

2 Teilprojekt 1

A 46 AS Hemer (B 7) - AS Menden (B 515)

2.1 Übersicht

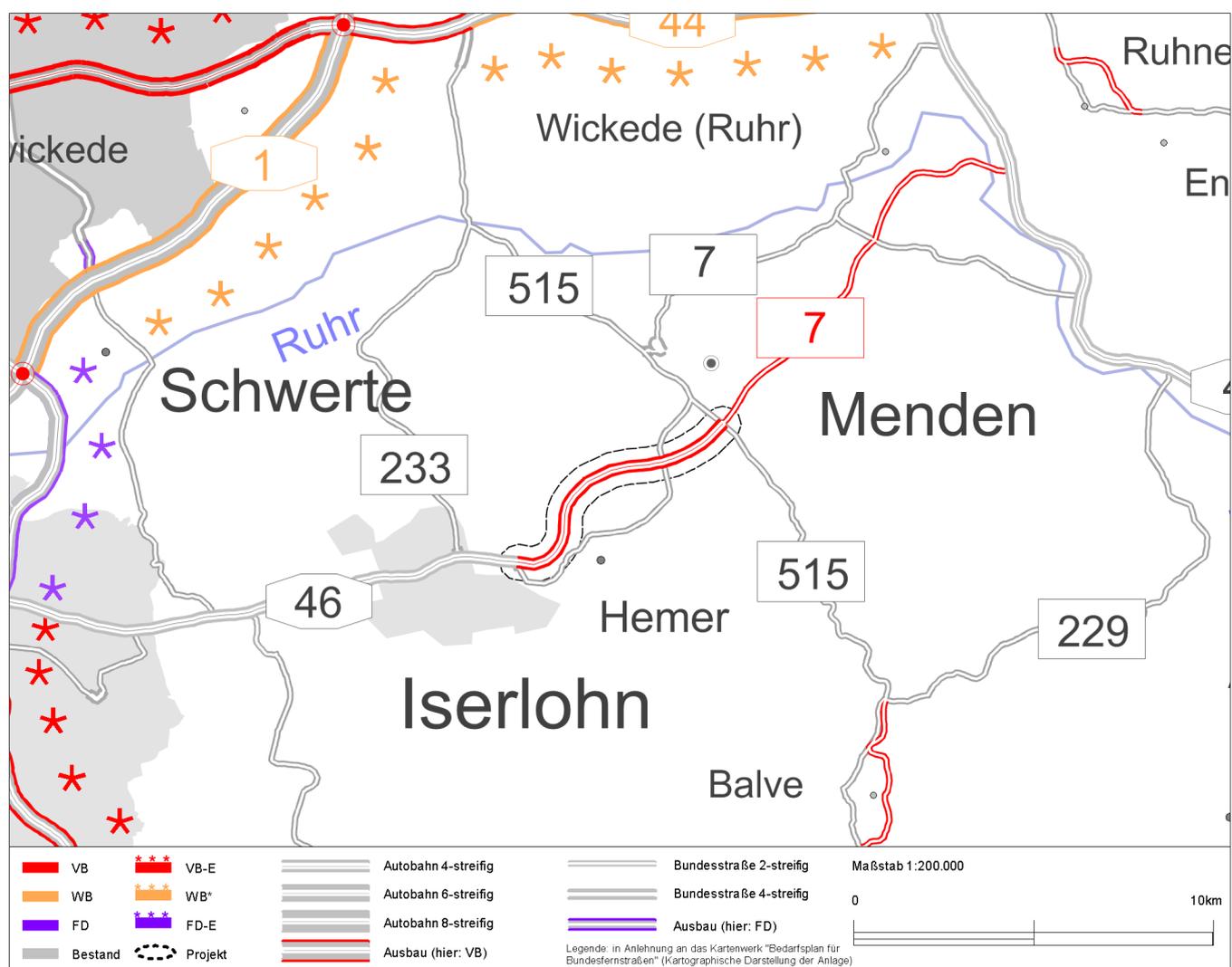


Abb. 1: Lage der Maßnahme

2.2 Grunddaten

Projektnummer	A46-B7-G41-NW-T1-NW
Bundesland	Nordrhein-Westfalen
Straße	A 46
Verbindungsfunktionsstufe 0/1	Ja
Anzahl der Teilprojekte	0
Länge	7,6 km
Bautyp(en), Bauziel(e)	4-streifiger Neubau
Planungsstände ¹⁾	Vorentwurf in Bearbeitung seit 17.07.2007
Künftige mittlere Verkehrsbelastung	
im Bezugsfall 2030	0 Kfz/24h
im Planfall 2030	- Kfz/24h

1) Die Planungsstände beziehen sich auf den Zeitpunkt der Anmeldung.

Dringlichkeitseinstufung	siehe Hauptprojekt
--------------------------	--------------------

Kostenbestandteile	[Mio. €]	Kosten Dritter	[Mio. €]
Gesamtprojektkosten (Bruttokosten ohne Planungskosten, Preisstand 2014)	351,3	-	-
Ausbau-/Neubaukosten (Bruttokosten ohne Planungskosten, Preisstand 2014)	351,3	davon	
		Länder	0,0
		Kommunen	0,0
		Deutsche Bahn	0,0
		Sonstige	0,0
Summe Dritter	0,0		
Erhaltungs- bzw. Ersatzkosten (Bruttokosten ohne Planungskosten, Preisstand 2014)	0,0	-	-
Haushaltsrelevante Projektkosten BVWP (Bruttogesamtprojektkosten abzüglich Kosten Dritter und abzüglich Erhaltungskosten, Preisstand 2014)	351,3	-	-
Bewertungsrelevante Ausbau-/Neubaukosten (Nettokosten, inkl. Planungskosten, Preisstand 2012 ²⁾)	331,1	-	-

2) Für die gesamtwirtschaftliche Bewertung wird bei allen Verkehrsträgern der Preisstand 2012 gewählt.

Bewertungsergebnisse	Projektbewertung
Nutzen-Kosten-Verhältnis (NKV) (Modul A)	siehe Hauptprojekt
Umweltbetroffenheit (Modul B)	hoch
Raumordnerische Bedeutung (Modul C)	nicht bewertungsrelevant
Städtebauliche Bedeutung (Modul D)	hoch

Begründung der Dringlichkeitseinstufung

Dringlichkeitsbegründung und Nutzen-Kosten-Verhältnis siehe Hauptprojekt.

Der Anmeldung zugrunde gelegte Notwendigkeit aus Sicht des Landes

Eine wesentliche Aufgabe der A 46 ist die Entlastung der in West-Ost-Richtung verlaufenden Bundesstraße B 7. Dieser Straßenzug (B 7) ist dadurch gekennzeichnet, dass er durch eine Kette dicht bebauter Ortslagen führt. In diesen Ortslagen weist die B 7 plangleiche Knotenpunkte, Einmündungen und Zufahrten auf und ist insbesondere in Stoßzeiten überlastet. Auf den freien Strecken muss die B 7 häufig auch der Erschließung angrenzender Bebauung sowie landwirtschaftlicher Nutzflächen dienen. Schließlich ist die B 7 wegen ihrer Lage in engen bebauten Ortslagen kurvenreich und kreuzt mehrfach schienengleich vorhandene Bahnlinien. Die Ortsdurchfahrten sind mit wirtschaftlich vertretbarem Aufwand nicht den Verkehrserfordernissen entsprechend auszubauen. Aufgrund der vorhandenen Verkehrsbelastung haben sich auf der B 7, insbesondere in den Ortsdurchfahrten Hemer und Menden, unzuträgliche Verkehrsverhältnisse eingestellt. Der Bau der A 46 in diesem Streckenabschnitt würde hier eine Entlastung bringen.

2.3 Lage der Trasse und betroffene Kreise

Wichtiger Hinweis

Der in den nachfolgend aufgeführten, herunterzuladenden Lageplänen dargestellte Verlauf des Projekts stellt eine der Lösungsmöglichkeiten dar. Dieser Verlauf liegt der gesamtwirtschaftlichen, umweltfachlichen, städtebaulichen und raumordnerischen Bewertung bzw. Beurteilung zugrunde. In den nachfolgenden Planungsstufen kann sich der Verlauf verändern. In diesem Fall wird regelmäßig eine neue gesamtwirtschaftliche Bewertung zum Nachweis der Bauwürdigkeit des Projekts durchgeführt.

Zu diesem Projekt liegen folgende Lagepläne vor, die hier heruntergeladen werden können.

LPL_6_1_A46-B7-G41-NW-T1-NW_Lageplan_neu.pdf (1.3MB)

Quelle: © Landesvermessungsamt Nordrhein-Westfalen

Betroffene Kreise

Länderübergreifendes Projekt	nein
Betroffene Bundesländer	Nordrhein-Westfalen
Betroffene Kreise/kreisfreie Städte	Märkischer Kreis
Betroffene Wahlkreise (des Bundes)	Märkischer Kreis II (150)

2.4 Der Anmeldung zugrundegelegte Alternativenprüfung

Großräumige Trassenvarianten wurden nicht untersucht, da diese im Zusammenhang mit der Linienbestimmung bereits betrachtet wurden. Die Untersuchung von Varianten beschränkte sich bei dieser Untersuchung auf einen Trassenkorridor von ca. 150m im Grundriss und insbesondere auf die Gradientenlage der A 46 im Aufriss. In einem ersten Bearbeitungsschritt wurde auf Basis der von SNRW übergebenen Trasse der A 46 eine Achs- und Gradientendiskussion durchgeführt. Diese sollte dazu dienen, generell eine Achslage für die A 46 zu finden, in deren Bereich dann zur Baugrundbeurteilung entsprechende Baugrundaufschlüsse durchgeführt werden sollen, um in der weiteren Planung für die gewählte Trasse gesicherte geologische Erkenntnisse zu erhalten. Besondere Beachtung muss hierbei der Tunnel „Stübecken“ finden, da dieser unter dem Ortsteil Stübecken der Stadt Hemer entlang führt.

2.5 Verkehrsbelastungen im Bezugs- und Planfall

Siehe Hauptprojekt.

2.6 Zentrale verkehrliche / physikalische Wirkungen

Siehe Hauptprojekt.

2.7 Nutzen-Kosten-Analyse (Modul A)

Siehe Hauptprojekt.

2.8 Umwelt- und Naturschutzfachliche Beurteilung (Modul B)

Gesamtwirtschaftliche Bewertungsdaten liegen nur für das Hauptprojekt vor. Für dieses Teilprojekt ist deshalb der Umweltbeitrag Teil 1 nicht bewertungsrelevant.

Ergebnisübersicht

Umweltbeitrag Teil 2: Umwelt-Betroffenheit [gering/mittel/hoch] oder "Projekt planfestgestellt"	hoch
<p>Das Neubauprojekt ist lageidentisch mit A46-B7-G40-NW-T1-NW. Es verläuft nördlich und westlich von Hemer durch eine hügelige, bewaldete Gegend. Ein Teil der Strecke wird untertunnelt, hier liegt auch ein LSG. Auf fast seiner gesamten Länge (8 km) durchfährt das Projekt Großräume (BfN) (Großsäuger-, Feucht- und Waldlebensräume). Am Baubeginn und direkt nördlich der Stadt liegen Kernräume (Waldlebensräume) (BfN). Das Projekt quert ein weiteres Landschaftsschutzgebiet, das ÜSG im Bereich des Gewässers Oese wird überbrückt. Im Süden am Baubeginn liegt ein NSG in der Wirkzone. Vor allem aufgrund der Durchfahrung des BfN-Lebensraumnetzwerks hat das Projekt ein hohes Konfliktpotenzial.</p>	

Karten

Nachfolgend ist in den Abbildung 2 und 3 die räumliche Lage des Projektes in Bezug auf die nicht monetarisierten Umweltkriterien dargestellt.

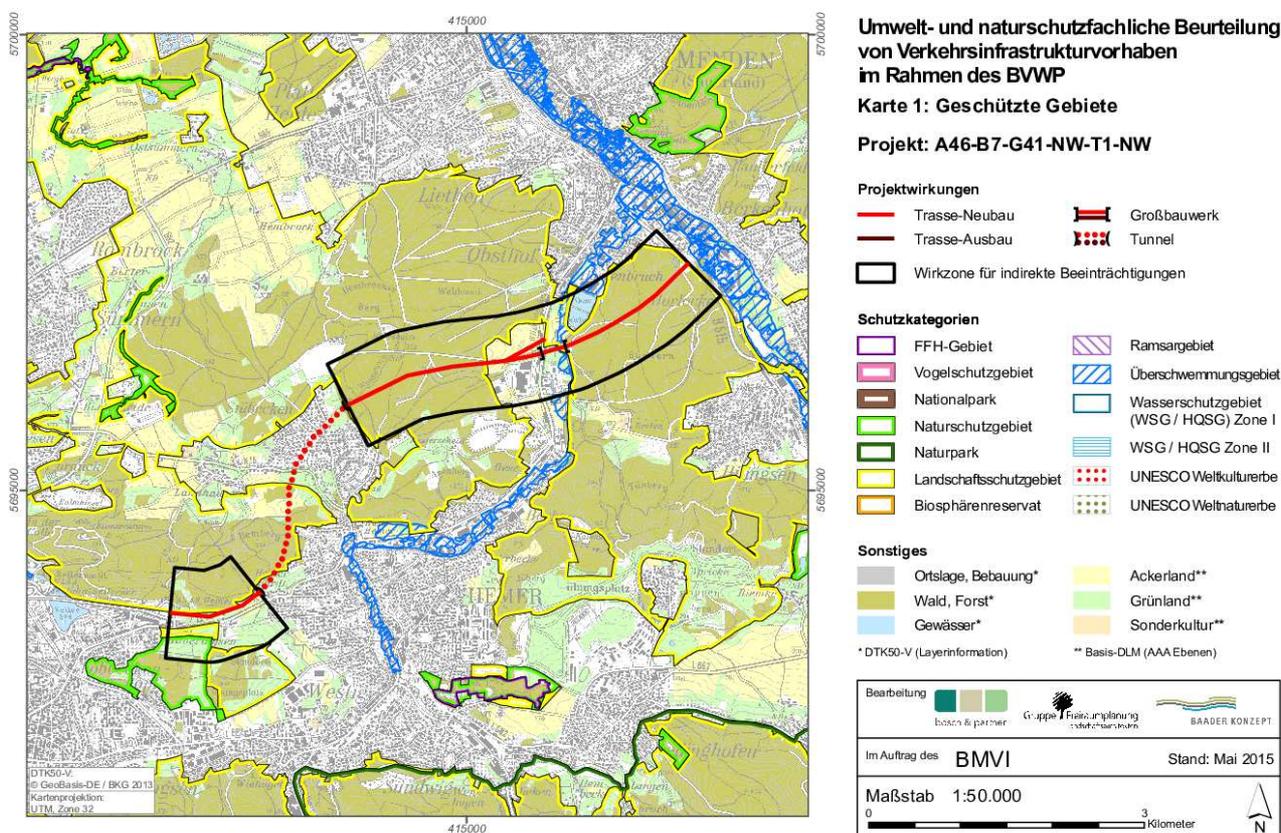


Abb. 2: Geschützte Gebiete

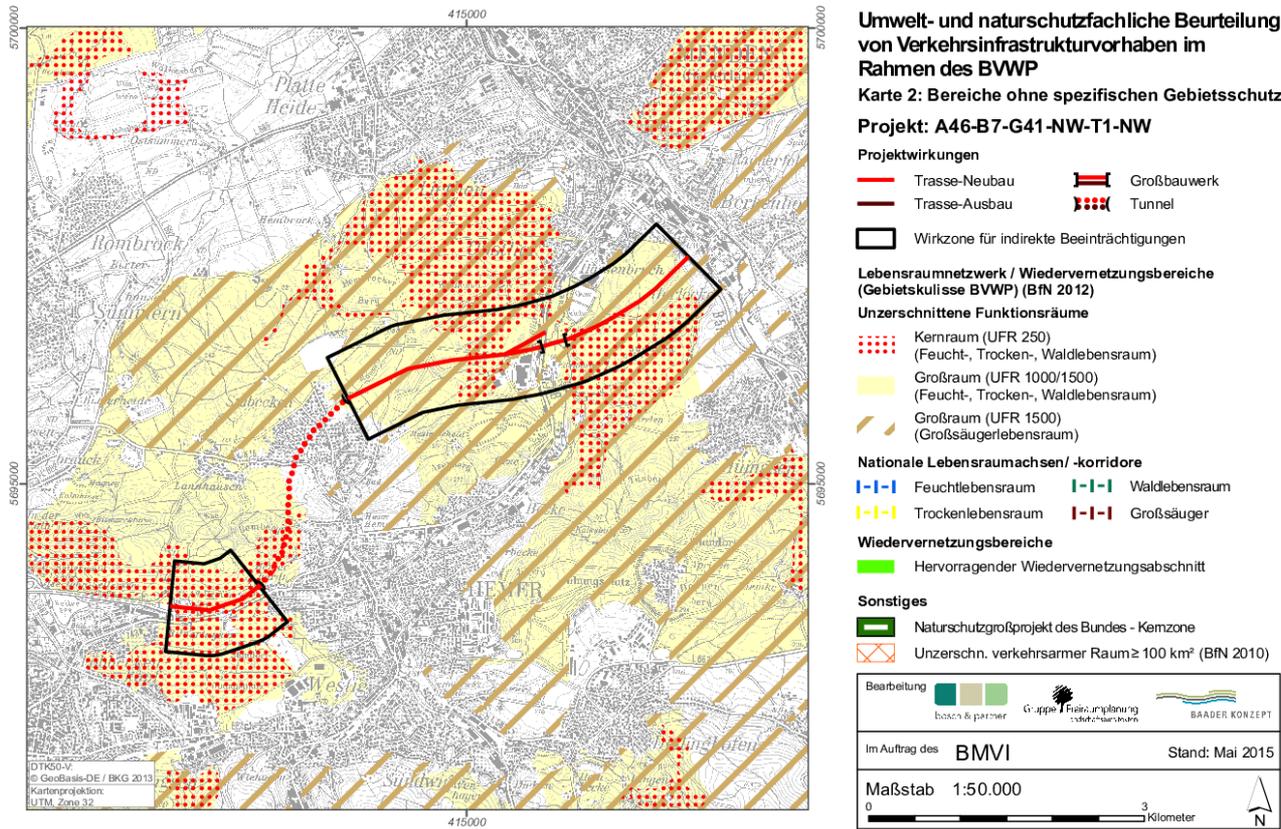


Abb. 3: Bereiche ohne spezifischen Gebietschutz

2.9 Raumordnerische Beurteilung (Modul C)

Nicht bewertungsrelevant.

2.10 Städtebauliche Beurteilung (Modul D)

Gesamtergebnis

Das Projekt besitzt eine hohe städtebauliche Bedeutung.

Begründung

Es sind hohe Wirkungen ohne nennenswerte Zusatzbelastungen zu erwarten. In der Gesamtschau führt dies zur obengenannten Bewertung.

Beiträge der einzelnen Effekte zum Gesamtergebnis und zusammenfassende Beurteilung:

	Straßenraumeffekte	Sanierungseffekte	Flächen- und Erschließungseffekte
Wirksamkeitsgrad	64,0%	0,0%	100,0%
Beeinträchtigungsgrad	0,0%	0,0%	0,0%
Wirkungsumfang	5.300 m	0 m	13.100 Einw.
Bewertung der pos. Wirkungen	++		++++
Bewertung der neg. Wirkungen			
Zusammenfassende städtebauliche Bedeutung		hoch	

Hinweis: Das Projekt ist mit seinen Wirkungsbereichen am Ende des Abschnitts kartografisch dargestellt.

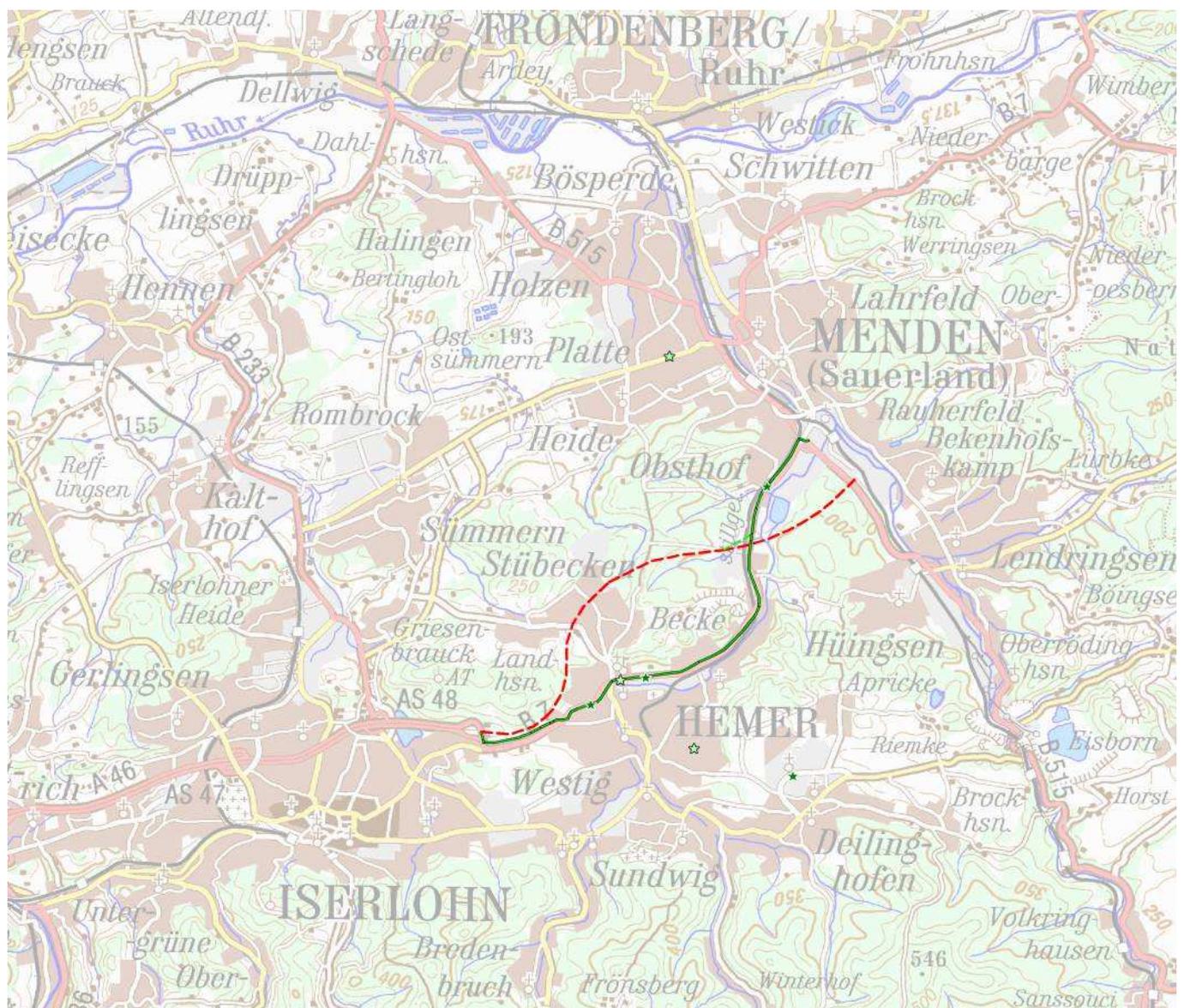
Maßnahmewirkungen

Entlastungswirkungen

Entlastungen auf Streckenabschnitten mit der Hauptwirkung im Straßenraum und der Möglichkeit einer anderen Raumnutzung (Straßenraumeffekte)	
Innerörtliche Entlastungen stellen sich ein auf	5.300 m (100% Längenteil)
Entlastungen, die dabei zu signifikanten Erhöhungen der Umgestaltungspotentiale beitragen, stellen sich ein auf	3.400 m (64% Längenteil)
Ortslagen, in denen sich signifikante Erhöhungen der Umgestaltungspotentiale einstellen: Hemer, Hemer-Deilinghofen, Menden (Sauerland)	
Entlastungen, die Aufwertungen in der Straßenrandnutzung wie Fassadensanierung, Umgestaltungen, Umnutzungen etc. ermöglichen (Sanierungseffekte)	
Innerörtliche Entlastungen stellen sich ein auf	-
Die Entlastungen führen in keinem Fall zu signifikanten Wirkungen.	
-	
Entlastungen mit der Wirkung auf benachbarte Siedlungsareale, die durch die Verringerung der Verkehrsintensitäten in Verbindung mit den Netzanschlussmöglichkeiten Qualitätsgewinne z.B. durch Umorganisation ihrer Erschließung oder Verbesserung der Erreichbarkeit erhalten (Flächen- und Erschließungseffekte)	
Verbesserungen stellen sich ein für	13.100 Einw. (100% Anteil)
Verbesserungen, die dabei zu signifikanten Erhöhungen der Erschließungspotentiale führen, stellen sich ein für	13.100 Einw. (100% Anteil)
Ortslagen, in denen sich signifikante Erhöhungen ihrer Erschließungspotentiale einstellen: Hemer, Fröndenberg/Ruhr-Langschede	

Belastungswirkungen

Beeinträchtigungen mit der Hauptwirkung im Straßenraum und der Reduktion von Umgestaltungspotentialen (Straßenraumeffekte)	
Zusätzliche Belastungen stellen sich innerorts ein auf	-
Die Belastungen führen in keinem Fall zu signifikanten nachteiligen Wirkungen.	
-	
Beeinträchtigungen, die zu qualitativen Abwertungen der Straßenrandnutzung führen können (Sanierungseffekte)	
Zusätzliche Belastungen stellen sich innerorts ein auf	-
Die Belastungen führen in keinem Fall zu signifikanten nachteiligen Wirkungen.	
-	
Beeinträchtigungen mit der Wirkung auf benachbarte Siedlungsareale, die durch die Erhöhung von Verkehrsintensitäten im Hinblick auf die Netzanschlüsse Qualitätseinbußen erfahren, z.B. wegen Verschlechterung ihrer Erschließung (Flächen- und Erschließungseffekte)	
Beeinträchtigende Wirkungen stellen sich ein für	-
Die Belastungen führen in keinem Fall zu signifikanten nachteiligen Wirkungen.	
-	



Städtebauliche Beurteilung (© GeoBasis-DE / BKG 2013 (Daten verändert))

Abb. 4: Städtebauliche Beurteilung

Legende	
★	Abschnitte mit Straßenraumeffekten
●	Abschnitte mit Sanierungseffekten
◆	Siedlungsareale mit Flächen- und Erschließungseffekten
-----	Neu- oder Ausbaumaßnahme des zu prüfenden Projekts
-----	Neu- oder Ausbaumaßnahmen von in der Nähe gelegenen anderen Projekten

Abb. 5: Legende zu Abbildung 4

2.11 Ergänzende Betrachtungen

Nicht bewertungsrelevant.