

„Pro und Contra A445“ – Interview mit Siegbert Künzel

Pro und Contra A445 – das was Thema der letzten FugE-News. Zu der Diskussion meldete sich Siegbert Künzel zu Wort, grüner Verkehrsexperte und seit Jahren Mitglied im Stadtentwicklungsausschuss der Stadt. FugE hat mal nachgefragt.

In der vergangenen Ausgabe der FugE-News fand ein Pro- und-Contra in Sachen Ausbau der A445 statt. Darauf hast du reagiert. Warum?

Weil im Editorial zu den Beiträgen darauf hingewiesen wird, „dass alles miteinander zusammenhängt und sich gegenseitig beeinflusst.“ Ob zum „Guten“ oder „Schlechten“ sei dabei jedoch mehr als eine Ansichtssache.

Und das ist nicht so?

Es ist für mich eindeutig – die Fakten sprechen gegen den Bau der A445. Der Verkehr wird nicht abnehmen, sondern um hundert Prozent zunehmen, von jetzt 20.000 Kfz auf 40.000. Denn die Paralleltrasse zur A1 zieht Verkehre aus anderen Bereichen an, wie selbst die Befürworter der A445 in ihrem Beitrag zugeben. Verlagerung statt Vermeidung von Verkehr ist aber heutzutage der falsche Ansatz.

Es geht dabei nicht nur um die A445, oder?

Weil alles zusammenhängt, darf man die A445 nicht ohne die L667n, die Verlegung der Unnaer Straße von der Freisker Dorfstraße bis zur Anschlussstelle „Im Sutenkamp“ denken. Zusätzlich zur Belastung durch die A445 wird hier der Verkehr aus dem Inlogpark zur neuen Anschlussstelle bei Edeka geführt. Ziel der millionenschweren autoorientierten Investition: die Entlastung des Knotens rund um Höffner, die Auffahrt der A1 in Rynern und die überregionale Vernetzung der Autobahnen. Die seit Jahrzehnten selbstgemachten Probleme wie der Ausbau der LKW-Logistik entlang der Autobahnen oder wie die Zunahme der Pendlerverkehre durch die Siedlungspolitik sollen mal wieder autogerecht gelöst werden. Wenn die Bagger erst einmal anrollen, werden sich viele Menschen die Au-

gen über diesen Wahnsinn reiben und Tränen vergießen – aber dann ist es leider mal wieder zu spät!

Die Probleme müssten schon mit dem Ausbau schwieriger werden...

Wer glaubt, mit der A445/L67n würden sich die Probleme in Luft auflösen, irrt gewaltig: allein für die zahlreichen Brücken- und Tunnelbauwerke und die Anbindung und teilweise Verlegung bestehender Straßen wird einige Zeit ins Land gehen, von der Eingrabung und Dammschüttung für die A445/L667n ganz zu schweigen. Zusätzlicher Baustellenverkehr, Bauwerke entlang der B63 werden keineswegs den Verkehrsfluss und die Verkehrsbehinderungen verringern.

Und wenn dann nach Jahren die Straßen freigegeben werden sollten, hat uns der Klimawandel so was vom am Arsch, dass es sicherlich zu keiner „feierlichen“ Party kommen wird, sondern wir uns fragen lassen müssen, wieso wir mit so vielen Millionen Euro unsere Zukunft begraben haben, statt dieses Geld in den Aufbau von Alternativen zu investieren.

Was ist mit den Forderungen der Bürgerinitiative „StoppT A445“?

Die Forderungen der BI ergeben mehr Sinn: Ausbau des ÖPNV zwischen Werl und Hamm (da gab es mal eine Kleinbahn!), Durchfahrtverbot für ortsfremde LKW, Tempo 30, und warum nicht auch eine LKW-Maut für die B 63? Die Klage der BI „StoppT A445“ scheint derzeit die einzige Möglichkeit, den Bau doch noch zu verhindern.



Der Ausbau von Autobahnen führt zu mehr Verkehr und widerspricht damit einer Verkehrswende. Der Schwerpunkt sollte auf anderen Verkehrsmitteln liegen.