

**Antwort
der Bundesregierung**

**auf die Kleine Anfrage des Abgeordneten Drabiniok und der Fraktion DIE GRÜNEN
— Drucksache 10/1223 —**

Bau der A 46 Hemer–Brilon

*Der Bundesminister für Verkehr – StB 10/00.02.10/10003 BM 84 –
hat mit Schreiben vom 7. Mai 1984 die Kleine Anfrage namens der
Bundesregierung wie folgt beantwortet:*

1. Mit welcher Veränderung des Fahrzeugaufkommens in der Bundesrepublik Deutschland rechnet die Bundesregierung bis zum Jahre 1990 und bis zum Jahre 2000
 - a) auf den Bundesfernstraßen,
 - b) auf der B 7 zwischen den Bereichen Hemer–Menden–Arnsberg–Meschede–Brilon, falls lediglich die A 46 – Ortsumgehungen von Neheim–Hüsten und Meschede gebaut werden,
 - c) auf der B 7 zwischen den Bereichen Hemer–Menden–Arnsberg–Meschede–Brilon, bei Fertigstellung der geplanten A 46,
 - d) auf der gebauten A 46 zwischen den entsprechenden Bereichen,
• aufgeschlüsselt in Pkw- und Lkw-Verkehr?

Nach neueren Untersuchungen (Prognos AG Basel 1983) kann zur Zeit generell mit folgender Verkehrsentwicklung gerechnet werden:

Pkw-Bestand 1990: 28,5 Mio. (26,1 Mio.)¹⁾

Pkw-Bestand 2000: 31,5 Mio. (28,4 Mio.)¹⁾

Pkw-Bestand 1983: 24,6 Mio. (zum Vergleich)

Pkw-Fahrleistung 1990: 337 Mrd. Pkw-km (314 Mrd. Pkw-km)¹⁾

Pkw-Fahrleistung 2000: 356 Mrd. Pkw-km (324 Mrd. Pkw-km)¹⁾

Pkw-Fahrleistung 1982: 294 Mrd. Pkw-km (zum Vergleich)

Güternah- und Fernverkehr 1990: 154,5 Mrd. tkm (142,8 Mrd. tkm)¹⁾

Güternah- und Fernverkehr 2000: 176,0 Mrd. tkm (151,9 Mrd. tkm)¹⁾

¹⁾ Es sind die Werte der oberen, vom Gutachter als wahrscheinlicher angesehenen Alternative angegeben. Untere Werte in (1).

Güternah- und Fernverkehr 1982: 119,9 Mrd. tkm (zum Vergleich).

Für die Fortschreibung der Bundesverkehrswegeplanung geht die Bundesregierung von den Werten der oberen Prognosealternative aus. Im Hinblick auf die untere Alternative werden Sensitivitätsrechnungen durchgeführt.

Zu a)

Von der Kfz-Fahrleistung auf öffentlichen Straßen der Bundesrepublik Deutschland entfällt etwa 50 v. H. auf die Bundesfernstraßen, die mit rd. 40 000 km nur einen Anteil von 8 v. H. am gesamten öffentlichen Straßennetz haben. Besonders im Bereich des Straßengüterverkehrs ist in Zukunft mit einer überdurchschnittlichen Zunahme zu rechnen.

Zu b)

Für den Fall, daß nur die Ortsumgehungen von Neheim-Hüsten und Meschede im Zuge der A 46 gebaut würden, liegen für die Verkehrsbelastung der B 7 keine Prognosewerte vor. Die Verkehrsbelastung im Bereich Arnsberg der vorhandenen B 7 betrug 1980 bereits 16 000 Kfz/24 h. Mit der Fertigstellung der A 445 Werl–Neheim-Hüsten (1984) ist mit einer überdurchschnittlichen Zunahme des Fahrzeugaufkommens auf der B 7 zu rechnen.

Zu c)

Für den Planfall der durchgehenden Fertigstellung der A 46 zwischen Hemer und Brilon ist für 1990/2000 auf der B 7, je nach Teilabschnitt, mit 1 500 Kfz/24 h bis 15 000 Kfz/24 h zu rechnen.

Zu d)

Für die zwischen Hemer und Brilon durchgehend fertiggestellte A 46 betragen die für 1990/2000 prognostizierten Verkehrsbelastungen in den einzelnen Teilabschnitten zwischen 30 000 Kfz/24 h im Westen und 10 000 Kfz/24 h im Osten. Bei der Querschnittswahl wurden sowohl der überdurchschnittlich hohe Lkw-Anteil von 25 v. H. als auch die schwierigen topographischen Verhältnisse berücksichtigt.

2. Welche Alternativen zur vorgesehenen Linie nach § 16 des Bundesfernstraßengesetzes werden zur Zeit in den Abschnitten Uentrop–Wennemen geplant? Kann die Bundesregierung bestätigen, daß für den Bereich Olpe nur noch eine Tunnellösung in Frage kommt und ab Velmede nur noch ein zweispuriger Neubau?

Im Abschnitt Uentrop–Wennemen (Bereich Olpe) wurden von der Straßenbauverwaltung Nordrhein-Westfalen umfangreiche Alternativuntersuchungen durchgeführt. Dabei wurde die bereits nach § 16 FStrG bestimmte Linienführung bestätigt, jedoch wurde für den Bereich Olpe einer ca. 500 m langen Tunnelstrecke zugestimmt.

Für den Abschnitt Velmede–Brilon wird im Rahmen der Bedarfsplanforschreibung 1985 der Querschnitt überprüft. Eine Änderung der Linienführung wird z. Z. in der Örtlichkeit abgestimmt.

3. Bei der letzten Bedarfsplanforschreibung im Jahre 1980 wurde lediglich eine gesamtwirtschaftliche Untersuchung für den Bereich Uentrop–Brilon durchgeführt.

Ist die Bundesregierung bereit, bei der anstehenden Fortschreibung des Bedarfsplanes alle in der Baustufe Ib befindlichen Teilbereiche der A 46 zwischen Hemer und Brilon zu überprüfen? Wenn nein, warum nicht?

In die Bedarfsplanforschreibung 1985 werden grundsätzlich alle Maßnahmen einbezogen, die bis Ende 1985 noch nicht in Bau sind. Die entsprechenden Arbeiten sind im Gange; Ergebnisse liegen zur Zeit noch nicht vor.

4. Mit welchem Rückgang des Verkehrsaufkommens auf der Bundesbahnstrecke Neheim-Hüsten–Brilon rechnet die Regierung
a) beim Personenverkehr,
b) beim Güterverkehr
nach Fertigstellung der A 46?

Streckenspezifische Untersuchungen über eine Veränderung der Aufteilung des Verkehrsaufkommens auf die Verkehrsträger Schiene und Straße nach Fertigstellung der A 46 wurden in diesem Zusammenhang nicht durchgeführt.

5. Der Bedarf für die A 46 wird in der Hauptsache aus der Erschließungsfunktion für das Hochsauerland und der Entlastung von Ortsdurchfahrten im Zuge der B 7 hergeleitet.
a) Inwieweit kann die Bundesregierung anerkennen, daß das Hochsauerland und Sauerland durch die bereits bestehenden, nicht ausgelasteten Autobahnen A 44 und A 45 und durch die zahlreichen Bundesstraßen sowie der Ruhrtalbahnstrecke bereits gut erschlossen ist?
b) Um wieviel Prozent werden die Ortsdurchfahrten im Zuge der B 7 in Hemer, Menden, Neheim-Hüsten, Arnsberg, Meschede, Brilon entlastet, wenn die gesamte A 46 gebaut ist?
c) Um wieviel Prozent lägen die jeweiligen Entlastungen höher, wenn statt der A 46 für diese Städte Ortsumgehungsstraßen gebaut würden, die auch für die Kurzstreckenfahrten eine hohe Attraktivität besäßen?

Die Autobahnen A 44 Ruhrgebiet–Kassel und A 45 Hagen–Siegen tangieren nur das Sauerland bzw. Hochsauerland; darüber hinaus sind beide Autobahnen heute bereits hoch ausgelastet. Durch die A 46 (früher B 7 n) wird dieser Raum unmittelbar erschlossen. Im Landesentwicklungsplan I/II Nordrhein-Westfalen ist eine Entwicklungsachse erster Ordnung Hagen–Arnsberg–Meschede–Brilon enthalten; d.h. diese Verbindung soll mindestens eine leistungsfähige Straße und eine Eisenbahnstrecke für den großräumigen Schnellverkehr umfassen. Die vorhandene B 7 kann wegen ihrer zahlreichen Ortsdurchfahrten und ihrer streckenweisen unübersichtlichen Linienführung als wichtigste Straßen-

verbindung zwischen dem rheinisch-westfälischen Industriegebiet und dem Hochsauerland die an sie zu stellenden Anforderungen nicht erfüllen.

Im übrigen werden bereits heute zeitweise, insbesondere an den Wochenenden, kolonnenartige Stauungen auf der A 44 festgestellt.

Zu b) und c)

Eine größere Entlastungswirkung durch einzelne Ortsumgehungen ist nicht zu erwarten. Wollte man einzelne Ortsumgehungen in dem topographisch sehr schwierigen Gelände bauen, würden sie – miteinander verbunden – letztlich zu dem geplanten neuen Straßenzug der A 46 führen.

6. Die Bedeutung der Raumwirksamkeit und wirtschaftlichen Impulse von neuen Fernstraßen ist laut wissenschaftlichen Untersuchungen (z. B. Lutter-Gutachten, Studie des Verkehrswissenschaftlers Norbert Walter) bisher überschätzt worden.
 - a) Mit welchen konkreten Wachstumseffekten für das Hochsauerland und Sauerland rechnet die Bundesregierung nach Fertigstellung der A 46?
 - b) Wie viele neue Industrie- und Gewerbeanlagen werden aufgrund einer zur B 7 und A 44 parallel gelegenen neuen A 46 sich im Märkischen Kreis und Hochsauerlandkreis ansiedeln, und wie viele Arbeitsplätze werden geschaffen?
 - c) Inwieweit muß der Einzelhandel in den betroffenen Städten entlang der A 46 mit einer Käuferanwanderung in die Oberzentren Hagen und Dortmund rechnen, und wie hoch wird der finanzielle Kaufkraftverlust für die Städte Hemer, Menden, Neheim-Hüsten, Arnsberg, Freienohl, Meschede, Olsberg, Brilon sein?

Die Feststellungen der erwähnten Gutachten sind nicht allgemein gültig (siehe Beschuß des OVG Münster vom 29. September 1982); sie sind auch in der Fachwelt umstritten.

Die Bundesregierung mißt der Raumwirksamkeit und den damit verbundenen wirtschaftlichen Impulsen bei der Verkehrswegeplanung große Bedeutung bei. Sie wird darin bestärkt durch zahlreiche, auch neuere wissenschaftliche Arbeiten, die die Möglichkeit positiver raumwirtschaftlicher Wirkungen einer verbesserten Verkehrserschließung im Einzelfall nachweisen.

Zu a) bis c)

Der Bau der A 46 trägt der langjährigen Forderung der kommunalen Gebietskörperschaften und der Wirtschaft im Hochsauerland nach Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur Rechnung; er leistet einen Beitrag zur Stärkung der Wirtschaftskraft mit entsprechenden Wachstumseffekten im Hochsauerland (siehe hierzu auch Antworten zu 7 b und 7 c). Entsprechende Auswirkungen waren z. B. als Folge des Baus der Sauerlandlinie im Raume Siegen zu beobachten. Durch die nach Entlastung vom Durchgangsverkehr mögliche attraktivere Gestaltung der Einkaufsmöglichkeiten in den betroffenen Städten wird der evtl. durch Käuferabwanderung verursachte Kaufkraftverlust erfahrungsgemäß mehr als ausgeglichen.

7. Durch den Bau und das Befahren der A 46 werden viele Erholungsgebiete zerstört bzw. in ihrer Funktion erheblich beeinträchtigt.
 - a) In welcher Größenordnung bezüglich der Beeinträchtigung durch
 - Überbauung,
 - Lärm und
 - Abgasesowie der Natur- und Landschaftszerstörung sind Naherholungs- und Erholungsgebiete von der geplanten Autobahn betroffen?
 - b) Mit welchem Rückgang des Fremdenverkehrs bei Wochenend- und Langzeiturlaubern muß in diesen Gebieten, speziell im Arnsberger Wald, in Olpe, Ebersberg gerechnet werden?
 - c) Wie viele Arbeitsplätze würden in den betroffenen Orten im Fremdenverkehrsgewerbe verlorengehen?

Zu a)

Bei der A 46 Hemer–Arnsberg–Brilon wurde eine Trassenführung angestrebt, die sowohl den landschaftspflegerischen Belangen als auch den siedlungsplanerischen Gesichtspunkten gerecht wird. Insofern wurde hinsichtlich aller zu berücksichtigenden Belange eine Kompromißlösung erarbeitet. Für nicht vermeidbare Eingriffe in die Landschaft sowie für die Inanspruchnahme von Waldflächen werden Ausgleichsmaßnahmen in Abstimmung mit den zuständigen Landschaftsbehörden vorgesehen.

Zu b)

Es wird erwartet, daß durch den Bau der A 46 eine Steigerung des Fremdenverkehrs, vor allem des Wochenend-Erholungsverkehrs, eintritt.

Zu c)

Entsprechend der Aussage zur Frage 7b) ist davon auszugehen, daß durch den Bau der A 46 im Fremdenverkehrsgewerbe in den betroffenen Gebieten keinesfalls mit einem Rückgang, eher mit einem Zuwachs von Arbeitsplätzen zu rechnen ist.

8. Für den geplanten Abschnitt Menden–Neheim–Hüsten sind in einer landschaftspflegerischen Voruntersuchung verschiedene Varianten untersucht worden. Aufgrund der Entscheidung des Arnsberger Stadtrates wird die Variante II von dem Landschaftsverband Westfalen-Lippe favorisiert.
 - a) Inwieweit teilt die Bundesregierung die Aussage der Untersuchung, daß Ausgleichsmaßnahmen für Eingriffe beim Bau der Variante II nicht möglich sind und ein Ersatz im Hochsauerlandkreis und Märkischen Kreis nicht geschaffen werden kann?
 - b) Inwieweit stimmt die Bundesregierung der ursprünglichen zusammenfassenden Bewertung der Untersuchung von Variante I und II zu, daß aufgrund der schweren und nachhaltigen Eingriffe, die weder ausgleichbar noch ersetztbar sind, die Planung dieser beiden Varianten abzulehnen ist (siehe Seite 74 der Studie)?
 - c) Wie will die Bundesregierung trotz dieser eindeutigen Ergebnisse bei einer Realisierung der Variante II nicht gegen den § 8 Abs. 3 des Bundesnaturschutzgesetzes, der den Ausgleich oder Ersatz vorschreibt, verstößen?

Die Bundesregierung geht davon aus, daß eine Lösung gefunden wird, die den Belangen von Natur und Landschaft auf der Grundlage der hierfür geltenden Bestimmungen entspricht.

Die für die Planung von Bundesfernstraßen in Nordrhein-Westfalen zuständige Straßenbauverwaltung führt z. Z. Untersuchungen über eine Änderung der Liniendifferenz im Abschnitt Menden–Neheim-Hüsten durch. Dazu gehört auch eine Beurteilung in landschaftspflegerischer Hinsicht. Nach Abstimmung in der Örtlichkeit wird ein Änderungsverfahren gemäß § 16 FStrG durchgeführt. Die entsprechenden Unterlagen liegen dem Bundesverkehrsministerium bislang noch nicht vor.

9. Die geplante A 46 greift nachhaltig in den Naturhaushalt ein und verursacht verschiedene negative ökologische Auswirkungen.
 - a) Wie viele und welche Feuchtgebiete werden in den einzelnen Planungsabschnitten auf der Trasse Hemer–Brilon zerstört?
 - b) Wie viele Hektar Wald müssen in den einzelnen Teilbereichen abgeholt werden, und wie hoch ist hierbei der Laubholzanteil?
 - c) Welche ökologischen Gutachten sind bisher mit welchen Ergebnissen für die jeweiligen Teilabschnitte erstellt worden, und zu welchen Ergebnissen kommen diese?
 - d) Inwieweit sind von dem Bau und der Benutzung der A 46 sensible Biotope betroffen, in denen Arten der Roten Liste NRW leben, und um welche Arten handelt es sich?
 - e) In welchem Ausmaß trägt die A 46 zu einem weiteren qualitativen und quantitativen Artenschwund in Hochsauerland und Sauerlandregion bei?
 - f) In welcher Form sind bisher bei der Beurteilung eines Bedarfs einer A 46 die negativen Folgen für den Naturhaushalt berücksichtigt worden?

Großräumige Umweltwirkungen wurden im Rahmen der Bedarfsplanüberprüfung 1980 in die Bewertung einbezogen. Es ist beabsichtigt, für die Abschnitte der A 46, die 1985 noch nicht in Bau sind, die Beeinträchtigung von Natur und Landschaft im Rahmen einer ökologischen Risikoeinschätzung gutachterlich überprüfen zu lassen.

Für die in der Planfeststellung befindlichen Abschnitte Hemer-Menden und Bruchhausen-Uentrop wurden landschaftspflegerische Begleitpläne aufgestellt, in denen die Fragen des Eingriffs in den Naturhaushalt und die hierfür vorzusehenden Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen im einzelnen geregelt werden. Außerdem werden bei den Erörterungsterminen Einzelheiten der ökologischen Gegebenheiten behandelt.

Druck: Thenée Druck KG, 5300 Bonn, Telefon 23 19 67

Alleinvertrieb: Verlag Dr. Hans Heger, Postfach 20 08 21, Herderstraße 56, 5300 Bonn 2, Telefon (02 28) 36 35 51
ISSN 0722-8333