Bedeutung und Notwendigkeit der A 46/A445

A 46

Die A 46 verbindet als Ost-West-Autobahn den Rhein-Ruhrraum mit dem Hochsauerland. Sie beginnt an der B 221 südlich Heinsberg, überquert den Rhein in Düsseldorf und endet zunächst am AK Wuppertal Nord. Sie beginnt wieder in Hagen, verläuft in Teilabschnitten über Hemer und Arnsberg nach Meschede und endet künftig nordöstlich von Bestwig-Nuttlar.

Mit der Verkehrsfreigabe des Teilabschnittes Uentrop-Freienohl ist die A 46 von Hagen bis Bestwig-Nuttlar bis auf die Teilabschnitte Hemer - Menden - Neheim (L = ca. 18 km) und Bestwig-Velmede bis Bestwig-Nuttlar (L = 5,635 km) fertiggestellt. Im nördlichen Sauerland war die B 7 vorher die einzige leistungsfähige Ost-West-Verbindung, die als überregionaler Straßenzug von der ortsansässigen Industrie und vom Fremdenverkehr ganzjährig genutzt wurde.

Von Westen her kommend verlief die B 7 durch eine Kette dicht bebauter Ortslagen (u.a. Hemer, Menden, Neheim-Hüsten, Arnsberg, Oeventrop, Freienohl, Meschede, Bestwig) mit plangleichen Knotenpunkten, Einmündungen und Zufahrten und war insbesondere in Spitzenzeiten überlastet. Auf der freien Strecke diente die B 7 der Erschließung anliegender Bebauung sowie angrenzender landwirtschaftlicher Nutzflächen. Der Verlauf der B 7 im teilweise engen und verschlungenen Ruhrtal war kurvenreich und kreuzte mehrfach höhengleich die Bahnlinie Arnsberg-Brilon; Überholvorgänge waren nur auf wenigen Streckenabschnitten möglich. Bereits zwischen 1950 und 1960 zeichnete sich ab, dass die B 7 als Folge der sprunghaften Wirtschafts- und Verkehrs-entwicklung den zukünftigen Anforderungen nicht mehr gewachsen sein würde. Auch die Belastungen der Anwohner durch Lärm und Schadstoffe aus dem Verkehr hatten deutlich zugenommen.

Erste Untersuchungen zur Verbesserung des Verkehrsablaufs im Ruhrtal wurden 1961/62 durchgeführt. Hierbei zeigte sich, dass ein Ausbau der B 7 in der vorhandenen Linienführung aufgrund der Vielzahl sich aneinander reihenden Ortsdurchfahrten keine befriedigende Lösung darstellte. Eine nachhaltige Entlastung der Ortsdurchfahrten vom Durchgangsverkehr, verbunden mit einer deutlichen Steigerung der Verkehrsqualität, war nur durch eine Neubaustrecke zu erreichen, die außerhalb der bebauten Ortslagen geführt wird. Planungen zum Bau einer parallel zur B 7 verlaufenden Entlastungsstraße mit Umgehung der Ortslagen wurden daraufhin unter der Bezeichnung Ersatzbundesstraße EB 7

von Hagen bis Brilon begonnen. 1971 wurde diese Neubaustrecke zunächst unter der Bezeichnung A 215 in den erstmals erstellten Bedarfsplan für die Bundeslärnstraßen aufgenommen. Seit der Fortschreibung des Bedarfsplanes 1985 wird die Neubaustrecke als A 46 bezeichnet. Darin wurde auch das Ende der A 46 nordöstlich von Nuttlar festgeschrieben, da sich dort die Verkehrsströme nach Brilon und nach Winterberg trennen. Als Fortführungen sind die B 7n Richtung Brilon und die B 480n Richtung Olsberg vorgesehen.

A 445

Die A 445 von Hamm nach Arnsberg-Neheim ist eine im Schnellstraßennetz östlich des Ruhrgebietes verlaufende Nord-Süd-Verbindung, die die drei in West-Ost-Richtung verlaufenden Bundesautobahnen A 2, A 44 und A 46 miteinander verbindet, wobei die A 445 und die A 46 im Raum Arnsberg-Neheim als durchgehender Straßenzug geplant wurden.

Bis 1984 wurde die A 445 zwischen Werl und Arnsberg-Neheim auf einer Länge von 15,5 km fertiggestellt, der rund 8 km lange Abschnitt zwischen Werl und Hamm befindet sich zur Zeit in der Planung.

Die A 445 hat die Aufgabe, den Verkehr des Hochsauerlandes und der Industrieregion im oberen Ruhrtal direkt an das Fernstraßennetz anzuschließen. Neben dieser ganzjährig hervorgehobenen Verbindung der Wirtschaftsräume hat sie eine besondere Bedeutung für die Ausflugs- und Wochenendverkehre.

Wegen des hohen Anteils mit Fahrweiten zwischen 20 km und 30 km mussten zahlreiche Verknüpfungen mit dem nachgeordneten Straßennetz in Ortsnähe angeordnet werden.

Die A 445 ersetzt teilweise die früheren Bundesstraßen B 63 und B 479, die mit engen und kurvenreichen Ortsdurchfahrten und Steigungsstrecken bis zu max. 15% den Verkehrsanforderungen nicht mehr gewachsen waren. Ein Ausbau im vorhandenen Zug stellte wegen der hohen Verkehrsbelastung und der damit verbundenen Immissionen für die Anlieger keine geeignete Lösung dar. Eine nachhaltige Entlastung der Ortsdurchfahrten vom Durchgangsverkehr, verbunden mit einer deutlichen Steigerung der Leistungsfähigkeit und Verkehrssicherheit, war nur mit einer Neubaustrecke unter Umgehung der Ortslagen zu erreichen.