000 Fahrzeugen/Tag der höchste Wert der Strecke prognostiziert. Da für den anschließenden Abschnitt auf einer B7n nur noch 22.000 Fahrzeuge erwartet werden, fließen an der Schnittstelle A46/ B515n täglich 20.000 Fahrzeuge auf bzw. ab.

Das hat Auswirkungen auf die Belastung der vorhandenen B515 n in Richtung Lendringsen, vor allem aber in Richtung Stadtmitte auf die Kreuzung Märkische Straße. Die ist schon jetzt einer belastetsten innerstädtischen Verkehrsknoten in Menden.

Ohne Autobahn liegt laut Dossier die tägliche Fahrzeugmenge bei 16.000 bis 17.000 Fahrzeugen täglich für den Abschnitt B7/B515n bis Kreuzung Märkische Straße. Mit Autobahn steigen diese Zahlen auf bis zu 22.000 Fahrzeuge. Vollkommen unrealistisch ist deshalb die Prognose, dass unmittelbar nach der Kreuzungssituation Märkische Straße die Kfz-Zahlen in alle Richtungen im Vergleich zum Bezugsfall ohne Autobahn sinken sollen.

Ähnlich sieht die Situation in Richtung Lendringsen aus. Dort steigt auf der B515n die Zahl von 12.000 Fahrzeugen täglich im Bezugsfall auf bis zu 20.000 Fahrzeugen im Planfall.

Das zeigt deutlich: Ein realisiertes Autobahnende der A46 an der B515 n dient als Auf- und Abfahrt und entwickelt somit eine Sogwirkung für Verkehr aus unterschiedlichen Stadtteilen Mendens.

Die im Dossier erwartete innerstädtische Entlastung des Bräukerwegs in Menden in Höhe von 6000 Kfz /Tag auf 9000 Kfz/Tag kann in ähnlicher Weise durch die in der Netzvariante des BUND vorgesehenen kleinen Maßnahmen Spange L 680/ B515 sowie Nordtangente erreicht werden. Hierdurch reduzieren sich die Belastungen des Bräukerwegs um 5000 auf 10.000 Fahrzeuge.

Auch auf der B7 durch Schwitten Richtung Wickede reduzieren sich die täglichen Kfz- Zahlen durch den Bau der A46/ B7n nicht wie erwartet. Hier sinken die täglichen Kfz-Zahlen zwar von 10.000 ohne Autobahn auf 6000 mit Autobahn. Diese Entlastung wird allerdings parallel durch die neue Belastung von Oesbern, Werringsen, Barge und Wimbern mit bis zu 22.000 Fahrzeugen teuer erkaufte.

### **3.3 Wickede**

In Wickede gilt die A46 als Ortsumgehung der Ortsdurchfahrt auf der B63. Auch diese Erwartungen erfüllen sich laut Projektdossier nicht.

Im Bezugsfall ohne Autobahn sollen laut Dossier im Jahr 2030 zwischen 10.000 und 14.000 Fahrzeuge täglich die B63 befahren.

Im Planfall mit Autobahn bzw. B7n sind es laut Dossier 12.000 bis 13.000 Fahrzeuge täglich.

Die Entlastungen der Ortsdurchfahrt Wickede durch den Bau der B7n liegen also bei fast null.

#### **4. Die gravierende Zerschneidung und Zerstörung wichtiger und wertvoller Natur- und Naherholungsgebiete ist nicht angemessen mit den Eingriffen der Netzvariante abgeglichen worden.**

Das Projekt A46 /B7n ist als eines von 130 Projekten in die höchste Umweltbetroffenheitsstufe eingestuft worden. Eine umweltverträgliche Trassenführung der Autobahn ist unmöglich. Die A46/B7n zerstört und zerschneidet unwiderruflich wichtige und wertvolle Natur- und Naherholungsgebiete. Jede mögliche Trasse führt durch ökologisch hochwertige Bereiche in einem zurzeit noch zusammenhängenden Gebiet. Die vorgelegte UVS kommt zu der Aussage, dass es keinen konfliktarmen Trassenkorridor gibt. Das europäische Schutzgebiet Luerwald wird bei jeder Autobahnplanung in Teilbereichen zerschnitten.

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

Diese sehr hohe Umweltbetroffenheit wird in der umwelt- und naturschutzfachlichen Beurteilung nicht ausreichend abgebildet. Es gibt keine Neubautrasse ohne erhebliche Betroffenheit eines FFH-Gebietes. Eine FFH-Verträglichkeitsvorprüfung ist auf dieser Planungsebene unverzichtbar.

##### **4.1 Waldemei**

Im Projektdossier wird zu Recht darauf verwiesen, dass der Bau einer Autobahn durch das Gebiet der Waldemei zwischen Hemer und Menden ein hohes Konfliktpotential besitzt. Das liegt insbesondere an der Tatsache, dass auf der gesamten Strecke ein BfN-Lebenraumnetzwerk durchfahren wird. Die Umweltbetroffenheit liegt deshalb mit „hoch“ in der höchsten Stufe.

Der auf Mendener Gebiet liegende Bereich der Waldemei wird unter anderem deshalb in Kürze in großen Teilen als Naturschutzgebiet ausgewiesen. Diese Unterschutzstellung ist auch für den Hemeraner Bereich fachlich angesagt, aber wegen der A46-Planung ausgesetzt. Die Waldemei umfasst 10 km<sup>2</sup> zusammenhängendes Waldgebiet aus unterschiedlichen Waldbiototypen mit überwiegendem Laubholzanteil. Besonders hervorzuheben sind die kreisweit einzigartigen Altholzbestände mit hohem Totholzanteil, sie sind im Stadtforstbereich als Wildnisgebiete festgesetzt. Im geplanten Trassenbereich sind aktuell 41 planungsrelevante, besonders geschützte Vogel- und Fledermausarten nachgewiesen. Die Waldemei macht 10 % der Gesamtfläche der Stadt Menden aus, ist bislang verkehrlich unzerschnitten und von besonderem Naherholungswert auch für die Nachbarstädte. Die vorgenannten Wertfaktoren sind - fachlich ernsthaft beurteilt - nicht ausgleichbar.

##### **4.2 Oeseaue/Haunsberg**

Die geplante Trasse passiert die Oeseaue in 100 m Entfernung zu den Oeseteichen. Hier rasten Limikolen auf dem Zug, hier brüten besonders geschützte Vogelarten, Rohrdommel und Schwarzstorch sind hier Nahrungsgäste.

##### **4.3 Limberg/ Oesbern/ Barge/Werringsen , Ruhraue**

Den geschlossen bebauten Siedlungsbereichen in Lendringsen, Oberoesbern, Niederoesbern und Niederbarge, Wickede mit Nachtigall, Wimbern und Echthausen

kommt eine sehr hohe Bedeutung für das Schutzgut Mensch zu. Dies gilt ebenfalls für die dort geplanten Wohngebiete.

Die Biotoptypen mit einer sehr hohen Bedeutung für den Biotop- und Artenschutz liegen überwiegend innerhalb der zusammenhängenden Waldgebiete. Größere zusammenhängende Bestände an naturnahen älteren Laubwäldern befinden sich im Bereich rund um Lendringsen (Waldgebiet "Lahrberg / Rothenberg / Limberg / von Großer Bruch / Wolfskuhle"), in der Umgebung von Nachtigall, im Bereich des Wimber Baches, im südlichen Bereich des Echthäuser Berges (z.B. "Mühlenbuchen"), südlich und nordöstlich von Wimbern ("Bellingser Berg", "Klieven / Pferdekämpe"), im Bereich des Grotenberges sowie in der Füchtener Heide. In der Umgebung dieser alten naturnahen Waldbestände befinden sich auch häufig jüngere ebenfalls naturnahe Waldbestände, die eine hohe Bedeutung für das Schutzgut besitzen.

Von hoher Bedeutung für das Schutzgut sind die gut strukturierten Freiflächen und sonstigen Waldgebiete in der Umgebung von Oberoesbern, Werringsen, Niederbarge / Barge und Nachtigall / Krankenhaus sowie südlich und östlich von Wimbern. Dem Freiraum südlich von Echthausen wird genauso wie dem überwiegend forstlich geprägten Hang zur Ruhr hin und der Ruhraue ebenfalls eine hohe Bedeutung zuteil.

Auch der Ruhr selber kommt, trotz der nur durchschnittlichen Strukturgüte, aufgrund der Artenvielfalt eine hohe Bedeutung zu. Die Oese erreicht ebenfalls eine hohe Bedeutung. Der Wimber Bach und Mühlenbach /Stakelbergerbach weisen meist überwiegend eine sehr hohe (bis hohe) Bedeutung auf.

Nach den Aussagen in den Faunistischen Erhebungen 2009 der UVS, hat der Freiflächenkomplex zwischen Werringsen, Wickede und Voßwinkel mit angrenzenden Feldgehölzen 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.“

Diese nach der faunistischen Erhebung absolut begründete Einschätzung erfordert die Bewertung dieses Raumes mit "sehr hoher" Bedeutung für die Avifauna.

Dem Gebiet wird in der Fachwelt und in der UVS eine herausragende Bedeutung für den Schutz des Hirschkäfers zuerkannt: "Auf Grundlage der aktuellen Daten muss das Vorkommen im FFH-Gebiet "NSG Luerwald und Bieberbach" als das vermutlich größte im Sauerland und eines der wichtigsten Vorkommen in Nordrhein-Westfalen bezeichnet werden (siehe BIOLOGISCHE STATION IM KREIS WESEL E.V. 2009). Das Gebiet besitzt weiterhin eine herausragende Bedeutung für den Biotopverbund, insbesondere für die Vernetzung weiterer Vorkommen des Hirschkäfers entlang der Ruhr.

Bei der Netzvariante des BUND werden die Bereiche Waldemei, Oeseaue/Haunsberg, Limberg/ Oesbern/ Barge/Werringsen nicht tangiert. Die Eingriffe sind hier erheblich geringer. Das steht in keinem Verhältnis zu den relevanten städtebaulichen Eingriffen durch das Projekt A46/B7n. Einzig im Bereich der Ruhraue ergeben sich vergleichbare Eingriffe. Trotzdem kommt das Projektdossier zu dem Ergebnis einer ähnlich hohen Umweltbetroffenheit. Das ist nicht nachvollziehbar.

## **5. Die wirtschaftliche Bedeutung des Projekts ist gering**

Bis heute gibt es keine separate Untersuchung der Wirtschaftsverkehrsströme in der Region. In Menden liegt das große neue Gewerbegebiet Hämmer genau am entgegengesetzten Ende der Stadt. Eine neue A46/B7n 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, das sie durchfahren müssten, um zur Autobahn zu gelangen.

Ein Indiz für die geringe wirtschaftliche Bedeutung der A46 ist auch die Tatsache, dass mit der Firma Bettermann der größte Arbeitgeber in Menden sein Unternehmen vor zehn Jahren im südlichen Stadtbereich Mendens konzentriert hat – auch ohne Autobahn. Der ehemalige Leiter von Straßenbau NRW hat in einer Veranstaltung darüber hinaus ausgeführt, dass viele Lkw aufgrund der Topographie die A46 nicht nutzen, sondern weiterhin die Strecke über die ausgebauten Autobahnkreuze der A45 und A44 wählen werden.

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 2000 Lkw prognostiziert. Bei einer Weiterführung der A46 wären es 3000. Auch auf der weiteren Strecke einer neuen A46 /B7 kommt man nach Abzug der Verlagerungseffekte von anderen Straßen auf gerade mal 1000 zusätzliche LKW am Tag.

Auffällig ist, dass die Lkw-Querschnittsbelastung am Ende der Ausbaumaßnahmen auf der A445 sowohl in Richtung A44 als auch in Richtung Hochsauerland mit 6000 Lkw /Tag sowohl mit als auch ohne Bau der A46/B7n exakt identisch ist. Die Notwendigkeit der Anbindung des Hochsauerlandes über eine neue A46/B7 aus wirtschaftlichen Gründen erschließt sich aus diesen Zahlen ebenso wenig wie die angebliche notwendige großräumige Netzfunktion für Wirtschaftsverkehre.

Zu hinterfragen sind hier auch die prognostizierten Lkw-Zahlen für die B7 zwischen Hemer und Menden sowie für die B63 in Wickede. Auf der B7 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 B63 /Ortsdurchfahrt Wickede nehmen die täglichen Lkw- Zahlen im Planfall mit A46/B7n auf Teilstrecken sogar um 1000 Lkw/ Tag zu. Von einer Entlastung der Siedlungsgebiete (Zielvorgabe!) kann also hier keine Rede sein. Das Gegenteil ist der Fall.

Auch mit der Arbeitslosenquote lässt sich eine Notwendigkeit der A46 nicht begründen. Im März 2016 lag die Arbeitslosenquote im Märkischen Kreis bei 6,9 Prozent, im Kreis Soest bei 6,3 und im Hochsauerlandkreis bei 5,4 Prozent. Diese Werte liegen weit unter dem Landesdurchschnitt NRW.

Dazu kommt, dass absehbar die Bevölkerungszahl in den vom Bau der A46/B7n betroffenen Kreisen sinken wird. Alleine im Märkischen Kreis wird sich demnach die Zahl der Einwohner\*innen 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 hat

Auswirkungen auf Notwendigkeiten der Infrastruktur und wird in Teilen zu einer automatischen Reduzierung vorhandener Verkehrsbelastungen führen.

Eine zunehmende wirtschaftliche Bedeutung in der Region gewinnt hingegen der Bereich des Tourismus. Insbesondere Menden will den Bereich des Wander- und Radtourismus mit einem eigenen Konzept ausbauen. Dazu passt, dass Menden inzwischen mit der Hälfte seiner Fläche Teil des Naturparks „Sauerland-Rothaargebirge“ ist. Dieser wirtschaftliche und ausbaufähige Bereich würde mit einer A46/B7, mit der die schönsten und wertvollsten Naherholungsgebiete zerschnitten werden, zerstört.

## **6. Die Netzvariante des BUND muss in den vordringlichen Bedarf aufgenommen werden**

Die vom Bund für Umwelt und Naturschutz (BUND) vorgelegte alternative Verkehrsplanung in der Region ohne Autobahn „A46-B7-G42-NW“ schneidet in den Ergebnissen der Gutachter in vielen Belangen besser ab.

- So liegen die Kosten für die "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 führt darüber hinaus zu Entlastung von Bräukerweg und Innenstadt in Menden, der B63 als Ortsdurchfahrt in Wickede sowie der B233 in Langschede.

Umso unverständlicher, warum es bei diesen Bewertungen der Netzvariante im Entwurf des Bvwp nur heißt: "Auf eine Dringlichkeitseinstufung wurde verzichtet, da es sich um eine Alternative handelt und zwar zum Vorhaben A46/B7".

**Vor diesem Hintergrund fordert die GigA46 die Streichung des Projekts A46-B7-G41-NW aus dem vordringlichen Bedarf des Bundesverkehrswegeplans. Stattdessen sollte die vom Bund für Umwelt und Naturschutz (BUND) vorgelegte alternative Verkehrsplanung in der Region ohne Autobahn „A46-B7-G42-NW-Netzlösung“ in den Bundesverkehrswegeplan aufgenommen werden.**

---

### **Mitglieder der GigA 46 sind (Stand April 2016):**

- Allgemeiner Deutscher Fahrrad Club (ADFC) Menden
- Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland (BUND) Arnsberg
- BUND Hochsauerland
- BUND Sundern
- Bündnis 90/ Die GRÜNEN Arnsberg und HSK
- Bündnis 90/ DIE GRÜNEN Ense
- Bündnis 90/ Die GRÜNEN Kreisverband Mark
- Bündnis 90/ Die GRÜNEN Menden
- Bündnis 90/ Die GRÜNEN Wickede
- GRÜNE Alternative Hemer
- Landesgemeinschaft Naturschutz und Umwelt NRW e.V. (LNU)
- Naturschutzbund Deutschland (NABU) Märkischer Kreis
- SPD Fraktion Arnsberg
- SPD Ortsverein Menden
- Unabhängige Wählergemeinschaft Menden (UWG)
- Verein für Natur- und Vogelschutz HSK
- Verkehrsclub Deutschland (VCD) Hagen
- VCD Kreisverband Hochsauerland
- Wickeder Forum
- Wimberner Interessengemeinschaft (WIG)