

QUO VADIS

**FÜR MODERNE VERKEHRSWEGE
IN WESTFALEN**

VERKEHRSVERBAND WESTFALEN E.V.



Quo Vadis regionale Verkehrsinfrastruktur?

Europa lebt in turbulenten Zeiten. Nur Deutschland zeigt sich bisher weitgehend unbeeindruckt. Unsere mittelständisch geprägte Industrie als Rückgrat der wirtschaftlichen Entwicklung ist ein Alleinstellungsmerkmal in der EU. Zu den Garanten unseres Erfolgs gehört ebenso die Verkehrsinfrastruktur. Unsere Verkehrswege machen uns sogar zum Logistikweltmeister im Ranking der Weltbank. Doch kein Garant ist eine Garantie für die Zukunft!

Dies ist ein Ansporn, uns kontinuierlich für die Weiterentwicklung der Verkehrsinfrastruktur einzusetzen. Der Verkehrsverband Westfalen verfolgt dieses Ziel seit 1974. Mit regelmäßigen wissenschaftlichen Analysen geben wir Anregungen und ermuntern die Entscheidungsträger.

Einen guten Zuspruch haben wir 2002 für die erste Auflage der Broschüre „Quo Vadis regionale Verkehrsinfrastruktur?“ erhalten. Nach fünf Jahren erfolgte eine Neuauflage. In diesem zehnten Jahr nach dem ersten Erscheinen haben wir die Broschüre komplett überarbeitet und einige der wichtigsten Verkehrsprojekte der Region wieder in kurzen Steckbriefen zusammengetragen. Es fällt auf, dass viele Projekte trotz ihrer hohen Bedeutung auch nach zehn Jahren immer noch in unserer Auflistung zu finden sind.

Verkehrsentwicklung braucht einen langen Atem. Wir möchten mit Ruhe und Weitsicht an den langfristigen Erfolgsfaktoren arbeiten. Das bedeutet aber nicht, sich aktuell nicht konsequent und hartnäckig für die regionalen Bedürfnisse einzusetzen. Ganz im Gegenteil!

Wir befinden uns an einem Scheideweg. Die begrenzten finanziellen Mittel müssen dosiert an den wichtigsten Stellen eingesetzt werden. Umso wichtiger ist für unsere Region, die Stellen zu identifizieren und den Bedarf nach außen zu kommunizieren.

Die vorliegende Broschüre zeigt beispielhaft einige der wichtigsten Stellen auf, an denen noch Hausaufgaben zu erledigen sind. Ob es die Schleusen in unserem Kanalnetz, die Betriebszeiten eines Flughafens, die steigenden Verkehrsmengen auf unseren Autobahnen oder die Trassenkonflikte im Schienennetz sind.

Nehmen Sie sich die Zeit für einen Überblick über alle Verkehrsträger. Wir laden Sie ein, die Herausforderungen zur Optimierung unserer Infrastruktur gemeinsam anzunehmen.

Ihr

Prof. Dr. Rolf Windmüller
Vorstandsvorsitzender

Inhaltsverzeichnis

Vorwort	1
Inhaltsverzeichnis	2
1. Aktuelle Erkenntnisse zum Zustand des Straßennetzes	4
2. Schienenverkehr – Optimierungsbedarf im Verbandsgebiet	10
2.1 Dortmund – Lünen – Münster	12
2.2 Dortmund – Kassel	14
2.3 Obere Ruhrtalbahn	16
2.4 Rhein-Ruhr-Express	18
2.5 Ruhr-Sieg-Strecke	20
3. Straßenverkehr – Optimierungsbedarf im Verbandsgebiet	22
3.1 A40 – Bau B1-Tunnel in Dortmund	24
3.2 A43 – Sechsstreifiger Ausbau	26

3.3	A 45 – Sechsstreifiger Ausbau	28
3.4	A 46 – Lückenschlüsse	30
3.5	A 445 – Bau Hamm bis Werl	34
3.6	B 55 – Ortsumgehungen	36
3.7	B 63n – Bau Hamm bis Bönen	40
3.8	B 229 – Ortsumgehungen	42
3.9	B 517n – Ortsumgehungen	44
3.10	Route 57 – Ortsumgehungen	46
3.11	Verbindungsspange A 45 bis A 1	48
4.	Wasserstraßen mit Optimierungsbedarf im Verbandsgebiet	50
4.1	Datteln-Hamm-Kanal	52
4.2	Schleuse Wanne-Eickel	54
4.3	Rhein-Herne-Kanal	56
5.	Luftverkehr im Verbandsgebiet	58
	Impressum	62

Aktuelle Erkenntnisse zum Zustand des Straßennetzes

Der Zustand des Straßennetzes verschlechtert sich in Deutschland zusehends. Ein wesentlicher Grund hierfür ist in dem Umstand zu sehen, dass in der Vergangenheit zu geringe Finanzmittel für die Erhaltung der Infrastruktur aufgebracht wurden.

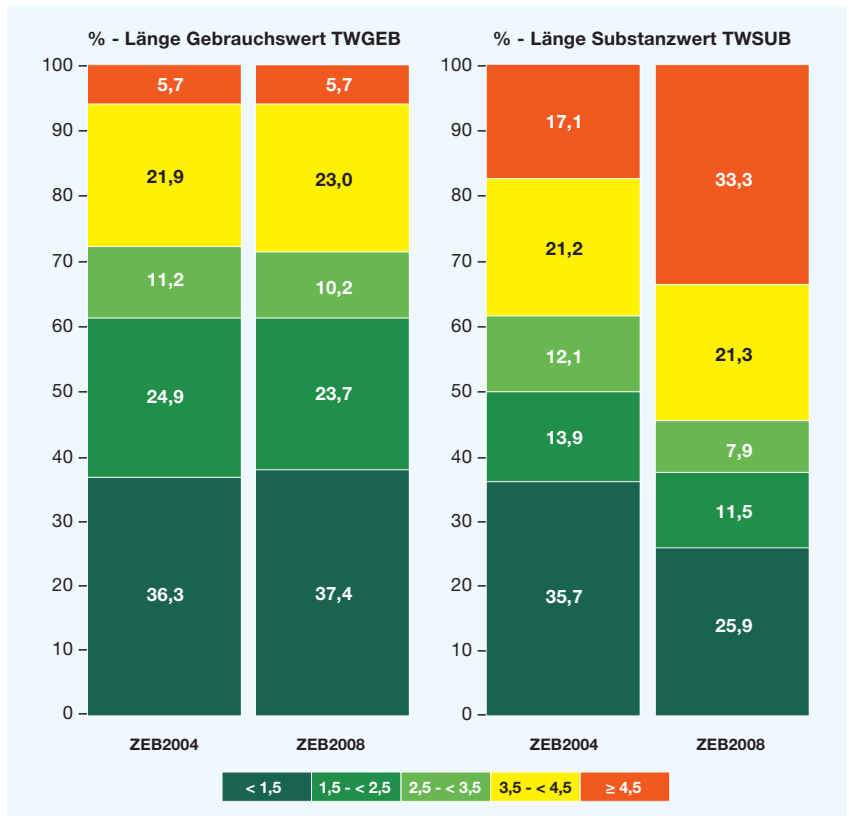
Unter Erhaltungsgesichtspunkten kann bei der Infrastruktur „Straße“ zwischen den Fahrbahnen und den Brücken unterschieden werden. Der schlechte Zustand der Brücken wird über die mangelnde Finanzierung hinaus durch gestiegene Belastungen wie höheres Schwerverkehrsaufkommen und höhere Fahrzeuggewichte beeinflusst.

Eine „Projektgruppe Brückenertüchtigung“ des Landesbetriebs Straßen NRW hat die Aufgabe übernommen, Autobahnbrücken in statischer Hinsicht zu überprüfen, nachzurechnen und geeignete Maßnahmen einzuleiten. In einem ersten Arbeitspaket werden 300 Großbrücken entlang der Haupttrouten des Schwerverkehrs überprüft. Für Baumaßnahmen, die sich aus dieser Überprüfung ergeben, ist ein Betrag von 3,5 Mrd. Euro kalkuliert. Ein Großteil der zu überprüfenden Brücken liegt im Bezirk des Verkehrsverbands Westfalen, insbesondere an der A45 „Sauerlandlinie“.

Im Folgenden liegt der Fokus auf dem Zustand und der Erhaltung der Fahrbahnen. Entsprechend der Straßenbaulast wird das Straßennetz in die Straßenkategorien Bundesautobahnen, Bundesstraßen, Landesstraßen, Kreisstraßen und Gemeindestraßen unterteilt. Auf den Bundesautobahnen und den Bundesstraßen (Bundesfernstraßen) wird seit 1992 eine systematische Erfassung und Bewertung der Straßenzustände im 4-Jahres-Rhythmus vorgenommen. Zuständig für die Durchführung, die Messtechnik und die Methodik ist die Bundesanstalt für Straßenwesen.

Für die etwa 12.000 km Bundesautobahnen wurden die letzten Erfassungen 2009 durchgeführt. Für die etwa 41.000 km Bundesstraßen erfolgte die aktuellste Zustandserfassung 2011. Die Zustandssituation unterscheidet sich in den spezifischen Teilnetzen deutlich. So waren im Jahr 2006 „nur“ 19,6 % des Autobahnnetzes in einem schlechten oder sehr schlechten Zustand. Für die Bundesstraßen ergab sich im Jahr 2004 hingegen ein Wert von 41,4 %.

Aktuelle Vergleichszahlen für die Netze in Bayern zeigen, dass sich dort 13 % der Autobahnen, 22 % der Bundesstraßen und 36 % der Staatsstraßen in einem sehr schlechten Zustand (Schwellenwert überschritten) befinden. Über die Zustände der Kreisstraßen und Gemeindestraßen liegen nur lückenhafte Ergebnisse vor. Allerdings ergeben sich bei den Gemeindestraßen in jüngster Zeit deutliche Hinweise auf dramatisch verschlechterte Straßenzustände im Rahmen der Erhebungen zur Erfassung des Anlagevermögens in den Städten und Gemeinden.

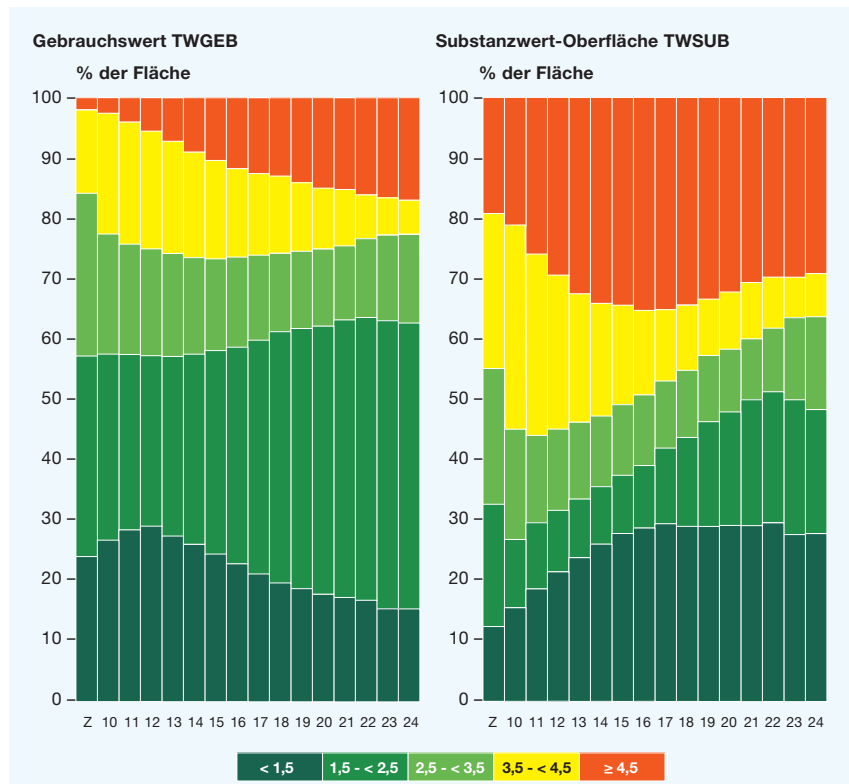


Längenanteile der Zustandsklassen 2004 und 2008 (Maerschalk 2010)

Für die Bundesfernstraßen wird ein systematisches Erhaltungsmanagement durchgeführt. Dieses „Pavement Management-System“ (PMS) kann die Zustandsentwicklung der Fahrbahnoberfläche und der Fahrbahnsubstanz auf der Grundlage aktueller Zustände und bekannter Verhaltenskurven in Abhängigkeit vom eingesetzten Budget netzweit abschätzen. In den anderen Netzen sind entsprechende Managementsysteme nicht flächendeckend im Einsatz.

Bei der Zustandserfassung in Nordrhein-Westfalen handelt es sich seit 2004 um eine landesweit durchgeführte messtechnische Erfassung und Bewertung der Fahrbahnbefestigungen nach der Systematik der bundesweit eingesetzten Methodik für die Autobahnen und Bundesstraßen. Dabei kommen schnell fahrende Messfahrzeuge zum Einsatz, früher erfolgte die Bewertung lediglich auf Basis einer visuellen Erfassung. Die Erfassung wird im 4-Jahres-Rhythmus durchgeführt.

Die Universität Siegen hatte den Zustand der Landesstraßen in NRW in einer Studie 2008 näher untersucht und 2012 eine Aktualisierung für den Bereich Südwestfalen vorgelegt. Grundlage für die Zustandsanalysen bildeten nicht nur die Ergebnisse der systematischen Zustandserfassung aus den Jahren 2004 und 2008. Es wurden auch Gutachten des Ingenieurbüros SEP Maerschalk ausgewertet, die im Auftrag des Landesbetriebs Straßenbau NRW erstellt worden waren. Das Gutachten aus dem Jahr 2010 ermöglicht eine Analyse der Zustandsentwicklung von 2004 bis 2008 und schätzt den Erhaltungsbedarf der Landesstraßen für die nächsten 15 Jahre ab.

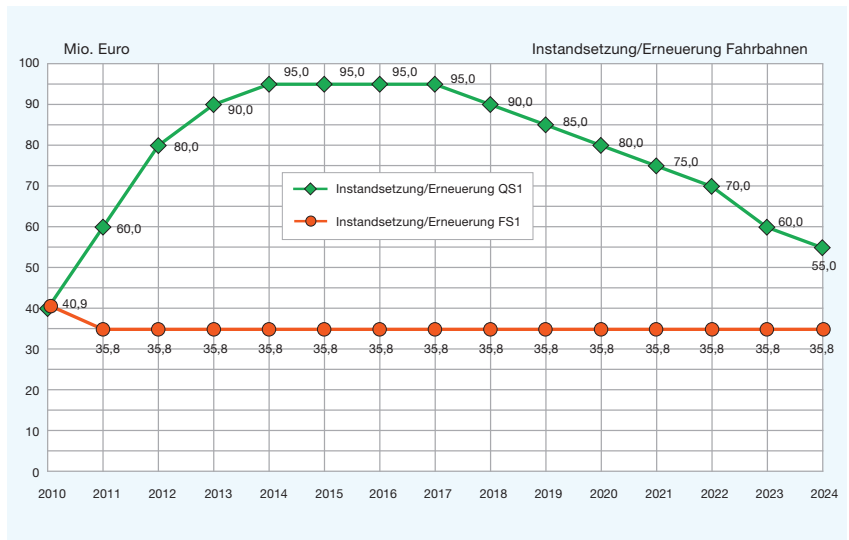


Voraussichtliche Zustandsentwicklung im Prognosezeitraum 2010 bis 2024 für das Finanzszenario FS1 (Maerschalk 2010)

Im Straßenbau wird begrifflich zwischen der betrieblichen Unterhaltung (z. B. Straßenreinigung, Winterdienst), der baulichen Erhaltung (Instandsetzung, Erneuerung) und Kapazitätserweiterungen (Erweiterung, Neubau) unterschieden. In den Gutachten werden nur Maßnahmen zur baulichen Erhaltung (einschließlich Fahrbahnverbreiterungen) betrachtet. Bei der Zustandsbewertung werden ein Gebrauchswert und ein Substanzwert unterschieden. Während der Gebrauchswert für die Befahrbarkeit und Verkehrssicherheit steht, ist der Substanzwert ein Indikator für den Zustand der Befestigungssubstanz.

Im Jahr 2008 wiesen knapp 55 % des Landesstraßennetzes einen schlechten oder sehr schlechten Substanzwert auf, 2004 waren es noch 38 %. Die Analyse der Zustandsentwicklung macht deutlich, dass es in den vergangenen Jahren mit den investierten Finanzmitteln für Instandsetzung und Erneuerung nicht möglich war, den – ohnehin schon schlechten – Straßenzustand von 2004 überhaupt nur zu halten. Vielmehr war eine Zunahme der Schwellenwertüberschreitungen bei den Substanzwerten nicht zu verhindern. Der Anteil von Abschnitten in sehr schlechtem Zustand hat sich nahezu verdoppelt. Etwa 1.500 km Landesstraßen, deren Substanzwert im Jahr 2004 noch unter 4,5 lag, weisen nun einen Substanzwert über 4,5 auf.

Unter Nachholbedarf versteht man Fahrbahnen, für die aus Gründen der Befahrbarkeit oder Verkehrssicherheit bereits in der Vergangenheit Instandsetzungs- oder Erneuerungsmaßnahmen fällig gewesen wären. Als Grenzwert wird hier üblicherweise 4,5 oder auch 4,0 festgelegt.



Vergleich der Finanzlinien für die Instandsetzung und Erneuerung der Fahrbahnen bei den Szenarien FS1 und QS1 (Maerschalk 2010)

Der Nachholbedarf für die Instandsetzung und Erneuerung der Fahrbahnen der Landesstraßen in NRW hat sich von 2004 bis 2008 um einen Faktor von etwa 1,5 erhöht. Bei Zugrundelegung eines Grenzwertes von 4,0 beläuft sich der Nachholbedarf nun auf insgesamt 458 Mio. Euro. Dabei ist der Anstieg seit 2004 von 304 auf 458 Mio. Euro nur zu einem geringen Teil (57 Mio. Euro) auf Kostensteigerungen und die zwischenzeitlich erfolgte Mehrwertsteuererhöhung zurückzuführen. Mit 97 Mio. Euro entfällt der weitaus größte Teil der Zunahme auf die Verschlechterung des Straßenzustands.

Eine nach Regierungsbezirken differenzierte Auswertung der Straßenzustände liegt nicht vor. Will man die Situation im Regierungsbezirk Arnsberg beleuchten, so geben die Ergebnisse der drei Regionalniederlassungen Ruhr, Südwestfalen und Sauerland-Hochstift am ehesten einen Eindruck. Von den 485 Mio. Euro Nachholbedarf entfallen 179 Mio. Euro auf diese drei Regionalniederlassungen. Dies entspricht 39 %, während der Anteil der Fahrbahnflächen nur 32 % beträgt.

Aus dem schlechten Straßenzustand ergibt sich ein enormer Finanzbedarf für die Erhaltung in der Zukunft. Für den Fall, dass in den nächsten 15 Jahren jährlich etwa 70 Mio. Euro in den Haushaltstitel 777 11 eingestellt würden (Finanzszenario FS), ergäben sich nach entsprechenden Modellrechnungen im Jahr 2024 Straßenzustände, die noch schlechter wären als im Jahr 2008. Der Anteil an Straßen mit sehr schlechtem Gebrauchswert würde sich verdreifachen.

Insgesamt reicht demnach ein derartiger Mittelansatz nicht einmal aus, den Status der Landesstraßen aus dem Jahr 2008 zu bewahren. Der Nachholbedarf wird sich konsequenterweise im Verlauf des Prognosezeitraums weiter erhöhen, voraussichtlich sogar verdoppeln. Am Ende des Prognosezeitraums im Jahr 2024 wird statistisch gesehen für jeden sechsten Kilometer Landesstraße in Nordrhein-Westfalen die Sicherheit nicht mehr gewährleistet sein.

Im Bezirk des Verkehrsverbands Westfalen würden die Zustandsentwicklungen eine ähnliche Verlaufscharakteristik nehmen wie im gesamten Landesstraßennetz Nordrhein-Westfalens. Bereichsweise ergäben sich am Ende des Prognosezeitraums jedoch noch schlechtere Ergebnisse als im NRW-Schnitt. Dies gilt für die beiden Regionalniederlassungen Südwestfalen und Sauerland-Hochstift, dort wäre dann jeder vierte bis fünfte Straßenkilometer in einem gefährlich schlechten Straßenzustand.

Um den Zustand von 2008 im Jahr 2024 wenigstens zu halten bzw. wiederherzustellen, wären erheblich höhere Investitionen erforderlich. Im Schnitt müsste über die Jahre hinweg mehr als das Doppelte in die Instandsetzung und Erneuerung investiert werden. Selbst bei diesem sogenannten Qualitätsszenario (QS) würde sich aber zunächst der Straßenzustand verschlechtern, ungefähr in der Mitte des Prognosezeitraums würden dann Zustandsverbesserungen erreicht. Wenn am Ende des Prognosezeitraums die Verteilung des Gebrauchswerts wieder den Stand von 2008 hat, würde die Zielvorgabe für den Substanzwert übererfüllt sein. Die Zustandsverteilung weist dann für diesen Wert deutlich geringere Anteile mit Schwellenwertüberschreitungen auf als 2008.

Das Gutachten von Maerschalk kommt vor diesem Hintergrund zu dem Ergebnis: Wenn ernsthaft verfolgt wird, eine Stabilisierung zu erreichen und ein neuerliches Auflaufen von Nachholbedarf zu verhindern, müsste eine Finanzlinie nahe bei den Bedarfswerten der Qualitätsszenarien angestrebt werden.

Nach dem planmäßigen Rhythmus war die nächste Erfassung im nordrhein-westfälischen Landesstraßennetz für das Jahr 2012 vorgesehen. Es wurde jedoch der Beschluss gefasst, mit den Erhebungen bereits 2011 zu beginnen. Ein Grund hierfür war der Umstand, dass die beiden vorangegangenen Winter sehr hart waren und die Straßenbefestigungen stark in Mitleidenschaft gezogen hatten. Um früher einen Eindruck von den Auswirkungen zu erhalten, begannen die Messungen bereits 2011. Für eine zukünftige Beurteilung der Entwicklungen hat dies methodische Nachteile, da nun nicht mehr gleichlange Zeiträume zwischen den Erhebungen liegen. Die Erfassungen konnten nicht vor dem Winter 2011/2012 abgeschlossen werden. Die ausstehenden Messungen erfolgten im Frühjahr 2012, sodass in diesem Jahr mit den Ergebnissen gerechnet werden kann. Jetzt liegen die Daten darüber vor, in welchem Ausmaß sich die Straßenzustände gegenüber 2008 entwickelt beziehungsweise verschlechtert haben.

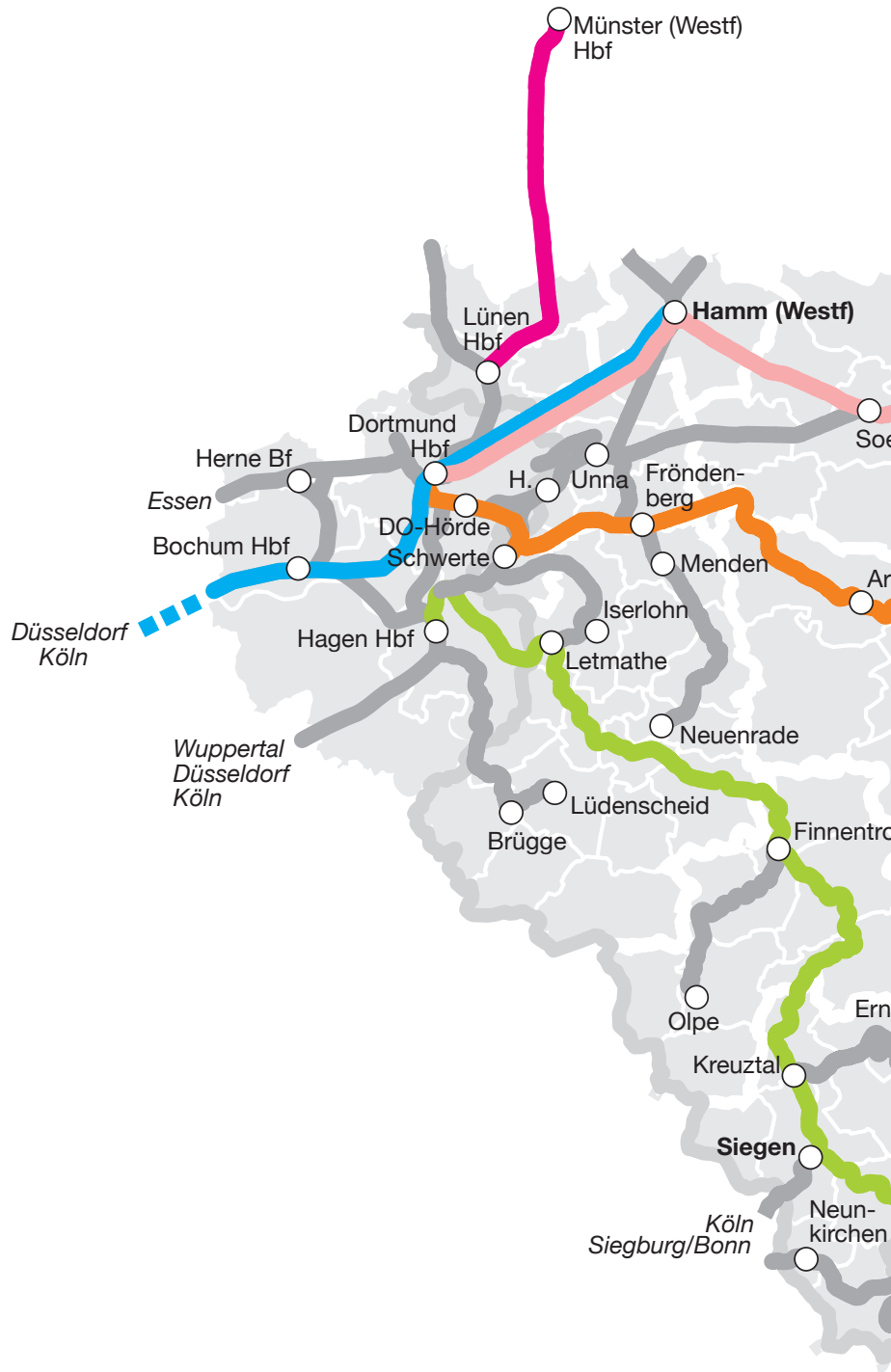
Quellen:

Steinbrecher, J. und Schubert, T.: Landesstraßen – eine vernachlässigte Straßenkategorie, Studie im Auftrag des Verkehrsverbands Westfalen e. V., Siegen 2008

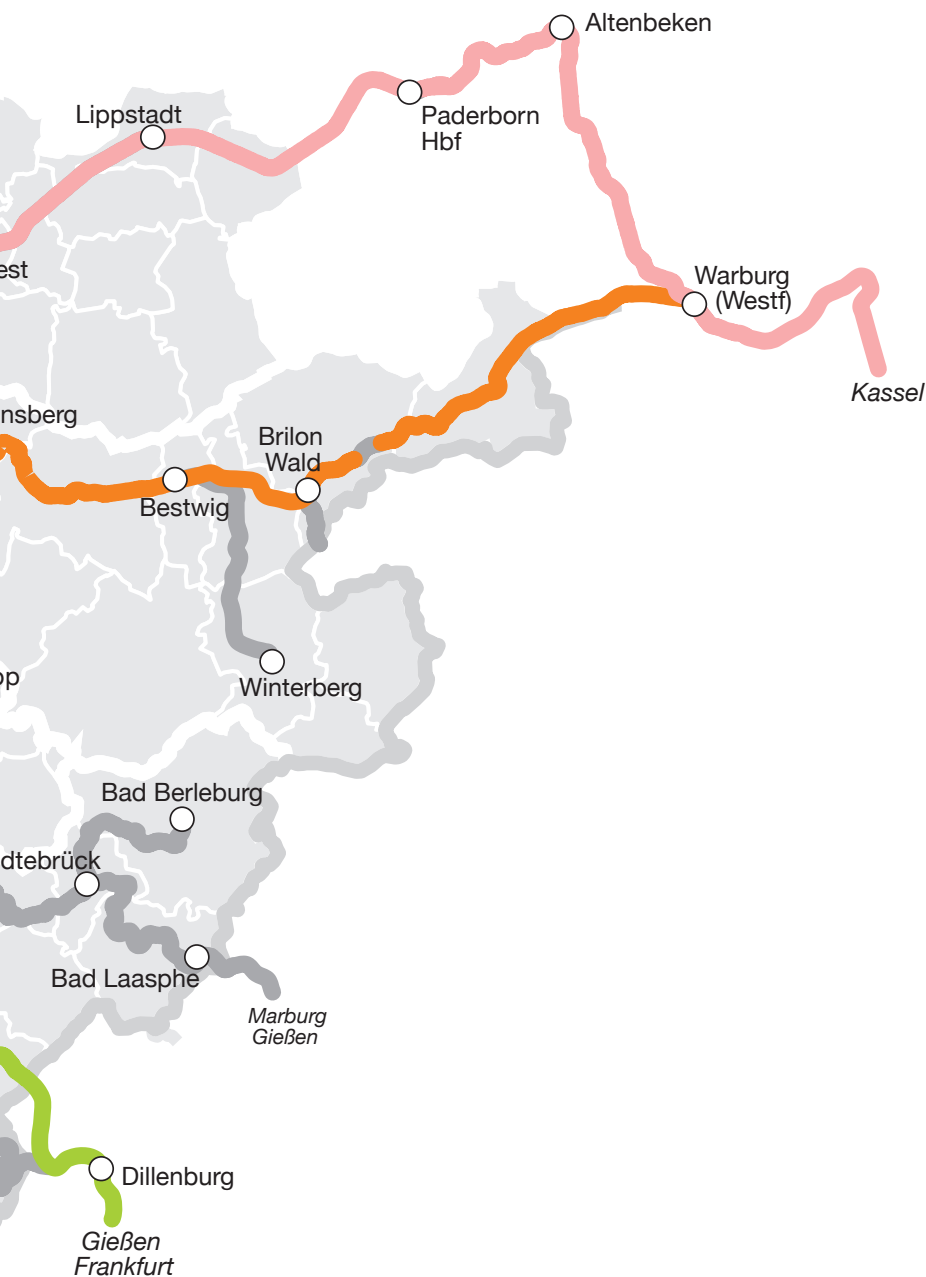
Steinbrecher, J.: Studie zum Zustand der Landesstraßen in Südwestfalen, im Auftrag der CDU-Fraktion im Regionalrat Arnsberg, Siegen 2012

Maerschalk, G. und Krause, G.: Ermittlung des Erhaltungsbedarfs der Landesstraßen in Nordrhein-Westfalen unter besonderer Berücksichtigung der ZEB 2008 und der aktuellen Bauwerksdaten nach ASB-ING, im Auftrag des Landesbetriebs Straßenbau Nordrhein-Westfalen, 2010

2



Schienenverkehr – Optimierungsbedarf im Verbandsgebiet



Dortmund–Lünen–Münster

Zweigleisiger Ausbau der Schienenstrecke

■ **Projektstatus**

- Länge/Verlauf: 42 km zwischen Lünen und Münster
- Planungsstand: Ausbauplanung läuft
- Baubeginn: Ab 2014 im ersten Teilabschnitt von Werne bis Capelle
- Baukosten: 377 Mio. Euro
- Bedarfsplan: Vordringlicher Bedarf des BVWP

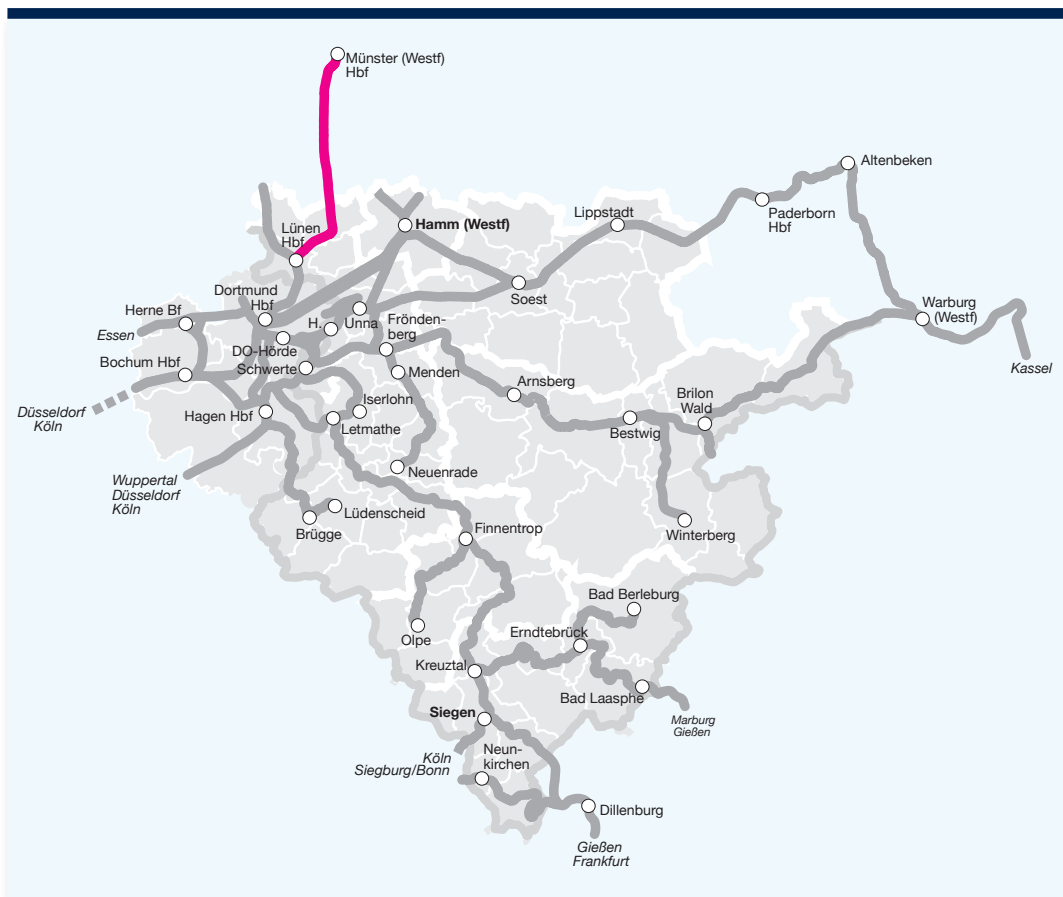
■ **Bedeutung & Sachstand**

Der Streckenabschnitt ist Bestandteil der Schienenverkehrsmagistrale zwischen dem Ruhrgebiet und Hamburg und wird im stündlichen IC/ICE-Verkehr bedient. Im Schienenpersonennahverkehr wird der Streckenabschnitt ebenfalls im Stundentakt (Regionalbahn zwischen Münster und Dortmund) befahren.

Die Strecke gehört zu den letzten verbliebenen eingleisigen Abschnitten im deutschen Fernverkehrsnetz. Die aus den erforderlichen Kreuzungsvorgängen bedingten Wartezeiten führen immer wieder zu Verspätungen, die sich in das weitere Fahrplangefüge des SPFV und SPNV fortsetzen.

Nur der zweigleisige Ausbau des 42 km langen Teilstücks ermöglicht zukünftige Taktverdichtungen im SPFV und im SPNV. Er ist Voraussetzung für die geplante Integration der Stadt Münster in das Bedienungskonzept des Rhein-Ruhr-Express (RRX) mit der zusätzlichen RRX-Linie Ruhrgebiet–Dortmund–Münster.

Für den Fernverkehr sind vor allem die Fahrzeitgewinne von Bedeutung. Es ist eine Erhöhung der Entwurfsgeschwindigkeit auf 200 km/h geplant.



Eine Finanzierungsvereinbarung zwischen dem Bund, dem Land NRW und der DBAG über die Planungskosten liegt vor. Die Planungen für einen ersten Teilabschnitt zwischen Werne und Capelle sind bereits weit fortgeschritten. Die Finanzierung des Ausbaus ist jedoch noch nicht gesichert. Die Bedarfsplanüberprüfung aller Schienenprojekte des Bundes ergab eine neue Kostenprognose von 377 Mio. Euro gegenüber den Angaben im BVWP von 177 Mio. Euro. Trotz der erheblichen Kostensteigerung verzeichnet das Projekt noch ein Kosten-Nutzen-Verhältnis > 1 und ist daher weiterhin im Vordringlichen Bedarf des Bundesschienenwegeausbaugesetzes enthalten.

■ Forderungen des Verkehrsverbands

- Ausbau des ersten Teilabschnitts „Werne–Capelle“ nach Vorliegen des Planfeststellungsbeschlusses (voraussichtlich Ende 2014) starten
- Finanzierung für das Gesamtprojekt im Investitionsrahmenplan ab 2016 sichern

Beschleunigung noch ausstehender Ausbaumaßnahmen als Teil der Mitte-Deutschland-Verbindung

■ **Projektstatus**

- Länge/Verlauf: verschiedene Teilabschnitte im Verlauf Do-Ha-Pad-Ks
- Planungsstand: Detailplanungen liegen nicht vor
- Baubeginn: unbekannt
- Baukosten: Prognosen zu den Teilmaßnahmen liegen nicht vor
- Bedarfsplan: Teilabschnitte im BVWP

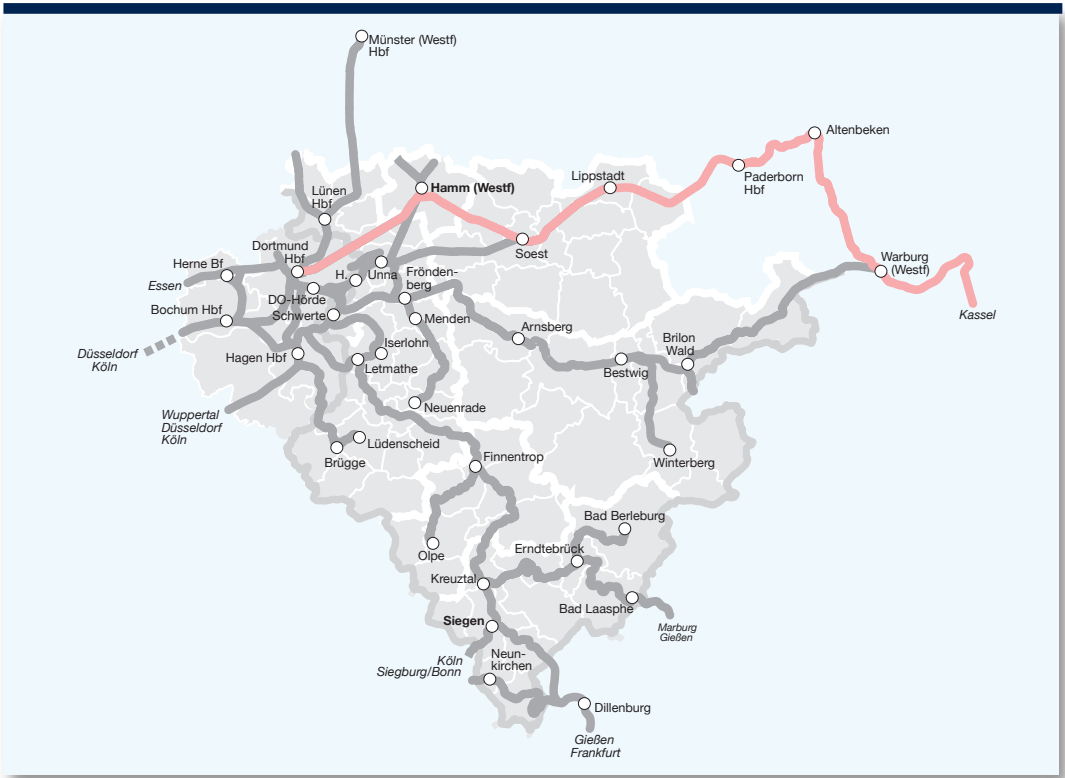
■ **Bedeutung & Sachstand**

1990 wurde der Abschnitt der sog. Mitte-Deutschland-Verbindung zwischen Dortmund, Hamm und Paderborn mit einem Aufwand von 466 Mio. Euro für Fahrgeschwindigkeiten bis 200 km/h ausgebaut. Seinerzeit wurden allerdings nicht alle niveaugleichen Bahnübergänge beseitigt, sodass bisher kein Hochgeschwindigkeitsverkehr zulässig ist. Ebenso unterblieben bisher alle weiteren Ausbaumaßnahmen im Ostabschnitt zwischen Paderborn und Kassel mit zahlreichen Streckenabschnitten mit niedrigen Geschwindigkeiten, wie z. B. dem Benhauser Bogen.

Ebenso zeigt der Abschnitt zwischen Dortmund und Hamm aufgrund des Mischverkehrs von Fern-, Nah- und Güterzügen deutliche Kapazitätsengpässe, die insbesondere in den Gleiszuführungen der Knotenpunkte Hamm und Dortmund begründet sind. Diese dringend notwendige Maßnahme ist noch nicht im Bundesverkehrswegeplan verankert.

Dabei ist insbesondere zu beachten, dass auch die Strecke Dortmund–Kassel nach der Studie „Fahrplan 2025 für das Schienennetz NRW“ des Verkehrsverbandes Westfalen e. V. bei dem anwachsenden Schienengüterverkehr zwischen dem Ruhrgebiet und den angrenzenden Verkehrsregionen weiter belastet wird.

Die Nachfrage im Fernverkehr auf der Mitte-Deutschland-Verbindung entwickelt sich seit vielen Jahren eher rückläufig, da der Fernverkehr im Ostabschnitt ab Paderborn wegen des nur teilweise erfolgten Ausbaus



kaum nennenswerte Fahrzeitvorteile gegenüber dem angebotsmäßig stark verbesserten zuschlagfreien Regionalverkehr herausfahren kann. Dennoch sieht auch der aktuelle Bundesverkehrswegeplan 2003 den Ausbau der Strecke Paderborn–Bebra–Erfurt–Jena–Chemnitz weiterhin vor.

■ **Forderungen des Verkehrsverbands**

- Verbesserung des Streckenstandards durch die Realisierung folgender Ausbauprojekte und Berücksichtigung der u. g. Maßnahmen im BVWP. Trotz geänderter Funktion sind die Maßnahmen sowohl für den Fernverkehr als auch den Regionalverkehr und den Schienengüterverkehr dringend erforderlich:
 - > Beseitigung des Benhauser Bogens zwischen Paderborn und Altenbeken. (Begradigung der Strecke und Beseitigung eines Streckenabschnitts mit mangelnder Standfestigkeit)
 - > Begradigung des Hümmer Bogens zwischen Warburg und Hofgeismar. Hier beschreibt die heutige Bahnstrecke einen engen 180°-Bogen, der zu ganz erheblichen Geschwindigkeitseinbrüchen führt, die selbst den Regionalverkehr und den Schienengüterverkehr auf der Strecke erheblich beeinträchtigen
 - > Überarbeitung der Zufahrten in die Bahnhöfe Hamm und Dortmund durch ggf. Bau von Überwerfungsbauwerken, um Behinderungen und Wartezeiten auf freier Strecke zu vermeiden
 - > Beseitigung der noch vorhandenen Bahnübergänge in diesem Korridor

Elektrifizierung der Oberen Ruhrtalbahn
zwischen Schwerte und Warburg■ **Projektstatus**

- Länge/Verlauf: 137 km
- Planungsstand: In der Überprüfung
- Baubeginn: unbekannt
- Baukosten: unbekannt
- Bedarfsplan: z. Z. weiterer Bedarf des BVWP

■ **Bedeutung & Sachstand**

Die Obere Ruhrtalbahn Hagen–Schwerte–Arnsberg–Bestwig–Warburg (– Kassel) stellt die kürzeste Verbindung zwischen dem Rheinland und Nordhessen dar. Obwohl sie deutlich kurvenreicher ist als die nördlich gelegene Hellwegstrecke Dortmund–Paderborn–Kassel, ermöglicht sie durch den Einsatz schneller Regionalverkehrstriebwagen heute durchaus wettbewerbsfähige Fahrzeiten in dieser Relation. Trotz dieser nicht unerheblichen Funktion im deutschen Schienennetz wurde die Bahnstrecke bisher nicht elektrifiziert und stellt so eine „Insellösung“ dar.

In den letzten Jahrzehnten nahm die Verkehrsnachfrage auf der Oberen Ruhrtalbahn im Schienenpersonenverkehr ständig zu – insbesondere nach Einführung einer Direktverbindung nach Dortmund. Auf der Hauptachse Hagen–Kassel–Wilhelmshöhe wurden dabei auf der kurvenreichen Strecke leistungsstarke Regionalverkehrstriebwagen mit Neigetechnik (Baureihe VT 612) eingesetzt. Um die Möglichkeiten dieser Neigetechnik-Triebwagen in vollem Umfang nutzen zu können, wurde deshalb die Forderung nach einem NeiTec-gerechten Ausbau der Oberen Ruhrtalbahn erhoben. Außerdem wurde als weitere Maßnahme die Wiederherstellung der Zweigleisigkeit im Abschnitt zwischen Brilon-Wald und Warburg gefordert. Als längerfristig angestrebte Investitionsmaßnahme sollte dann auch noch die Elektrifizierung der Oberen Ruhrtalbahn erfolgen.

Ausgehend von diesen Forderungen fand der Neigetechnikausbau der Oberen Ruhrtalbahn Berücksichtigung im weiteren Bedarf des Bundesverkehrswegeplans. Bei der Überprüfung im Jahre 2010 wurde das Nutzen-Kosten-Verhältnis für den Ausbau der Oberen Ruhrtalbahn von +2,5 auf –1,6 reduziert. Ursächlich hierfür dürfte insbesondere die erwartete Steigerung der Investitionskosten von 26,6 Mio. Euro auf nunmehr 38,7 Mio. Euro sein. Aufgrund der besonderen Bedeutung der Oberen Ruhrtalbahn für die Verkehrserschließung des Hochsauerlandes setzen sich nach wie vor der Regionalrat bei der Bezirksregierung Arnsberg und der Zweckverband Nahverkehr Westfalen-Lippe (NWL) für die Strecke ein.



■ Forderungen des Verkehrsverbands

- Berücksichtigung einer Elektrifizierung der Oberen Ruhrtalbahn und Beseitigung eingleisiger Streckenabschnitte im neuen Bundesverkehrswegeplan 2015 im weiteren Bedarf, weil künftige Betriebskonzepte Durchbindungen der Züge nach Westen und Osten über Kassel-Wilhelmshöhe hinaus bis nach Eisenach oder Erfurt ermöglichen sollen.
- Verzicht auf die ursprüngliche Forderung nach einem NeiTec-Ausbau dieser Strecke. Im täglichen Betrieb haben die im Regionalverkehr eingesetzten Triebwagenzüge sehr häufig Probleme mit der Neigetechnik gezeigt, sodass zurzeit keiner der Fahrzeughersteller entsprechende Fahrzeuge im Angebot hat oder eine Neuentwicklung von Neigetechnikfahrzeugen plant. Deshalb macht heute die Forderung nach einem Neigetechnikausbau der Oberen Ruhrtalbahn keinen Sinn mehr.
- Die 2015/16 von der DB Netz AG geplante eingleisige Sanierung von drei derzeit zweigleisigen Tunneln entlang der Oberen Ruhrtalbahn muss verhindert werden, da dadurch neue Zwangspunkte geschaffen werden, die eine langfristige Weiterentwicklung der Angebotskonzeption auf der Oberen Ruhrtalbahn verhindern.

Nahverkehrslösung für den Ballungsraum Rhein-Ruhr

■ **Projektstatus**

- Länge/Verlauf: RRX-Kernstrecke von Hamm bis Köln
- Planungsstand: Aufteilung in 6 Planfeststellungsbereiche, die jeweils in einzelne Planfeststellungsabschnitte untergliedert sind. Erste Planverfahren sind angelaufen.
- Baubeginn: Erste Maßnahmen ggf. ab 2015
- Baukosten: ca. 2 Mrd. Euro
- Bedarfsplan: Nicht im BVWP enthalten, Finanzierung erster Abschnitte für 184 Mio. Euro im aktuellen Investitionsrahmenplan berücksichtigt

■ **Bedeutung & Sachstand**

Der Rhein-Ruhr-Express ist als schnelles und vertaktetes Verkehrsangebot für das Ruhrgebiet von besonderer Bedeutung. Schon heute sind die bestehenden Linien zumindest in den Spitzenzeiten überlastet. Der RRX soll Rückgrat des Schienennahverkehrs im Ruhrgebiet werden. Er soll weitgehend unabhängig von anderen Zugsystemen verkehren und mit attraktiven Reisezeiten die Zentren im Rhein-Ruhr-Gebiet miteinander verbinden.

Auf der Kernstrecke Köln–Dortmund–Hamm soll der RRX mit vier Linien im 15-Minuten-Takt verkehren. Darüber hinaus sind für die NRW-weite Erschließung die Linienverlängerungen in Westfalen nach Münster und Bielefeld/Minden wie auch die Einbindung der Hellweg-Strecke nach Paderborn/Kassel von erheblicher Bedeutung. Das Wagenmaterial soll voraussichtlich aus vierteiligen Doppelstock-Triebzügen mit einer Höchstgeschwindigkeit von 160 km/h bestehen.

Auf der Strecke zwischen Duisburg und Dortmund sollen die Ferngleise durch den RRX mit genutzt werden. Am Bochumer Hauptbahnhof sollen Schnellfahr Gleise eingebaut werden, um die Bahnsteiggleise mit höherer Geschwindigkeit anfahren zu können. Am Dortmunder Hauptbahnhof sollen die Gleisvorfelder auf beiden Seiten optimiert werden, um die Gleise für Fernverkehr und RRX nutzen zu können. Im Zusammenhang mit dem zweigleisigen Ausbau der Strecke Dortmund–Lünen–Münster soll der Ostkopf ein zweigleisiges Überwerfungsbauwerk erhalten. Geplant ist weiterhin eine Abstellanlage in Dortmund-Eving für die in Dortmund endenden RRX-Linien.



Im Gebiet des Verkehrsverbands sind dafür die folgenden Infrastrukturvorraussetzungen zu schaffen:

- > Umgestaltung des Spurplans im Großknoten Dortmund
- > Umbaumaßnahmen an folgenden Bahnhöfen: Bochum Hbf, Duisburg-Rahm, Essen-Steele, Dortmund Hbf und Kamen.

Im Zusammenhang mit der Realisierung der Infrastrukturmaßnahmen wird es auch zu einer wesentlichen Verbesserung des Lärmschutzes kommen. Die Planverfahren für verschiedene Teilabschnitte sind ange laufen. Im aktuellen BVWP gibt es keine Verankerung des Projekts. Im aktuellen Investitionsrahmenplan 2011 bis 2015 wurden erste Teilabschnitte mit einem Investitionsvolumen von 184 Mio. Euro berücksichtigt.

■ **Forderungen des Verkehrsverbands**

- Berücksichtigung des Gesamtprojekts im BVWP 2015 als Vordringlicher Bedarf
- Integrierte Gesamtplanung der erforderlichen Infrastrukturerweiterungen. Hierzu zählen sämtliche Streckeninfrastrukturmaßnahmen wie auch die Ausbaumaßnahmen in der Bahnhofsinfrastruktur hinsichtlich der erforderlichen Bahnsteiglängen und Bahnsteighöhen.
- Vollständige Umsetzung der Pläne für eine Kapazitätsverbesserung im Großknoten Dortmund, um eine Behinderung der aus Osten und Westen zulaufenden Verkehre zu vermeiden. Überprüfung und Umsetzung weiterer erforderlicher Knotenmaßnahmen im Bahnhof Hamm als erster Schritt zur Verbesserung der Leistungsfähigkeit der Strecke Dortmund–Hamm.

Anpassung von Tunnelprofilen und Steilstrecken für den Güterverkehr

■ *Projektstatus*

- Länge/Verlauf: 176 km zwischen Hagen und Gießen
- Planungsstand: In der Bedarfsüberprüfung
- Baubeginn: unbekannt
- Baukosten: unbekannt
- Bedarfsplan: zzt. weiterer Bedarf des BVWP

■ *Bedeutung & Sachstand*

Die Ruhr-Sieg-Strecke ist Bestandteil des transeuropäischen Verkehrsnetzes. Im Masterplan Schiene-Seehafen-Hinterlandverkehr der Deutschen Bahn ist sie fest eingeplant als kapazitätssteigernde Maßnahme im deutschen Schienennetz zur Umleitung weitlaufender Verkehre. Diese Aufgabe kann sie nur bei entsprechendem Ausbau erfüllen. Der Abschnitt Hagen – Siegen ist für einen Neigetechnikausbau im BVWP als Vordringlicher Bedarf enthalten.

Die Ruhr-Sieg-Strecke ist insoweit funktional Bestandteil einer denkbaren Ostruhrgebietsachse und eine der wichtigsten Nord-Süd-Verbindungen im Netz der DB. Sie gehört damit zum nationalen Gitternetz leistungsfähiger Trassen mit Priorität für den Schienengüterverkehr. Schließlich ist diese Strecke darüber hinaus Bestandteil eines Ausbaukorridors im Konzept des Umweltbundesamtes. Dort werden explizit die Aufweitung der Tunnelprofile und die Abflachung der Steilstrecken gefordert.

Im verkehrstechnisch-funktionalen Zusammenhang mit der Ruhr-Sieg-Strecke ist die Sieg-Strecke zu sehen. Sie besitzt besondere Bedeutung für den Kreis Altenkirchen und ist in die überregionalen Konzepte für Verbindungen zwischen dem Eisenbahnknoten Köln und Duisburg sowie den ZARA-Häfen einzubeziehen.

Tatsächlich stellt die Sieg-Strecke eine zunehmend frequentierte Zulaufstrecke für die Ruhr-Sieg-Strecke dar, weil die Schienenstrecken entlang des Rheins massiv überlastet sind.

Insoweit besteht für die Ruhr-Sieg-Strecke in einem teilweise funktionalen Zusammenhang mit der Sieg-Strecke und ihrer sukzessiv steigenden überregionalen Korridor-Bedeutung für das nationale Schienennetz unmittelbarer Planungsbedarf.



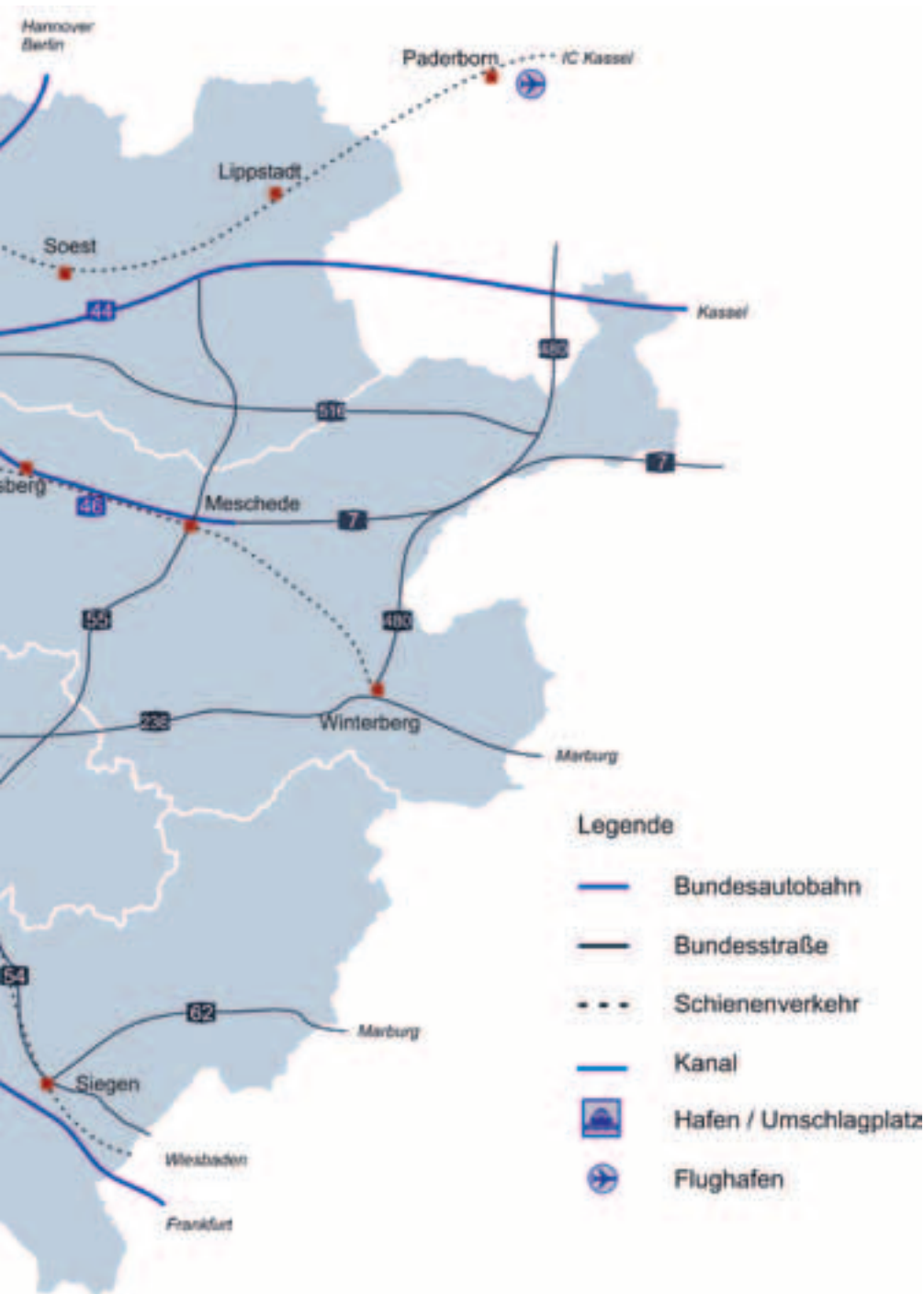
■ Forderungen des Verkehrsverbands

- Aufnahme der Ruhr-Sieg-Strecke von Hagen bis Siegen bzw. die Landesgrenze zu Hessen überschreitend bis Gießen in den Vordringlichen Bedarf des Bundesverkehrswegeplanes; der Ausbau und die Beschleunigung der Strecke sind unabhängig von der Neigetechnik zu verfolgen; zusätzliche Berücksichtigung der funktionalen verkehrstechnischen Zusammenhänge zur Sieg-Strecke
- Aufweitung der bestehenden Tunnel zur Verbesserung der Transportbedingungen im Güterverkehr auf der Strecke Hagen–Siegen–Gießen; zusätzliche Prüfung von Bahnübergangsbeseitigungen und des Neubaus eines Tunnels zur Abflachung der vorhandenen Steilstrecke
- Die Ausbaumaßnahmen erfordern auch angemessene Lärmschutzmaßnahmen

3



Straßenverkehr – Optimierungsbedarf im Verbandsgebiet



Bau des „B 1-Tunnels“ zwischen Märkische Straße und B 236 in Dortmund

■ **Projektstatus**

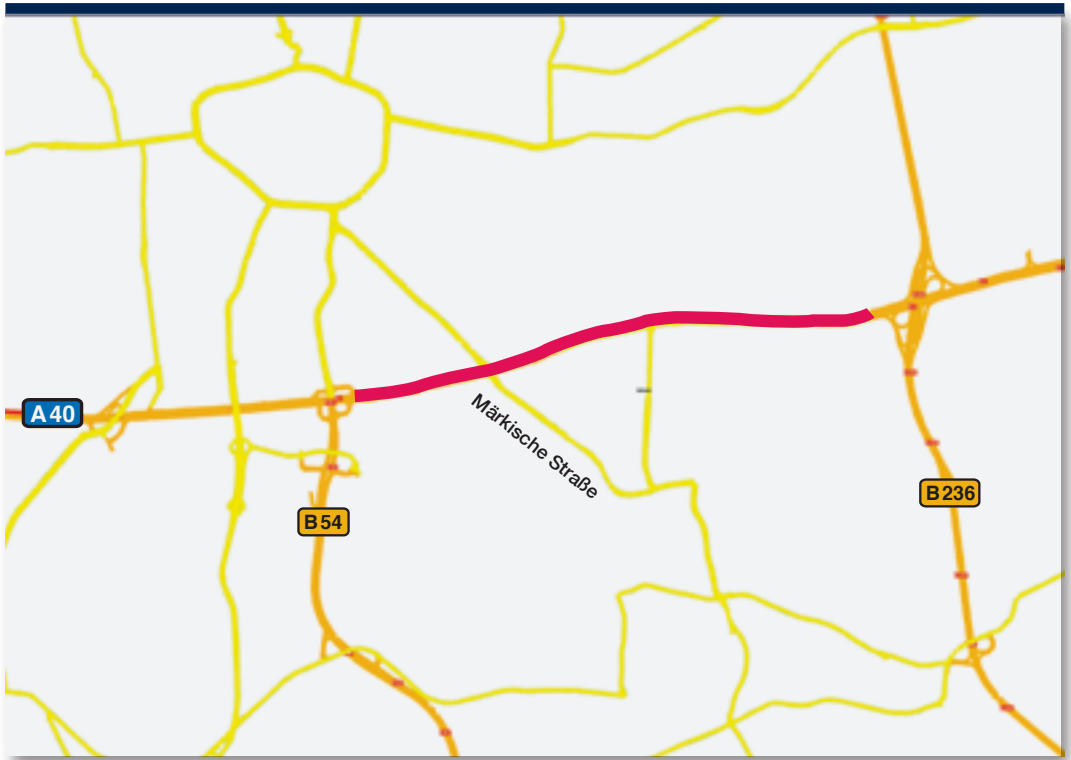
- Länge/Verlauf: 3,6 km
- Planungsstand: Das Planfeststellungsverfahren ist abgeschlossen worden. Eine erfolgreiche Klage hat das Projekt gestoppt. Das Planfeststellungsverfahren muss erneut durchgeführt werden.
- Baubeginn: voraussichtlich ab 2018
- Baukosten: rund 200 Mio. Euro
- Bedarfsplan: Im Vordringlichen Bedarf des BVWP eingestuft

■ **Bedeutung**

Die A40 geht in Dortmund direkt in die A44 über und ist als Gesamtachse eine der wichtigsten West-Ost-Achsen des nationalen und internationalen Verkehrs in NRW. Da die Ausbaumaßnahmen westlich dieses Teilstücks bereits begonnen haben und auch im Osten konkrete Formen annehmen, entwickelt sich das städtische Teilstück noch stärker zu einem Nadelöhr. Aktuell werden auf dem städtischen Teilstück B 1 100.000 Kfz/24h an den existierenden Ampelanlagen aufgehalten und sorgen für eine erhebliche tägliche Staubbelastung. Durch die Verlegung der heutigen Ortsdurchfahrt im Abschnitt zwischen Märkische Straße und der B 236 in die Tieflage (Tunnel) sollen die höhengleichen Kreuzungen Semerteichstraße und Voßkuhle beseitigt werden.

Eine Besonderheit ist die Funktion der B 1 als Stadtautobahn. Sie dient nicht nur dem überregionalen Verkehr, sondern hat auch eine innerstädtische Verbindungsfunktion aufgrund ihrer Streckführung mitten durch das Stadtgebiet. Die Leistungsfähigkeit des Abschnitts wird durch die Entflechtung der regionalen und der überregionalen Verkehre deutlich erhöht.

Die innerstädtische Lage sorgt zudem für eine derzeit nicht vermeidbare hohe Lärm- und Luftbelastung der angrenzenden dicht besiedelten Stadtgebiete. Die Untertunnelung wird zusätzlich die Randbebauung von Immissionen entlasten.



■ **Forderungen des Verkehrsverbands**

- Abstimmung der kommunalen und der Bundesplanung für das Gesamtprojekt
- Beschleunigte Durchführung der erneuten Planfeststellung aufgrund der vorhandenen Erfahrungen
- Für die mittelfristige Finanzplanung müssen ab 2015 entsprechende Finanzmittel reserviert werden

Sechsstreifiger Ausbau zwischen der Anschlussstelle Recklinghausen/Herten und dem Autobahnkreuz Bochum/Witten

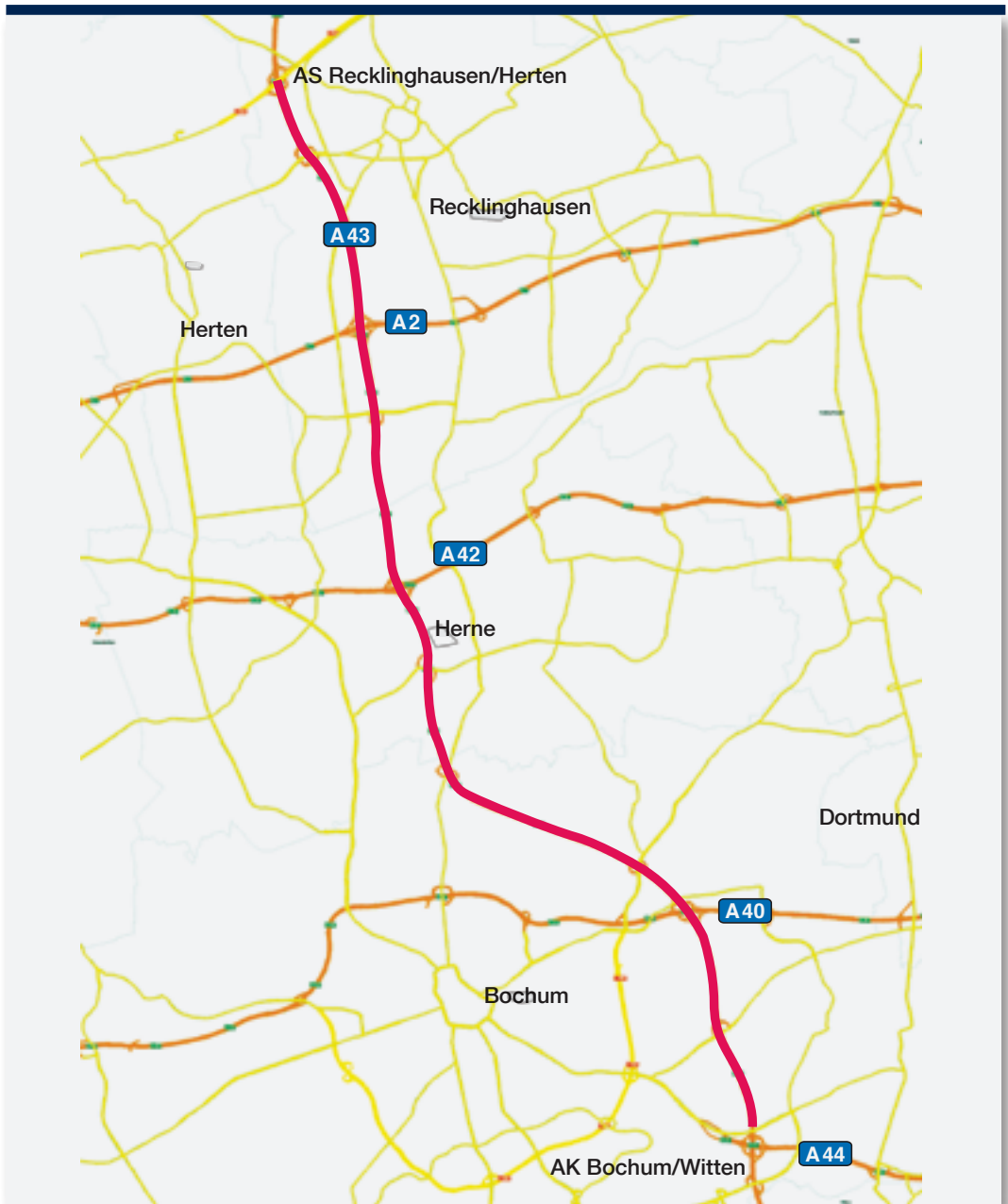
■ **Projektstatus**

- Länge/Verlauf: 20 km in den vier Bauabschnitten: AS RE/Herten bis AK Herne; AK Herne bis AS Bochum-Riemke; AS Bochum-Riemke bis AK Bochum und AK Bochum bis AK Bochum/Witten
- Planungsstand: Planfeststellungsverfahren 2010 eingeleitet
- Baubeginn: Frühestens Anfang 2013
- Baukosten:
- Bedarfsplan: Vordringlicher Bedarf des BVWP; im aktuellen Investitionsrahmenplan (IRP 2011-2015) sind die Abschnitte AS RE/Herten bis AK Herne und AK Herne bis AS Bochum-Riemke enthalten.

■ **Bedeutung & Sachstand**

Die A43 Münster/Wuppertal ist die bedeutendste Nord-Süd-Verbindung im zentralen Ruhrgebiet. Sie ist verbindende Tangente zwischen den drei Haupt-West-Ost-Verbindungen A2 (Oberhausen–Hannover), A42 (Oberhausen–Dortmund) und A40 (Venlo–Dortmund). Über die A43 ist das Ruhrgebiet mit dem nördlichen Münsterland verbunden und gleichzeitig über die Anbindung an die A3 auch mit dem Rheinland und dem Metropolraum Köln/Bonn. Damit hat die A43 sowohl innerhalb der Region als auch als Verbindungstangente zwischen den großen Metropolregionen in NRW eine überaus wichtige Bedeutung. An Werktagen passieren etwa 90.000 Pkw die A43. Von 2015 bis 2025 wird mit einer Zunahme des Pkw-Aufkommens in der Region von bis zu neun Prozent gerechnet. In Zahlen bedeutet das nach einer Schätzung des Landesbetriebs Straßenbau (Straßen.NRW) eine Zunahme von 5.000 Pkw/Werktag.

Geplant ist ein sechsspuriger Ausbau des ersten Teilstücks zwischen der Anschlussstelle Recklinghausen/Herten im Norden und der Emschertalbrücke über den Rhein-Herne-Kanal im Süden. Die Streckenlänge des Ausbaustücks beträgt rund 7,13 Kilometer, und nach Fertigstellung wird die A43 eine Breite von rund 36 Metern haben. Der Bauabschnitt zwischen Recklinghausen und Herne ist der erste von insgesamt vier Bauabschnitten. Bis Bochum/Witten werden insgesamt 20 Kilometer der A43 ausgebaut. Die A43 gilt darüber hinaus als Entlastungsstrecke für die weiter östlich gelegene A1. Derzeit ist sie in ihrer Funktion durch die hohe Stauanfälligkeit vor allem auf dem Teilstück zwischen Recklinghausen und Witten sehr eingeschränkt.



Das Bundesverkehrsministerium hat den Planungsentwurf des Landesbetriebs Straßen.NRW genehmigt, und im Mai 2010 wurde das Planfeststellungsverfahren für den ersten Bauabschnitt zwischen Recklinghausen/Herten und Herne Emschertalbrücke eingeleitet. Die Kosten für den Ausbau auf den ersten 7,13 Kilometern liegen bei circa 140 Mio. Euro (Maßnahmen für Lärmschutz, Wände und Flüsterasphalt sind darin enthalten). Das Planfeststellungsverfahren dauert circa zwei Jahre, sodass Ende 2012, Anfang 2013 mit einem Baustart zu rechnen ist. Drei bis vier Jahre wird die Baumaßnahme im ersten Abschnitt dauern.

■ **Forderungen des Verkehrsverbands**

- Festhalten an den Ausbauplanungen und vor allem zeitlich abgestimmte Vorlaufsplanung
- Aufnahme der Teilstücke in den neuen BVWP und Sicherung der Finanzierung

Sechsstreifiger Ausbau der Bundesautobahn A45 vom Autobahnkreuz Dortmund-West (A40/A45) bis zur hessischen Landesgrenze

■ **Projektstatus**

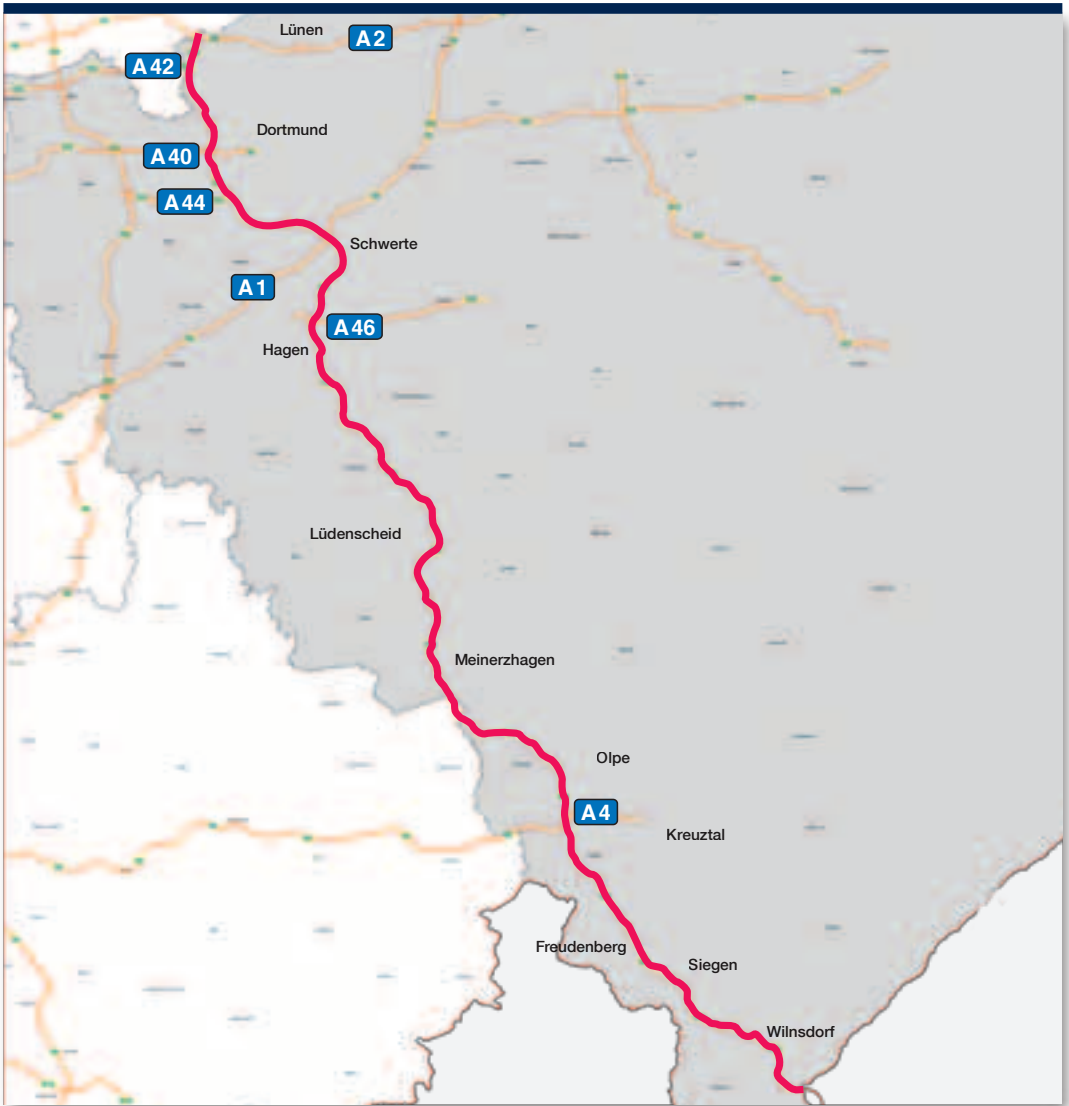
- Länge/Verlauf: ca. 120 km
- Planungsstand:
 - > AK Dortmund Süd bis AK Dortmund Witten: Vorplanung
 - > AK Dortmund/Witten bis Westhofener Kreuz: Vorplanung
 - > Westhofener Kreuz bis AK Hagen: Vorentwurf
 - > Neubau der Lennebrücke: Baubeginn 2013, erwartete Bauzeit 5 Jahre
- Baubeginn: Erste Teilabschnitte ab 2015
- Baukosten: Kostenprognose für die Gesamtstrecke nicht vorhanden. Prognose für den Teilabschnitt Westhofener Kreuz bis Kreuz Hagen: ca. 180 Mio. Euro und für den Neubau der Lennebrücke ca. 115 Mio. Euro
- Bedarfsplan: Zwei Teilabschnitte im BVWP; Gesamtplanung fehlt

■ **Bedeutung**

Die Bundesautobahn A45 – auch Sauerlandlinie genannt – gehört zu den wichtigen Transitrouten im europäischen Kontext. Darüber hinaus besitzt sie eine bedeutende raumordnerische Erschließungsfunktion, indem sie die stark industriell geprägte Region Südwestfalens an die Metropolregionen Ruhrgebiet und Rhein/Main anschließt. In unmittelbarer Nähe zur Autobahn sind bedeutende Gewerbegebiete entstanden. Darüber hinaus hat die Autobahn wesentlich zur Erschließung der touristischen Zentren entlang der Strecke (z. B. in Sauerland und Siegerland) beigetragen.

■ **Sachstand**

Die A45 entstand in der Regel auf den Steigungsstrecken dreispurig, auf den Gefällstrecken nur zweispurig. Einige Teilabschnitte der Autobahn sind völlig überlastet. Angesichts des wachsenden Straßengüterverkehrs von bis zu 70 Prozent bis 2025 ist die Überlastung auch der verbleibenden Streckenabschnitte vorprogrammiert. Erschwerend kommt hinzu, dass sich viele der rund 50 Brückenbauwerke zwischen Dortmund und der hessischen Landesgrenze in einem sehr schlechten Zustand befinden, sodass sie dringend saniert oder sogar ersetzt werden müssen.



Hierbei ergibt sich die Gelegenheit, nicht nur die Brücken, die ungefähr zehn Prozent der Gesamtstrecke ausmachen, sondern auch die Verbindungsteile zur Kapazitätserweiterung auf sechs Spuren zu verbreitern.

Neben dem mit knapp 90.000 Fahrzeugen pro Tag hoch belasteten Abschnitt zwischen Westhofener Kreuz und Anschlussstelle Schwerte-Ergste sind zwei weitere Teilstücke bereits im Vordringlichen Bedarf des aktuellen Bundesverkehrswegeplans. Aufgrund des geplanten Ausbaus des Westhofener Kreuzes und des Neubaus der Lennebrücke bis 2018 wird der Bau des Zwischenstücks nicht in den nächsten fünf Jahren erfolgen.

■ **Forderungen des Verkehrsverbands**

- Fortschreibung der BVWP-Maßnahmen als indisponible Maßnahmen im Vordringlichen Bedarf und zügige Realisierung
- Neuaufnahme der überlasteten Abschnitte in den Vordringlichen Bedarf des BVWP
- Sanierung der Brückenbauwerke
- Gesamtplanung für einen sechsspurigen Ausbau bis zur hessischen Landesgrenze aufnehmen

Lückenschluss Hemer–Neheim,
 Bauabschluss des Abschnitts Velmede–
 Nuttlar und Planungsfortschritt für den
 Neu- und Ausbau der B 7n/B 480n Nuttlar–
 Brilon–Wünnenberg (AK A 44/A 33)

■ **Projektstatus**

- Länge/Verlauf:
 - > Hemer–Neheim: 19 km
 - > Velmede–Nuttlar: 8 km
 - > Nuttlar–Brilon (B 7n): 10,7 km
 - > Alme–Wünnenberg (B 480n): 13 km
- Planungsstand:
 - > Hemer–Neheim: Linienbestimmung
 - > Velmede–Nuttlar: im Bau
 - > Nuttlar–Brilon (B 7n): Planfeststellung
 - > Alme–Wünnenberg (B 480n):
Linienbestimmung
- Baubeginn: Bis auf den Abschnitt Velmede–Nuttlar noch unklar
- Baukosten:
 - > Hemer–Neheim: 253 Mio. Euro
 - > Velmede–Nuttlar: 110 Mio. Euro
 - > Nuttlar–Brilon (B 7n): 62 Mio. Euro
 - > Alme–Wünnenberg (B 480n): 45,2 Mio. Euro
- Bedarfsplan: Vordringlicher Bedarf des BVWP mit Ausnahme der OU Brilon-Alme und der OUn Alme und Bad Wünnenberg (weiterer Bedarf)



■ Bedeutung und Sachstand

Der seit Jahrzehnten erwartete Lückenschluss der A46 zwischen Hemer und Neheim (A445) auf etwa 19 km Länge hätte eine deutliche Entlastung des Straßennetzes in der Verbindung Hochsauerlandkreis – Märkischer Kreis zur Folge und würde gleichzeitig erhebliche Netzwirkungen im gesamten Autobahnnetz östlich des Ruhrgebiets, insbesondere im Zusammenhang mit dem noch fehlenden Lückenschluss der A445 zwischen Werl und Hamm, auslösen.

Diese Netzwirkungen könnten durch den Ausbau des östlichen A 46-Abschnitts mit seiner Bundesstraßenverlängerung zum AK Wünnenberg/Haaren noch deutlich verstärkt werden, denn so entstünde eine direkte Verbindung von der A33 zur A45. Die circa 40 km lange Neu- und Ausbaustrecke muss daher als funktionale Einheit betrachtet werden.

Seit 1976 wird nach einer geeigneten Linie zur Weiterführung der A 46 östlich Iserlohns bis zur A 445/A 46 bei Arnberg-Neheim gesucht. Durch den stetig wachsenden Verkehr sind die Ortsdurchfahrten von Hemer und Menden sowie teilweise Wickede/Ruhr von erheblichem Durchgangsverkehr betroffen.

Die Rücksichtnahme auf einen Schwarzstorch-Brutplatz im Luerwald führte Ende der 1990er Jahre zu einer deutlichen Nordverschiebung und Verlängerung der Trasse, die laut UVS-Entwurf trotz hohen Konfliktpotenzials ökologisch machbar ist. Unter dem Eindruck, die Strecke werde in der Region nicht akzeptiert, hat die NRW-Landesregierung im Herbst 2011 in ihrer Priorisierungsliste den östlichen Abschnitt Menden–Neheim als „planerisch ruhend“ gestellt. In einer gemeinsamen Erklärung der Landräte, Bürgermeister, IHK-Präsidenten und weiterer Beteiligter wird diesem Eindruck jedoch entgegengetreten. Die Planung für den westlichen Teil wird aktuell fortgesetzt, sodass bei Menden der optimale Punkt zur Einbindung der Autobahn in das bestehende Netz gefunden werden muss.

Die Verlängerung der A 46 an ihrem derzeitigen östlichen Ende bei Bestwig-Velmede bis Nuttlar mit anschließendem Zubringer bis zur bereits bestehenden B 480 OU Olsberg ist seit Herbst 2009 im Bau. Mit der östlichen Weiterführung der B 7n über Brilon hinaus als B 480n mit Ortsumgehungen in Brilon-Alme und Bad Wünnenberg entstünde eine durchgängige Verbindung vom Autobahndreieck Wünnenberg/Haaren (A 44/A 33) bis Arnberg-Neheim; bei einem A 46-Lückenschluss Hemer–Neheim bis zur A 45 und zur A 1.

Die Weiterführung der A 46 als B 7n bis Brilon befindet sich im Vorentwurfsverfahren zur Planfeststellung. Für die Ortsumgehung Brilon-Alme und den Ausbau bis nach Bad Wünnenberg laufen die Voruntersuchungen zur Linienführung. Jedoch ist die Umgehung Alme in der NRW-Priorisierungsliste als „nach Abschluss der Planungsstufe nachrangig zu planen“ eingestuft.

■ **Forderungen des Verkehrsverbands**

- Aufhebung der planerischen „Ruhigstellung“ und Linienbestimmung des Gesamtabschnitts A 46-Lückenschluss Hemer–Neheim
- Aufnahme in den Vordringlichen Bedarf des BVWP 2015
- Kontinuierliche Bereitstellung der benötigten Finanzmittel im laufenden Investitionsrahmenplan für die Fortsetzung der laufenden Baumaßnahmen beim A 46-Teilabschnitt Velmede–Nuttlar
- Rechtssicherer Abschluss der notwendigen Verfahren für die östlich anschließenden Bundesstraßenplanungen, insbesondere Wiederaufnahme der Planungen bei der OU Brilon-Alme

Bau zwischen Hamm-Rhynern und Werl-Nord

■ **Projektstatus**

- Länge/Verlauf: 8 km
- Planungsstand: Planfeststellungsverfahren hat 2011 begonnen; Planungsauftrag für die Entwurfsplanung ist vergeben
- Baubeginn: 2018
- Baukosten: rund 55 Mio. Euro
- Bedarfsplan: Vordringlicher Bedarf des BVWP

■ **Bedeutung & Sachstand**

Durch den Lückenschluss der A 445 zwischen Werl-Nord und Hamm-Rhynern wird eine direkte Verbindung zwischen den drei parallel verlaufenden Ost-West-Autobahnen A 2 Oberhausen–Hannover, A 44 Dortmund–Kassel und A 46 Hagen–Bestwig geschaffen. Genau in dieser Verbindungsfunktion liegt auch der besondere verkehrswirtschaftliche Wert dieses nur 8 km langen Autobahnteilstücks. Denn auf diese Weise entsteht eine zusätzliche Nord-Süd-Querverbindung zwischen diesen Autobahnen, die einen Umstieg zwischen der A 2, der A 44 und der A 46 bereits östlich der A 1 mit ihren hochbelasteten Autobahnkreuzen Kamen, Dortmund/Unna und Hagen ermöglicht. Dieser wichtige Netzeffekt der Autobahn A 445 führte sicherlich auch zu dem extrem hohen Nutzen-Kosten-Faktor von 22,4 für den Lückenschluss zwischen Werl-Nord und Hamm-Rhynern, wobei dieser damit zum am besten bewerteten Autobahnprojekt in NRW wurde. Die A 445 befindet sich derzeit im Planfeststellungsverfahren.

Von entscheidender Bedeutung für eine optimale Verknüpfung von A 445, A 2 und dem nachgeordneten Straßennetz ist der Bau der L 667n, die im Landesstraßenbedarfsplan in der Kategorie „Vordringlicher Bedarf“ rangiert. Sie fungiert als Zubringer zur geplanten Anschlussstelle „Im Sutenkamp“ an der A 445 und stellt sicher, dass es im neuen Autobahnknoten A 2/A 445 und auf der B 63 zu keinen Überlastungen kommt.

Das Verfahren für die L 667n wird derzeit auf der Grundlage einer entsprechenden Vereinbarung von der Stadt Hamm durchgeführt. L 667n und A 445 müssen aus verkehrlichen und städtebaulichen Gründen zeitgleich realisiert werden.



■ **Forderungen des Verkehrsverbands**

- Nutzung aller Möglichkeiten von der Planung bis zur Realisierung zur Beschleunigung für ein Projekt mit einem derart hohen volkswirtschaftlichen Nutzen
- Sicherung der Finanzierung vor Ende der Planungsphase
- Zeitgleicher Bau von A445 und L 667 (Zubringer)

Beschleunigung der wichtigen Nord-Süd-Verkehrsverbindung B 55 durch Bau der Ortsumgehungen für die Orte Erwitte, Warstein, Meschede und Eslohe

■ **Projektstatus**

- Länge/Verlauf:
 - > OU Erwitte: 7,4 km
 - > OU Warstein: 2,8 km
 - > OU Meschede: 1,7 km
 - > OU Eslohe: 3 km
 - > OUen Kirchveischede/Bilstein: 4,4 km
 - > Querspange Grevenbrück: 1,6 km

- Planungsstand:
 - > OU Erwitte: Planfeststellung
 - > OU Warstein: Planfeststellung
 - > OU Meschede: noch keine Planung
 - > OU Eslohe: Linienbestimmungsverfahren
 - > OUen Kirchveischede/Bilstein: bisher keine Planung
 - > Querspange Grevenbrück: im Linienbestimmungsverfahren

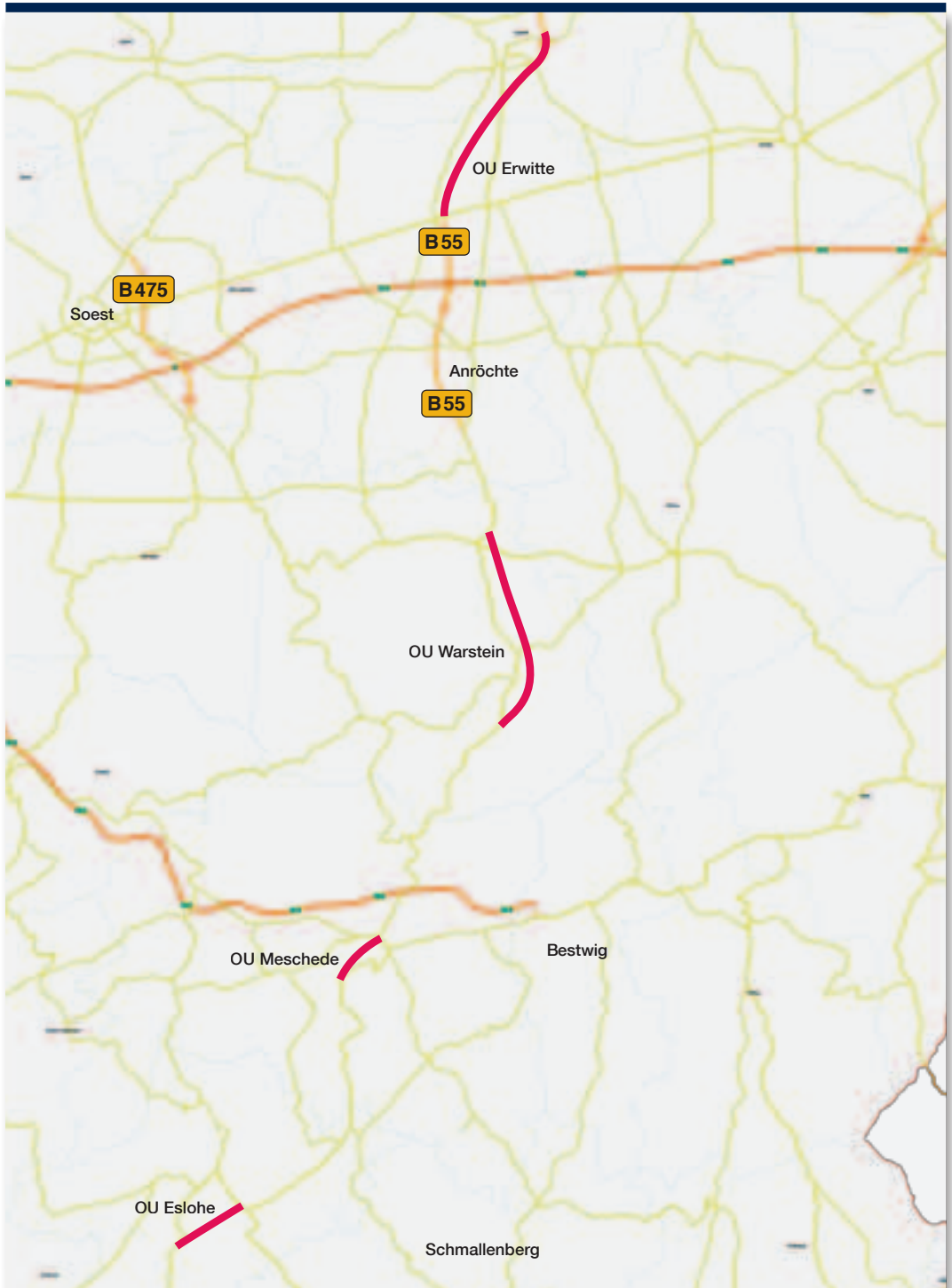
- Baubeginn: Daten liegen noch nicht vor

- Baukosten:
 - > OU Erwitte: 52 Mio. Euro
 - > OU Warstein: 35 Mio. Euro
 - > OU Meschede: ca. 40 Mio. Euro
 - > OU Eslohe: 12 Mio. Euro
 - > OUen Kirchveischede/Bilstein: 40 Mio. Euro
 - > Querspange Grevenbrück: 11 Mio. Euro

- Bedarfsplan:
 - > OUen Erwitte, Warstein und Eslohe: Vordringlicher Bedarf des BVWP
 - > OUen Kirchveischede/Bilstein und Meschede: weiterer Bedarf des BVWP
 - > Querspange Grevenbrück: bisher keine Berücksichtigung

■ **Bedeutung & Sachstand**

Die B 55 ist eine ganz wichtige Nord-Süd-Bundesstraßenverbindung zwischen Ostwestfalen, der Hellwegregion, dem Hoch- und dem Südsauerland. Sie stellt u. a. die Verbindung zu den in Ost-West-Richtung verlaufenden Autobahnen A 2, A 44, A 46 und A 4 her. Die Leistungsfähigkeit ist aufgrund zahlreicher Ortsumgehungen, aber auch durch den zum Teil unzureichenden Ausbauzustand auf der freien Strecke sehr eingeschränkt. Insbesondere durch den Bau der vier Ortsumgehungen wird eine wesentliche Verbesserung erwartet.



Ortsumgehung Erwitte

Die verkehrliche Situation der B55 ist in der Ortsdurchfahrt Erwitte besonders prekär. Die zentrale Kreuzung im Ortskern ist aufgrund der starken Belastung mit einem überproportional hohen Schwerverkehrsanteil und der niveaugleichen Kreuzung mit der WLE-Eisenbahntrasse stark rückstaugefährdet. Dies hat dazu geführt, dass wegen Überschreitung der Feinstaubwerte 2007 ein Feinstaubaktionsplan in Kraft gesetzt wurde. Seit 2010 wird wegen Überschreitung der NOx-Werte auch an einem Luftreinhalteplan gearbeitet. In einer repräsentativen Befragung eines demoskopischen Instituts im Jahre 2009 hat die Umgehungsplanung eine hohe Zustimmungsquote von 90 % in der Erwitte Bevölkerung erhalten.

Der Planfeststellungsbeschluss aus dem Jahr 2002 konnte aufgrund der Lage im Randbereich des zwischenzeitlich gemeldeten EU-Vogelschutzgebiets Hellwegbörde nicht in Kraft gesetzt werden. Als Ergebnis der Verträglichkeitsanalyse sind nun ergänzende Maßnahmen zur Reduzierung der Beeinträchtigungen des Brut- und Lebensraums von Wiesen- und Rohrweihen vorgesehen, u. a. in Form von Bauzeitbeschränkungen, Immissionsschutzwänden zur freien Landschaft hin (Kosten: circa 7 Mio. Euro). Ergänzend erfolgten seit 2009 zusätzlich noch artenschutzrechtliche Untersuchungen mit Bewertung weiterer Trassen-Alternativen.

Ortsumgehung Warstein

Die Ortsdurchfahrt von Warstein verläuft in Nord-Süd-Richtung durch den Ort und das Ortszentrum. Aufgrund der hohen Belastung leidet die Aufenthaltsqualität im Ortszentrum, wodurch die Attraktivität des Handels- und Dienstleistungsstandorts erheblich eingeschränkt ist. In einer repräsentativen Befragung eines demoskopischen Instituts im Jahre 2009 hat die Umgehungsplanung eine hohe Zustimmungsquote von 94 % in der Warsteiner Bevölkerung erhalten.

Wegen der notwendigen Abstände zu einer nicht endgültig gesicherten Steinbruchwand und der Planung eines Einkaufszentrums ist die Trassierung noch nicht verbindlich festgelegt. Für eine weitere Diskussion sorgt die Aufnahme einer Ortsumgehung Suttrop (L 735n) in den Landesstraßenbedarfsplan. Sie macht eine nähere Untersuchung der möglichen Verknüpfungen mit der B 55n im Rangetal erforderlich.

Ortsumgehung Meschede

Von Norden kommend führt die B 55 von der A 46-Anschlussstelle in das Ruhrtal hinab. Der engere Ortskern wird umfahren. Durch die Zusammenführung mit der L 743, die hier in Ost-West-Richtung verläuft, neigt der Abschnitt aufgrund hohen Verkehrsaufkommens zu Überlastungen an den Kreuzungen.

Ortsumgehung Eslohe

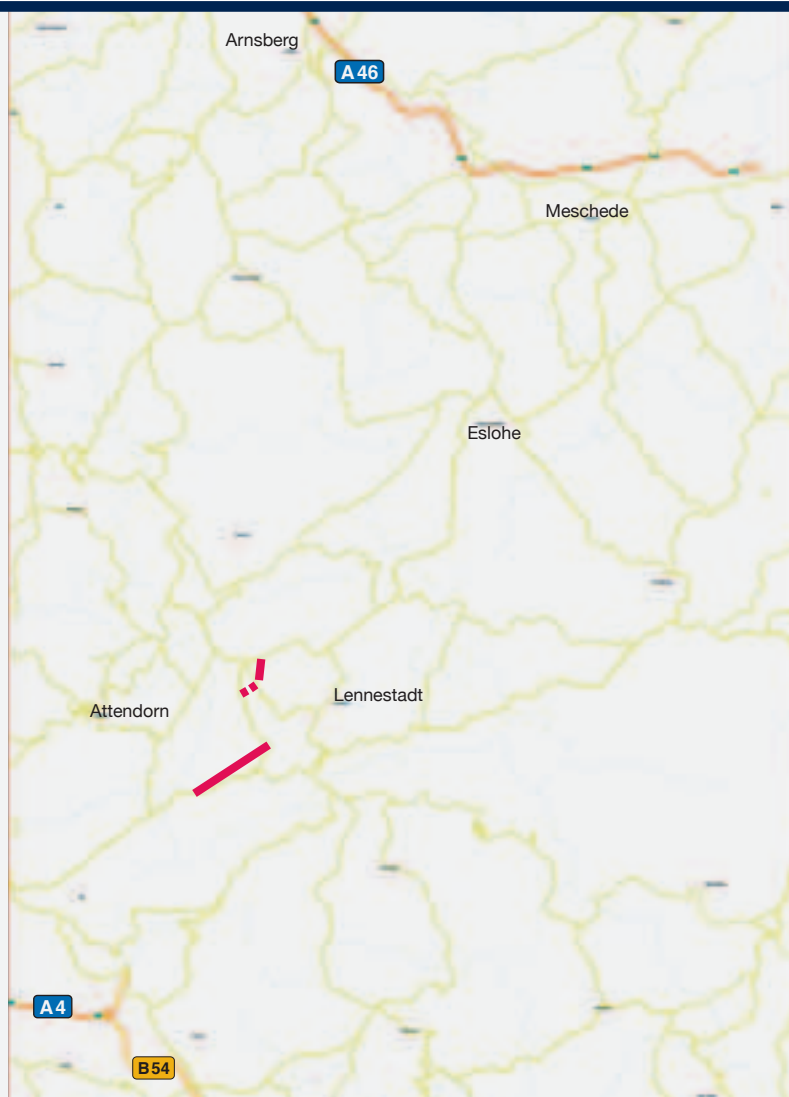
Die B 55 beeinträchtigt mit der Durchschneidung des Ortskerns Eslohe dessen Funktion als Luftkurort und als Nahversorgungsstandort. Die favorisierte Linie zweigt vom Ortsteil Eslohe-Bremke nach Süden ab und führt in Tunnellage südlich von Eslohe auf die vorhandene Strecke. Dadurch wird der gesamte Verlauf deutlich abgekürzt. In der NRW-Priorisierungsliste ist die Umgehung Eslohe als „nach Abschluss der Planungsstufe nachrangig zu planen“ eingestuft. Der planerische Fortgang ist daher offen.

OUen Kirchveischede/Bilstein

Die Ortsumgehungen von Kirchveischede und Bilstein im Stadtgebiet Lennestadt sind im Bundesverkehrswegeplan lediglich als weiterer Bedarf enthalten. Aufgrund der sehr hohen Verkehrsfrequenzen speziell im Straßengüterverkehr sowie der ausgeprägten Bedeutung für den Tourismus (u. a. Hauptroute Richtung HSK mit Winterberg, Schmallenberg etc.) und im Interesse der von den Ortsdurchfahrten stark betroffenen Anwohner ist eine Verbesserung des Verkehrsflusses dringend geboten. Eine Höherstufung in den Vordringlichen Bedarf ist erforderlich.

Querspange B 55/B 236 in der Ortslage Grevenbrück

Mit der Beseitigung des ersten Bahnübergangs in Lennestadt-Grevenbrück wurde die extrem hohe Belastung im Zuge der Ortsdurchfahrt B 55 zwar punktuell verbessert. Dringend notwendig ist darüber hinaus langfristig eine Querspange zwischen der B 55 und der B 236, um einerseits der Ortslage von Lennestadt-Grevenbrück weitere städtebauliche Ent-



wicklungsperspektiven, insbesondere im gewerblich-industriellen Bereich, zu bieten, andererseits den Fluss des Durchgangsverkehrs zwischen B 236 und B 55 deutlich zu verbessern. Von dieser Maßnahme würde insbesondere die Flüssigkeit des Gesamtverkehrs auf der B 55 massiv profitieren. Diese Maßnahme ist in den weiteren Bedarf aufzunehmen.

■ **Forderungen des Verkehrsverbands**

- Verbleib der Ortsumgehungen in Erwitte, Warstein und Eslohe im Vordringlichen Bedarf des BVWP
- Berücksichtigung der Ortsumgehung Erwitte im Investitionsrahmenplan ab 2016, um eine baldige Realisierung unmittelbar nach Erlangung des Baurechts zu ermöglichen
- Verbleib der Ortsumgehung Meschede im weiteren Bedarf des Bundesverkehrswegeplans
- Höherstufung der OÜen Kirchveischede und Bilstein in den Vordringlichen Bedarf
- Neuaufnahme der Querspange B 55/B 236 in den weiteren Bedarf

Bau zwischen der Hafenstraße (B 61) in Hamm und der AS Bönen (A 2)

■ *Projektstatus*

- Länge/Verlauf: 12,5 km
- Planungsstand: Linienbestimmung 2001 erfolgt, seitdem Planungsstillstand
- Baubeginn: frühestens 2018
- Baukosten: ca. 70 Mio. Euro
- Bedarfsplan: Vordringlicher Bedarf des BVWP

■ *Bedeutung & Sachstand*

Die B 63n bildet das künftige Rückgrat des Hammer Straßennetzes und wird der wichtigste Autobahnzubringer der Stadt. Zudem werden circa 14.000 Bürger im Hammer Westen und im Bezirk Pelkum von den Folgen des Durchgangsverkehrs entlastet.

Die durch die Stadt finanzierte Umweltverträglichkeitsstudie liegt bereits seit 1995 vor. Die formelle Linienbestimmung durch das Bundesverkehrsministerium erfolgte 2001. Das Projekt wurde im Bundesverkehrswegeplan 2003 in den Vordringlichen Bedarf eingestuft.

Die B 63n gliedert sich in die Ortsumgehungen Pelkum (A 2 bis Weetfelder Straße – K 35) und Hamm (K 35 bis zur B 61 – Hafenstraße).

Trotz der großen Bedeutung der B 63n für das örtliche und regionale Straßennetz stagniert das Planungsverfahren. Im Sommer 2010 hat der LS Ruhr mitgeteilt, dass es aufgrund fehlender personeller und finanzieller Kapazitäten zu einer weiteren Verzögerung bei der Planung und Realisierung der B 63n kommen wird. Der bislang für 2014 geplante Baubeginn verschiebt sich demnach mindestens bis zum Jahr 2018.

Zudem hat die Landesregierung aufgrund knapper finanzieller Mittel im Herbst 2011 eine Neupriorisierung aller Straßenbauprojekte in NRW vorgenommen. Der Teilabschnitt „Ortsumgehung Hamm“ der B 63n wird in der Umsetzung durch das Land faktisch auf unabsehbare Zeit verschoben.

Lediglich der Südabschnitt (Umgehung Pelkum) soll weitergeplant, aber nur gegebenenfalls realisiert werden. Mit dieser vergleichsweise positiven Einstufung ist nach Angaben des LS jedoch noch keine unmittelbare Zuweisung von Planungsmitteln verbunden.



■ **Forderungen des Verkehrsverbands**

- Die B63n muss auch im Bundesverkehrswegeplan 2015 in voller Länge erneut in die Kategorie „Vordringlicher Bedarf“ aufgenommen werden
- Beide Abschnitte müssen gleichwertig in Planung und Realisierung weiterverfolgt werden
- Das Land und der LS müssen ihre Verantwortung wahrnehmen und für das weitere Verfahren personelle und finanzielle Kapazitäten bereitstellen
- Nutzung aller Möglichkeiten zur Verfahrensbeschleunigung für das regional bedeutsame Projekt

Ortsumgehungen Neuenrade und Arnsberg-Müschede

■ *Projektstatus*

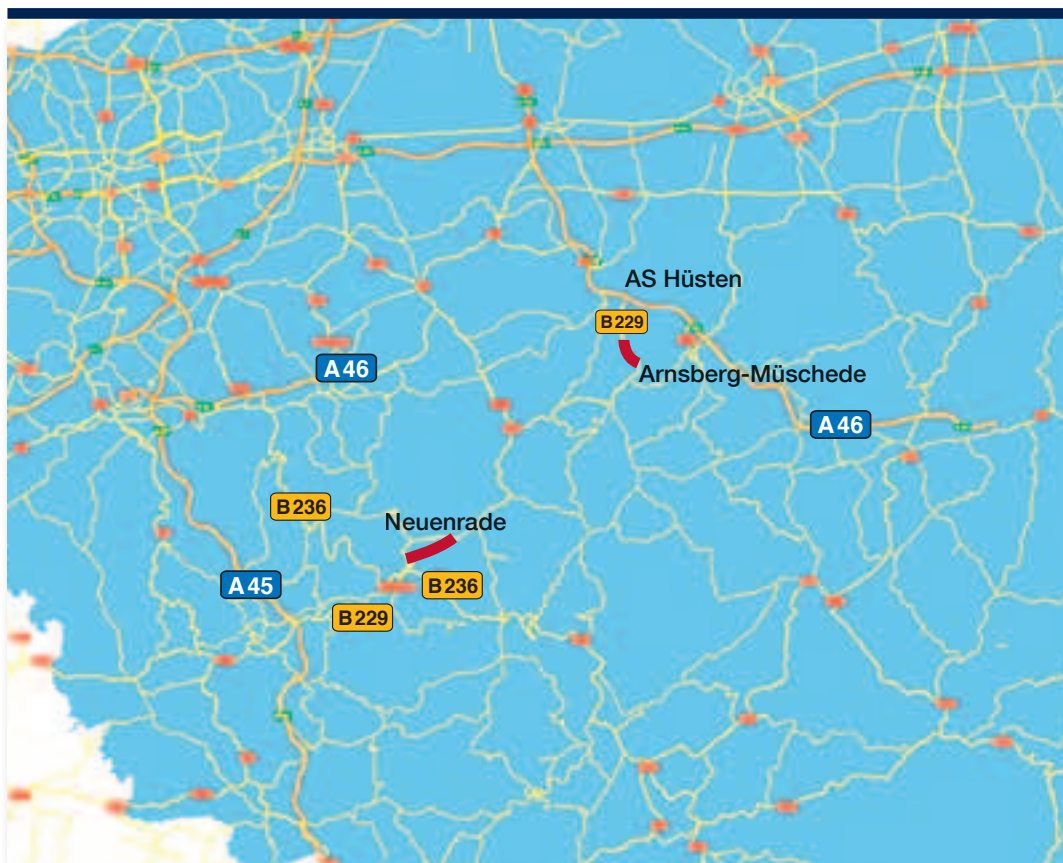
- Länge/Verlauf:
 - > OU Neuenrade:
3,1 km südlich vom Stadtmittelpunkt
 - > OU Arnsberg-Müschede: 3 km
- Planungsstand:
 - > OU Neuenrade:
Genehmigter Vorentwurf liegt vor
 - > OU Arnsberg-Müschede:
Linienbestimmungsverfahren
- Baubeginn:
 - > OU Neuenrade:
unbestimmt, noch nicht festgelegt
 - > OU Arnsberg-Müschede:
unbestimmt, noch nicht festgelegt
- Baukosten:
 - > OU Neuenrade: 20 Mio. Euro
 - > OU Arnsberg-Müschede: 8,3 Mio. Euro
- Bedarfsplan:
 - > OU Neuenrade:
Vordringlicher Bedarf des BVWP
 - > OU Arnsberg-Müschede:
Vordringlicher Bedarf des BVWP

■ *Bedeutung & Sachstand*

Ortsumgehung Neuenrade

Die Bundesstraße B 229 führt bisher durch das Zentrum von Neuenrade. Insbesondere der hohe Schwerverkehrsanteil des Durchgangsverkehrs belastet die Innenstadt und schränkt die Lebensqualität in der Stadt deutlich ein. Die südlich des Stadtmittelpunkts verlaufende 3,1 Kilometer lange Ortsumgehung Neuenrade leistet einen wichtigen Beitrag zur Beruhigung des Ortskerns, fördert das Wohlempfinden der Wohnbevölkerung und steigert das Einkaufserlebnis in der Stadtmitte. Prognosen zufolge würden 2025 bis zu 7.000 Fahrzeuge die Umgehung nutzen, somit die Ortsdurchfahrt entlasten und zu einer Minderung des Unfallrisikos sowie der Umweltbelastung führen.

Die Ortsumgehung Neuenrade ist seit 2004 mit einem Nutzen-Kosten-Verhältnis von 3,9 in den Vordringlichen Bedarf des Bundesverkehrswegeplans eingestuft. Zurzeit liegt ein genehmigter Vorentwurf vor. Das Planfeststellungsverfahren ist allerdings noch nicht eingeleitet.



Ortsumgebung Arnsberg-Müschede

Die B229 verläuft auf etwa 2 km Länge durch die Ortslage von Arnsberg-Müschede mit einer Verkehrsbelastung zwischen 9.000 und 11.000 Kfz DTV laut Verkehrszählung 2010. Erhebliche Ziel- und Quellverkehre entstehen durch das am nördlichen Ortsausgang beiderseits der Bundesstraße liegende Hauptwerk der Wepa-Papierfabrik. Die notwendige Querung der Straße durch Betriebsangehörige und betriebsinterne Verkehre ist nachteilig für Verkehrsfluss und Verkehrssicherheit.

Neben der Ortsentwicklung hat die OU Müschede eine hohe Bedeutung zur Verbesserung der Anbindung des Wirtschaftsraums Sundern an das Bundesautobahnnetz (A46, AS Arnsberg-Hüsten). Hierzu ist eine Stärkung der Achse über die L519 und B229 mit weiteren Ortsumgehungen in Sundern-Stemel und -Hachen notwendig.

■ Forderungen des Verkehrsverbands

- Fortschreibung der OU Neuenrade als indisponibles Projekt in den Vordringlichen Bedarf des Bundesverkehrswegeplans 2015 und Aufnahme in den nächsten Investitionsrahmenplan sowie umgehender Baubeginn
- Fortschreibung der OU Arnsberg-Müschede im Vordringlichen Bedarf des Bundesverkehrswegeplans 2015 und Abschluss des Linienbestimmungsverfahrens.

Ortsumgehungen Kirchhundem- Welschen-Ennest bzw. Kirchhundem- Rahrbach/Krombacher Höhe

■ **Projektstatus**

- Länge/Verlauf:
 - > OU Welschen-Ennest: 3,0 km
 - > OU Rahrbach/Krombacher Höhe: 5,0 km
- Planungsstand:
 - > OU Welschen-Ennest: noch keine Planung
 - > OU Rahrbach/Krombacher Höhe: Linienbestimmungsverfahren
- Baubeginn: unbekannt
- Baukosten: unbekannt
- Bedarfsplan: Beide OUen als „übrige Maßnahmen des Vordringlichen Bedarfs“ ausgewiesen

■ **Bedeutung & Sachstand**

Beide Ortsumgehungen, insbesondere die notwendige Trasse zur Umfahrung des Ortsteils Rahrbach mit der Verknüpfung zur B54/HTS „Krombacher Höhe“ entsprechen einem dringenden regionalen Verkehrserfordernis des Ostteils des Kreises Olpe. Darüber hinaus wird ein wesentlicher Teil der Verkehre des Hochsauerlandkreises über diese zu ertüchtigende Verkehrsverbindung in Richtung Süddeutschland (A45/A5/A6) über den Rhein-Main-Raum hinaus abgewickelt.

■ **Forderungen des Verkehrsverbands**

- Verbleib der Ortsumgehungen im Vordringlichen Bedarf des BVWP
- Sukzessive Bereitstellung notwendiger Finanzmittel, um im Falle von Planungsrecht den Maßnahmenbeginn zu gewährleisten



3.10 Route 57

Ortsumgehungen im Zuge der B 508 bzw. B 62

■ **Projektstatus**

- Länge/Verlauf:
 - > Südumgehung Kreuztal (B 508): 4,7 km
 - > OU Kreuztal-Ferndorf (B 508): 6,3 km
 - > Südumgehung Hilchenbach (B 508): 3,9 km
 - > OU Hilchenbach-Grund-Altenteich (B 62): 7,1 km
 - > OU Erndtebrück-Schameder: 7,2 km
- Planungsstand: Südumgehung Kreuztal:
im Planfeststellungsverfahren
- Baubeginn: unbekannt
- Baukosten: unbekannt
- Bedarfsplan: alle Teilabschnitte im Vordringlichen Bedarf des BVWP

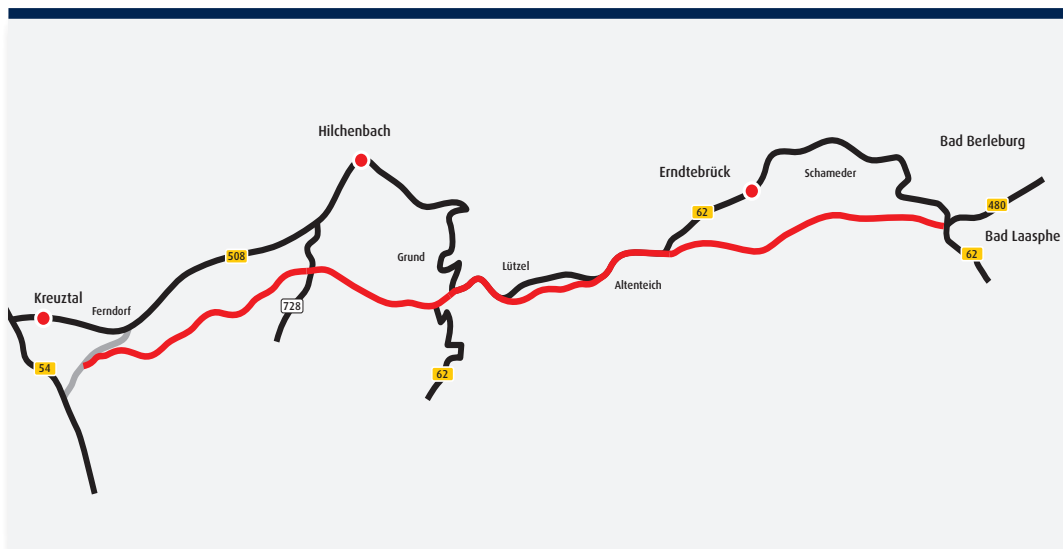
■ **Bedeutung & Sachstand**

Nachdem die jahrzehntelange Diskussion um einen A4-Lückenschluss zwischen der Krombacher Höhe und dem Hattenbacher Dreieck politisch negativ entschieden wurde, ist die Region Siegen-Wittgenstein dringend auf eine deutlich verbesserte Verkehrsanbindung des Siegerner Kernraums (beginnend in Kreuztal) und des Wittgensteiner Raums angewiesen. Sowohl der Güterverkehr als auch der Individualverkehr in dieser sehr stark industrialisierten Region leiden unter massiven Kapazitätsgrenzen des vorhandenen Streckenverlaufs der B 508 bzw. B 62.

Der Bundesgesetzgeber hat die Bedeutung dieser Verkehrsachse bereits mit der Aufnahme der Ortsumgehungen in den Vordringlichen Bedarf explizit anerkannt. Die Südumgehung Kreuztal ist in dieser Kette der Ortsumgehungen das planungsrechtlich am weitesten fortgeschrittene Teilstück.

Fortführung der „Route 57“ als B 508n bis zur hessischen Landesgrenze

Aktuell wird gutachterlich die Machbarkeit einer Verkehrsachse geprüft, die die „Route 57“ in Richtung hessischer Landesgrenze/Raum Frankenberg weiterführt. Mit einer solchen Trasse würde – ggf. bei einem Straßenquerschnitt von 2 + 1 – die Anbindung des stark industrialisierten Wittgensteiner Raums über die Region Nordhessen hinaus nach Osten massiv erleichtert.



Der Kreistag des Kreises Siegen-Wittgenstein hat in seiner Sitzung am 22. 6. 2012 mit deutlicher Mehrheit einen entsprechenden Beschluss gefasst und die Meldung dieses Teil-Projekts zum BVWP gefordert.

Dem Vernehmen nach beabsichtigt die hessische Landesregierung, die Fortführung einer B508n jenseits der hessischen Landesgrenze ebenfalls als Maßnahme für den Bundesverkehrswegeplan zu melden.

■ **Forderungen des Verkehrsverbands**

- Die Ortsumgehungen sind als Einzelbestandteile der Route 57 weiterhin im Vordringlichen Bedarf des BVWP auszuweisen
- Der alsbaldige rechtssichere Abschluss der laufenden Planverfahren ist sicherzustellen
- Die entsprechende sukzessive Bereitstellung notwendiger Finanzmittel ist zu gewährleisten

3.11 Verbindungsspange A 45 bis A 1

Spange zwischen der Anschlussstelle
Meinerzhagen (A 45) und dem
Autobahnkreuz Wuppertal Nord (A 1)

■ **Projektstatus**

- Länge/Verlauf: Von Meinerzhagen aus über die B 54, die L 528, die B 229 und die B 483n bis zum AK Wuppertal-Nord
- Planungsstand: Teile der Spange bereits im Vordringlichen Bedarf des BVWP: B 237 OU Kierspe und B 483n OU Schwelm. Weitere Teilstücke wurden planungstechnisch noch nicht berücksichtigt.
- Baubeginn: unbestimmt
- Baukosten: keine Prognose
- Bedarfsplan: noch nicht bewertet und eingeplant

■ **Bedeutung & Sachstand**

Zur Entlastung von überlasteten Autobahnen (A 45) und Autobahnkreuzen (Westhofener Kreuz, Dortmund/Unna) sowie zur gleichzeitigen Lösung von Verkehrsproblemen in verschiedenen Kommunen im Märkischen Kreis und dem Ennepe-Ruhr-Kreis wird eine großräumige Lösung vorgeschlagen. Angedacht ist eine Diagonalverbindung über Bundesstraßen zwischen dem Raum Wuppertal/Schwelm und der A 45 in Meinerzhagen. Durch diese Spange könnten gleichzeitig innerstädtische Durchfahrtsprobleme in Kierspe und in Schwelm beseitigt werden.

Die Verbindung von Meinerzhagen über Kierspe, Halver, Radevormwald bis nach Schwelm und zum Anschluss an das Autobahnkreuz Wuppertal-Nord (A 1, A 43, A 46) würde einen Bypass zur Autobahn A 45 und den Autobahnkreuzen Westhofen und Dortmund/Unna mit dem Ziel westliches Ruhrgebiet darstellen. Angesichts der notwendigen Sanierungsarbeiten an den zahlreichen Brücken im Zuge der A 45 sowie des aus Kapazitätsgründen erforderlichen sechsspurigen Ausbaus der A 45 ist in den nächsten Jahrzehnten mit umfangreichen Baustellen auf der Bundesautobahn A 45 zu rechnen. Zeitaufwendige Staus sind vorprogrammiert. Somit würde die Spange zwischen der Anschlussstelle Meinerzhagen und dem Autobahnkreuz Wuppertal-Nord nicht nur eine zeitgünstige Alternative für das Fahrtziel Ruhrgebiet, sondern auch für die Zielrichtung Rheinland darstellen.



Bei der Darstellung der Verbindung über Bundesstraßen müssten Teilabschnitte der heutigen Landesstraße 528 zur Bundesstraße erhoben werden (Kierspe – Halver). Die Strecke würde dann von Meinerzhagen aus über die B 54, die jetzige L 528, die B 229 und die B 483n bis zum AK Wuppertal-Nord verlaufen. Vorentwürfe für Teilstücke dieses Verlaufs sind bereits in der Bearbeitung. Die B 483n ist als Umgehungsstraße für Schwelm seit 2004 in zwei Teilabschnitten im Vordringlichen Bedarf des Bundesverkehrswegeplans verankert.

■ **Forderung des Verkehrsverbands**

- Verbleib der beiden Ortsumgehungen in Kierspe und Schwelm im Vordringlichen Bedarf des künftigen Bundesverkehrswegeplans
- Ertüchtigung der Gesamtstrecke zwischen AS Meinerzhagen (A 45) und AK Wuppertal-Nord (A 1) auf Bundesstraßenniveau, um eine leistungsfähige Verbindung zwischen den beiden Autobahnen zu schaffen

4



Wasserstraßen mit Optimierungsbedarf im Verbandsgebiet



Legende:	
>	Schleuse
I	Sperrtor
⊠	Hebewerk

Kanalerweiterung zwischen Lünen und Hamm-Uentrop

■ **Projektstatus**

- Länge/Verlauf: fast 39 km
- Planungsstand: je nach Maßnahme unterschiedlich
- Baubeginn: Ersatz des Ahse-Flussdükers kurzfristig, Ersatz der Schleusen Hamm und Werries in frühestens 25 Jahren
- Baukosten: unbekannt
- Bedarfsplan: Ausbaustrecke zwischen Lünen und Hamm im BVWP

■ **Bedeutung & Sachstand**

Für die Wirtschaft im östlichen Ruhrgebiet ist der Datteln-Hamm-Kanal (DHK) eine unverzichtbare Anbindung an das europäische Wasserstraßennetz. Aufgrund der hervorragenden Verknüpfung der Verkehrsträger Schiene, Straße und Wasserstraße sind die Verkehrsmengen auf dem Kanal stetig gestiegen. Ein aktuelles Gutachten des Bundes zur Kategorisierung aller Bundeswasserstraßen bestätigt, dass der DHK zum Kernnetz und somit zur wichtigsten Bundeswasserstraßenklasse gehört. Die derzeit auf dem Kanal beförderten rd. 6 Mio. Gütertonnen entlasten wesentlich das Straßennetz in Nordrhein-Westfalen.

Der Kanal dient neben seiner wasserwirtschaftlichen Funktion als wichtiger Verkehrsweg für die Belieferung der Kohlekraftwerke entlang des Kanals und der zahlreichen Hafenstandorte. In naher Zukunft werden sich die Gütertransporte im Bereich Lünen (+2 Mio. Gütertonnen) und Hamm-Schmehausen (+4 Mio. Gütertonnen) aufgrund des erhöhten Bedarfs der dortigen neuen Kohlekraftwerke verdoppeln.

In einer zwischen dem Bund und dem Land NRW 1992 geschlossenen Vereinbarung wurde festgelegt, dass der westliche Teil des DHK von Datteln bis Hamm nach Wasserstraßenklasse Vb (Schubverbände im Begegnungsverkehr mit 2,8 m Abladetiefe) ausgebaut wird. Gegenwärtig stehen noch zwei Ausbaulose in Lünen und Hamm sowie Brückenhebungen aus, um die DHK Weststrecke uneingeschränkt nutzen zu können.

Die 1933 mit einem 33 m breiten und 3,25 m tiefen Muldenprofil fertiggestellte DHK-Oststrecke zwischen dem Hafen Hamm und dem Kanalende in Schmehausen kann nur im Richtungsverkehr befahren werden. Für diesen Abschnitt kann mit der Fertigstellung der Kraftwerkserweiterung von einer deutlichen Erhöhung der Güterverkehrsmengen von derzeit 1 Mio. t auf 4 Mio. t ab 2014 ausgegangen werden.



Zur Bewältigung dieses Verkehrsaufkommens sind derzeit allein substanz-erhaltende Baumaßnahmen und eine Sohlvertiefung vorgesehen.

Von der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung sind am Datteln-Hamm-Kanal über den Streckenausbau hinaus derzeit noch folgende Maßnahmen geplant und stehen teilweise in Kürze zur Ausführung an:

- > Ersatz des Ahse-Flussdükers in Hamm (kurzfristig)
- > Ersatzinvestitionen (altersbedingt) aller Querbauwerke (Brücken und Düker) in der Oststrecke (kurzfristig)
- > Bedarfsgerechter Liegestellenausbau (kurzfristig)
- > Bergschadensbeseitigung (Maßnahmen für den Bergbau, mittelfristig)
- > Ersatz der Schleusen Hamm und Werries (langfristig)

Bis auf den Ersatz der Schleusen, die auch eine aufwendige Umgestaltung der Strecke mit sich bringen würde, ist die Finanzierung der genannten Maßnahmen derzeit gesichert.

Dem Vernehmen nach ist die Wasser- und Schifffahrtsverwaltung jedoch personell auf absehbare Zeit nicht in der Lage, für die mittel- bis langfristigen Maßnahmen die Detailplanung zu erstellen und die Verfahren durchzuführen. Dadurch kann es auf mittlere Sicht zu einem Investitionsstau kommen.

■ **Forderungen des Verkehrsverbands**

- Zügige Fertigstellung der Ausbaustrecke zwischen Lünen und Hamm
- Zeitnahe Vorbereitung der finanziell abgesicherten Ertüchtigungsmaßnahmen für die Oststrecke bis Hamm-Uentrop
- Aufnahme des Ersatzes der Schleusen in den Bundesverkehrswe-geplan 2015, mindestens in die Kategorie „Weiterer Bedarf“

Bau der neuen Nordschleuse

■ **Projektstatus**

- Länge/Verlauf: ca. 1 Kilometer am Rhein-Herne-Kanal im Stadtbereich von Herne
- Planungsstand: Planfeststellungsverfahren wird 2013 eingeleitet
- Baubeginn: Ab 2015
- Baukosten: rd. 70 Mio. Euro
- Bedarfsplan: Nicht im BVWP enthalten, Finanzierung in den Haushaltsplan aufgenommen

■ **Bedeutung & Sachstand**

Der Rhein-Herne-Kanal (RHK) ist ein Teilstück des westdeutschen Kanalsystems und stellt die Verbindung vom Rhein über den Dortmund-Ems-Kanal sowie den Datteln-Hamm-Kanal zum östlichen Teil des rheinisch-westfälischen Industriereviers dar. Die Schleusenanlage Wanne-Eickel ist eine der heutigen fünf Schleusenanlagen am RHK.

Das beim Bau des Kanals ursprünglich prognostizierte Güteraufkommen wurde bereits frühzeitig überschritten, sodass häufige Verzögerungen die Folge waren. Zusätzlich verhinderten die nur zehn Meter breiten Schleusen den Einsatz modernerer Schiffseinheiten. Um die Leistungsfähigkeit des Kanals zu erhöhen, wurden daher ab Ende der 1970er Jahre bis in die 1990er Jahre hinein die Schleusen durch fünf Kanalstufen mit einer Länge von 190 Metern und einer Breite von etwa 12 Metern ersetzt. Die Stufen Essen-Dellwig und Herne-West wurden zeitgleich zurückgebaut. Dabei wurden zur Anpassung die Wasserspiegel der Haltungen abgesenkt bzw. angehoben. Die neue Südschleuse Wanne-Eickel wurde 1994 in Betrieb genommen.

Einzigste Ausnahme bildete die Nordschleuse Wanne-Eickel. Dort wurde aufgrund des guten baulichen Zustands der alten Schleuse ein Neubau zurückgestellt. Aufgrund gravierender Schäden musste die Nordkammer im Jahr 2003 dauerhaft für den Verkehr gesperrt werden.

Somit besteht durch die seit 2003 gesperrte Nordkammer ein Engpass im Bereich des RHKs, da nur noch eine funktionsfähige Schleusenkammer vorhanden ist.



In den kommenden Jahren ist im Bereich des westdeutschen Kanalnetzes eine deutliche Steigerung der zu transportierenden Gütermengen zu erwarten. Ein Teil des zusätzlichen Verkehrsaufkommens wird auf den Rhein-Herne-Kanal entfallen. Für den Engpass Wanne-Eickel mit nur einer betriebsbereiten Schleuse führen diese Verkehre zu einer Vollausslastung. Zudem wäre bei einem Ausfall der Schleuse der Kanal für den Durchgangsverkehr nicht mehr passierbar.

Um die Sicherheit und Leistungsfähigkeit des Verkehrs zu gewährleisten, ist der Ersatz der Nordschleuse Wanne-Eickel einschließlich Anpassung der Vorhäfen zwingend notwendig.

Für die Errichtung der neuen Schleuse muss die vorhandene stillgelegte Nordschleuse in weiten Bereichen abgebrochen werden. Die neue Nordschleuse wird parallel zur bestehenden Südschleuse erstellt. Sie erhält eine nutzbare Kammerlänge von 190 Metern, eine Breite von 12 Metern sowie einer Wassertiefe von vier Metern. Damit haben nach Fertigstellung der Nordschleuse Wanne-Eickel alle Schleusen am RHK die erforderliche Abmessung für eine Nutzung durch Schubverbände und Großmotorgüterschiffe.

■ **Forderungen des Verkehrsverbands**

- Zügige Realisierung eines Neubaus der Nordschleuse zur Gewährleistung einer sicher funktionierenden Wasserstraße

■ **Projektstatus**

- Länge/Verlauf: 20 km von Gelsenkirchen bis Castrop-Rauxel-Henrichenburg in sechs Bauabschnitten
- Planungsstand: Für vier Bauabschnitte laufen die Vorbereitungen zur Einleitung der Planfeststellungsverfahren. Zwei Bauabschnitte befinden sich bereits im Bau
- Baubeginn: teilweise bereits im Bau
- Baukosten: rd. 130 Mio. Euro
- Bedarfsplan: Im BVWP enthalten

■ **Bedeutung & Sachstand**

Der Rhein-Herne-Kanal (RHK) wurde im Jahre 1914, etwa zeitgleich mit dem Datteln-Hamm-Kanal, in Betrieb genommen. Er ist ein Teilstück des westdeutschen Kanalsystems und stellt die Verbindung vom Rhein über den Dortmund-Ems-Kanal sowie den Datteln-Hamm-Kanal zum östlichen Teil des rheinisch-westfälischen Industriereviere dar.

Das beim Bau des Kanals ursprünglich prognostizierte Güteraufkommen wurde bereits frühzeitig überschritten, sodass häufige Verzögerungen die Folge waren. Zusätzlich verhinderten die nur zehn Meter breiten Schleusen den Einsatz modernerer Schiffseinheiten. In einem Regierungsabkommen zwischen der Bundesrepublik Deutschland und dem Land Nordrhein-Westfalen von 1965 einschließlich Ergänzungsvereinbarungen wurde u. a. der Ausbau des RHKs für eine eingeschränkte Nutzung mit Großmotorgüterschiffen sowie Schubverbänden vereinbart. Auf dieser Grundlage wurden zur Leistungserhöhung der Wassertrasse ab Ende der 1970er Jahre bis in die 1990er Jahre hinein die Schleusen ersetzt sowie Engpassstellen beseitigt.

Im Bundesverkehrswegeplan 1985 wurde der Restausbau des RHK aufgenommen. Der Fertigstellung der Ausbaurbeiten am RHK wurde in den 1990er Jahren zugunsten des Ausbaus der Dortmund-Ems-Kanal-Südstrecke zurückgestellt.

Derzeitig können Großmotorgüterschiffe und Schubverbände den RHK zwischen Gelsenkirchen und Henrichenburg nur mit einer reduzierten Abladetiefe (2,50 Meter statt 2,80 Meter) und zwischen dem Hafen Viktor (Kilometer 40) und Henrichenburg nur nachts im Richtungsverkehr befahren.



In den kommenden Jahren ist im Bereich des westdeutschen Kanalnetzes eine deutliche Steigerung der zu transportierenden Gütermengen zu erwarten. Ein Teil des zusätzlichen Verkehrsaufkommens wird auf den Rhein-Herne-Kanal entfallen. Zudem wird der RHK beim Ausfall einer Schleuse am Wesel-Datteln-Kanal zunehmend als Ausweichstrecke genutzt werden müssen.

■ **Forderungen des Verkehrsverbands**

- Festhalten an den Ausbaumaßnahmen sowie deren zügige Fertigstellung
- Kontinuierliche Planung in einer Hand mit Ansprechpartnern in der Region

Luftverkehr im Verbandsgebiet

Flughafeninfrastruktur im Bezirk des
Verkehrsverbands Westfalen e. V.

■ *Dortmund Airport*

- Passagiere (Anzahl 2011): 1.822.117
- Flugbewegungen (2011): 34.383
- Fluggesellschaften (Top 5):
 1. Wizz Air (776.609 Passagiere – 42,6 %)
 2. easyJet (372.048 Passagiere – 20,4 %)
 3. germanwings (242.767 Passagiere – 13,3 %)
 4. Air Berlin (222.594 Passagiere – 12,2 %)
 5. SunExpress (68.799 Passagiere – 3,7 %)
- Flugziele (Top 5):
 1. Palma de Mallorca: 275.877
 2. Kattowitz: 233.504
 3. London Luton: 167.950
 4. München: 165.652
 5. Antalya: 119.342

■ *Flughafen Paderborn / Lippstadt*

- Passagiere (Anzahl 2011): 975.683
- Flugbewegungen (2011): 42.297
- Fluggesellschaften (Top 5):
 1. Air Berlin (390.811 Passagiere – 52,5 %)
 2. Condor (209.334 Passagiere – 28,1 %)
 3. Sky Airlines (55.066 Passagiere – 7,4 %)
 4. Sun Express (36.084 Passagiere – 4,8 %)
 5. Pegasus Airlines (28.579 Passagiere – 3,8 %)
- Flugziele (Top 5):
 1. Palma de Mallorca: 217.235 Passagiere
 2. Antalya: 178.809 Passagiere
 3. Fuerteventura: 62.964 Passagiere
 4. Gran Canaria: 57.364 Passagiere
 5. Teneriffa: 39.611 Passagiere



■ **Verkehrslandeplätze**

- Flugplatz Arnsberg/Menden
- Flughafen Siegerland (25.000 Flugbewegungen)
- Verkehrslandeplatz Meinerzhagen
- Verkehrslandeplatz Meschede-Schüren

■ **Bedeutung & Sachstand**

Die Luftverkehrswirtschaft geht davon aus, dass sich der Luftverkehr in Europa in weniger als 20 Jahren mehr als verdoppeln wird (vgl. Airbus 2009). Um diese wachsende Nachfrage nach Luftverkehrsleistungen im Passagier- und Frachtverkehr abwickeln zu können, ist ein funktionsfähiges Luftverkehrssystem für die Wirtschaft ein unverzichtbarer Standortfaktor. Nordrhein-Westfalen verfügt nicht über ein zentrales Luftverkehrsdrehkreuz, sondern setzt auf eine dezentrale Flughafenlandschaft in den verschiedenen Landesteilen. Eine aufkommensnahe Befriedigung der Luftverkehrsnachfrage ist erklärtes Ziel der Landespolitik.

Der Dortmund Airport verzeichnet aktuell die strengsten Betriebszeiten Deutschlands. Er hat bei der Bezirksregierung Münster einen Antrag auf Erweiterung der Betriebszeiten um maximal eine Stunde bis 23:00 Uhr gestellt. Die Betriebskonzepte sowohl der Low Cost Airlines als auch der traditionellen Fluggesellschaften erfordern längere Umlaufzeiten, als dies derzeit in Dortmund möglich ist. Nur mit einer maßvollen Erweiterung der Betriebszeiten kann die wichtige Anbindung an die internationalen Drehkreuze wie München erhalten und ausgebaut werden. Der aktuelle Vorschlag stellt aus Sicht des Verbands einen angemessenen Kompromiss zwischen den verschiedenen Interessen dar.

Bereits seit Mitte der 1960er Jahre drängte die dynamische Wirtschaft in der Region auf den Bau eines Regionalflughafens in Ostwestfalen, der im Jahre 1971 in Betrieb ging und sich vor allen Dingen seit den 1980er Jahren ausgesprochen erfolgreich entwickelte. Dies galt insbesondere im Hinblick auf die Wirtschaftlichkeit – konnte der Paderborn-Lippstadt Airport doch bis vor Kurzem als einer von wenigen Regionalflughäfen in Deutschland ein positives Betriebsergebnis vorweisen. Jetzt entsteht allerdings in direkter Nachbarschaft im hessischen Kassel-Calden ebenfalls ein Regionalflughafen für den europäischen Linienverkehr. Die deutliche Überschneidung der Einzugsgebiete in einem eher dünn besiedelten Raum dürfte zu Kannibalisierungseffekten führen, wodurch die Gefahr besteht, dass weder die Flughäfen noch die Fluggesellschaften auskömmlich arbeiten können und sich letztlich sogar die Angebote für die Nutzer in der Region verschlechtern.

Das Netz der Verkehrsflughäfen für den Linienbetrieb wird ergänzt durch verschiedene Verkehrslandeplätze, die dem wachsenden individuellen Geschäftsreiseluftverkehr mit firmeneigenen oder gecharterten Maschinen dienen. Nicht nur international tätige Großkonzerne, sondern auch mittelständische Unternehmen unterhalten heute weitverzweigte internationale Geschäftsbeziehungen, sodass sie und auch ihre Kunden auf einen angemessenen Anschluss an das Luftverkehrsnetz angewiesen sind. Ein prägnantes Beispiel ist der Flugplatz Arnsberg/Menden, der früher öffentlich betrieben wurde und für die Wirtschaft eine so große Bedeutung hat, dass ein in Menden ansässiges Unternehmen den Platz als Betreiber übernommen hat. Von den 25.000 Flugbewegungen des Siegerland Flughafens im Jahr 2011 haben fast 70 % einen geschäftlichen Hintergrund. Die stark exportorientierten Unternehmen haben 160 Maschinen und Helikopter am Flughafen stationiert, da sie für ihre internationale Wettbewerbsfähigkeit auf eine schnelle Reaktionsfähigkeit sowie flexible Angebote im Luftverkehr angewiesen sind. Dies beschränkt sich nicht auf den Personenverkehr, sondern umfasst auch eilige Ersatzteillieferungen.

Für die Wirtschaft und die Bevölkerung in Westfalen sind regionale Luftverkehrsangebote unverzichtbar.

■ **Forderungen des Verkehrsverbands**

- Erweiterung der Betriebszeiten am Dortmund Airport um 60 Minuten für dort stationierte Maschinen und um 30 Minuten für einfliegende Maschinen
- Sicherung der Wettbewerbsfähigkeit des Paderborn-Lippstadt Airports, insbesondere gegenüber Kassel-Calden durch zusätzliche Investitionen in die Flughafeninfrastruktur. Außerdem sollte nach Fertigstellung des nordhessischen Regionalflughafens eine Abstimmung der Flugangebote erfolgen.
- Dem wachsenden Bedarf an Business Aviation muss durch den Erhalt eines Netzes an Verkehrslandeplätzen Rechnung getragen werden. Beispielsweise erwartet der Siegerland Flughafen ein klares Bekenntnis der Region zur Infrastruktureinrichtung Flughafen.

Impressum

Herausgeber	Verkehrsverband Westfalen e. V. Märkische Straße 120 44141 Dortmund Tel. 0231 5417 – 254 Fax 0231 5417 – 341 E-Mail info@verkehrsverband-westfalen.de Internet verkehrsverband-westfalen.de
Redaktion	Stefan Schreiber Stefan Peltzer Christiane Wand
Autoren	Hermann Josef Dröge Thomas Frye Kerstin Groß Jan-Peter Tornow Stefan Peltzer Univ.-Prof. Dr.-Ing. Jürgen Steinbrecher Werner von Buchwald
Veröffentlichung	August 2012
Gestaltung	idea Kommunikation GmbH, Dortmund
Druck	Druckerei Koffler DruckManagement GmbH, Dortmund

