A45: Die Schlagader der Region wird zukunftsfähig.

A45 Ausbau

Neue Brücken und mehr Spuren für die Sauerlandlinie

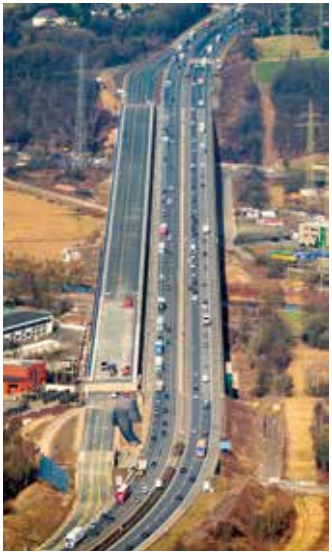
Straßen.NRW.

Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen

Einleitung

Milliarden für Millionen: Die öffentliche Hand investiert mit dem Ausbau der A45 in die Zukunft unserer Region

Prosperiert hat die Region zwischen Rhein-Ruhr- und Rhein-Main-Gebiet schon, bevor es Verbrennungsmotoren gab: Damals boten die zahlreichen Flüsse und Bäche sich als Energielieferanten und oft auch als Transportwege an. Der Grundstein für Gewerbe und Industrie im Sauer- und Siegerland war gelegt, und bis heute tragen viele florierende Betriebe zum Wirtschaftswachstum nicht nur der Region bei. Hinzu kommt der Transitverkehr zwischen den großen Wirtschaftsräumen Rhein-Ruhr und Rhein-Main. Längst erfüllt die „Sauerlandlinie" auch internationale Verbindungsaufgaben – und das bei enorm gestiegenem Warenaustausch. Das war 1957, beim Start der Planungen für die A45, nicht abzusehen.



Die erste neue Brückenhälfte der Lennetalbrücke kurz vor der Übernahme des Verkehrs

Verkehrsbelastung stets im Blick

Die Folgen dieser hohen Belastung sind natürlich nicht unbemerkt geblieben. Routinemäßig schauen sich Experten alle drei Jahre jede Brücke bei der „einfachen Prüfung" einmal an, alle sechs Jahre gibt es eine intensive „Hauptprüfung" bei den insgesamt rund 10.000 Brücken an Autobahnen, Bundes- und Landesstraßen, die von Straßen.NRW betreut werden. Zudem hat eine spezielle Projektgruppe bei Straßen.NRW schon Anfang 2011 damit begonnen, 800 Großbrücken nachzurechnen. Dabei wurde klar, dass von einem großen Neubau- und Sanierungsaufwand ausgegangen werden muss. Was in NRW ermittelt wurde, passte ins Gesamtbild der Fernverkehrsinfrastruktur, deren Leistungsfähigkeit der Bund signifikant erhöhen möchte. So rückte auch die A45, die deutsche Autobahn mit dem höchsten Großbrücken-Anteil, in den Fokus. Der Bundestag beschloss den neuen Bundesverkehrswegeplan 2030 im Dezember 2016. Danach soll nahezu die gesamte A45 durchgängig sechsspurig ausgebaut werden – und das mit „vordringlichem Bedarf". Zusammen mit der Verbreiterung müssen alle Großbrücken der Autobahn neu gebaut werden. Denn keine der betroffenen Brücken lässt sich auf sechs Spuren verbreitern. Ein doppelter Gewinn, denn die alten Brücken waren dem bisherigen Verkehr ohnehin nicht mehr gewachsen. Brückenneubau und Autobahnausbau werden – Stand Dezember 2016 – zusammen rund 2,3 Milliarden Euro kosten. 1,3 Milliarden davon sind für die Brücken vorgesehen. Planung und Bauleitung liegen beim Land. Fest steht, dass die Sauerlandlinie etwa 45 Jahre nach der Einweihung des letzten Teilstücks zwischen Lüdenscheid und Freudenberg im Jahr 1971 eine Generalüberholung erlebt. Das wird Planer und Bauunternehmen länger beschäftigen als die Errichtung, da der Verkehr ja weiterlaufen muss. Dafür ist die A45 dann auf dem neuesten Stand. Abgesehen davon, dass ein derartiges Mammutbauprojekt auch Aufträge für die Betriebe der Region bedeutet, wird die erneuerte Sauerlandlinie als Lebensader der Region dazu beitragen, dass sich auch in den folgenden Jahrzehnten Wirtschaft und öffentliches Leben weiter entwickeln können.

Der Nutzen

Mehr Verkehrsleistung. Zukunftssichere Brücken. Mehr Lärmschutz. Weniger Ausweichverkehr.

Im Grunde muss man der „Königin der Autobahnen“ auch jetzt schon gratulieren, verarbeitet sie doch weit mehr Verkehr als sie eigentlich sollte: Als sie gebaut wurde, rechnete man mit rund 30.000 Kfz pro Tag für die nötig gewordene Parallelverbindung der Ballungsräume Rhein-Ruhr und Rhein-Main neben der A3 zwischen Köln und Frankfurt. Heute nutzen die A45 täglich mehr als 70.000 Fahrzeuge, davon sind bis zu 16.000 Lkw. Die sind nicht nur weit zahlreicher, sondern auch weit schwerer als zur Zeit des Baus der A45. Heute sind Gesamtgewichte bis zu 44 Tonnen zulässig, damals lag das Maximum bei 24 Tonnen.

In der ersten Bauphase der Lennetalbrücke entstand die erste Brückenhälfte parallel zur bestehenden Brücke.

Alle Brücken neu, für Schwerlastverkehr ausgelegt

„Ein Lkw belastet die Fahrbahn intensiver als zehntausende Pkw“, berichtet Karl-Hermann Metz, Projektgruppenleiter des A45-Ausbaus bei Straßen.NRW. Zwar wiegen die am häufigsten auf Autobahnen genutzten Lastwagen bei „üblichem“ Beladungsgrad „nur“ etwa 20-mal mehr als ein durchschnittliches Auto. Wie Untersuchungen der Bundesanstalt für Straßenwesen zeigten, schädigt eine Lkw-Überfahrt die Straße so stark wie 10.000 bis 40.000 Pkw-Überfahrten. Kein Wunder also, dass der gestiegene Gütertransport auch die A45 über Gebühr beansprucht hat. Straßenbelag und Brückenbauwerke, die aus den siebziger Jahren stammen, müssen an diese gestiegene Belastung angepasst werden. Zumal nicht nur Untersuchungen wie die Shell-Lkw-Studie von weiter steigendem Güterverkehr über die Straße ausgehen. Weshalb mit dem Austausch aller Brücken auf der A45 die Verkehrsader nun auch fast überall sechs Fahrspuren erhält. Gleichzeitig wird natürlich sichergestellt, dass die „neue“ A45 durchgängig für den Schwerlastverkehr ausgelegt ist.

Lärmschutz, Ausgleichsflächen, weniger Stau

Brückenersatzbauten und Neubau von Fahrspuren werden auch zu deutlich mehr Lärmschutz für viele Anwohner führen. Weil der Anbau einer neuen Spur als Neubau gewertet wird, muss der Bauherr „Lärmvorsorge“ betreiben. Das heißt, es gelten deutlich geringere Lärmschutzgrenzwerte. Das wiederum erfordert den Bau entsprechend wirksamer Lärmschutzeinrichtungen. Zudem gilt natürlich auch für die Baumaßnahmen an der bestehenden A45, dass entsprechende Ausgleichsflächen geschaffen werden müssen, um die Eingriffe in die Natur auszubalancieren.
Schließlich wird eine leistungsfähigere und auf die Zukunft ausgerichtete A45 später dafür sorgen, dass es weniger Staus und damit weniger Ausweichverkehr rund um sie herum gibt. Auch wenn in der Phase des Ausbaus selbst immer wieder Einschränkungen unumgänglich sind. Weiterer Effekt des Ausbaus: Zusammen mit den Fahrbahnerweiterungen werden auch die Kapazitäten der Parkplätze erhöht – künftig stehen etwa doppelt so viele Lkw-Stellplätze wie bisher zur Verfügung. Knapp 200 Plätze wurden schon zusätzlich gebaut, rund 100 werden noch folgen.

Animation: Brückenbau unter Verkehr

Die Lennetalbrücke ist eine von vier Brücken, bei denen eine Hälfte der neuen Fahrbahn neben der alten Brücke entsteht und dann als Ganzes verschoben wird. Anders geht es nicht, weil die vorhandene Brücke nicht zur Hälfte abgebrochen werden kann. Eine fotorealistische Animation von Straßen.NRW macht deutlich, wie das geht. Viele Bilder in diesem Flyer zeigen Ausschnitte aus der Visualisierung. Mit dem QR-Code rechts erreichen Sie das Video.

Das Projekt

15-Jahres-Mammutaufgabe: Alle Autobahnbrücken neu. Sechs Spuren auf fast der gesamten Strecke.

Es ist ein Mammutprojekt, die Erneuerung der A45. Und es hat längst begonnen – so ist westlich der alten Lennetalbrücke bereits eine neue Autobahnbrücke entstanden, auf der seit Frühjahr 2017 die ersten Fahrzeuge rollen. Diese neue Brücke nimmt im Endzustand den Verkehr in Richtung Frankfurt auf. Für den Verkehr Richtung Dortmund muss noch eine weitere Brücke errichtet werden. Dazu reißen die Bauunternehmen zunächst die alte Lennetalbrücke ab. Dadurch wird das Baufeld frei für die zweite Brücke, die daher auch direkt in der richtigen Lage gebaut werden kann. Zum Abschluss verschieben die Baufirmen die zuerst errichtete Brücke um etwa 20 Meter in die endgültige Position (siehe Kapitel „Herausforderungen"). Ein immenser Aufwand – und doch ist auch dieses Vorhaben nur eines von insgesamt 38 Großbrücken auf dem NRW-Teil der A45. Alle werden neu gebaut. Und nicht nur das: Zusätzlich erhält die A45 fast durchgehend sechs Spuren. Dafür ist eine Gesamtbauzeit angesetzt, die bis fast ins Jahr 2032 reicht.

Baustellen-Bündel mindern Beeinträchtigungen

Damit das gigantische Projekt nicht durch seinen schieren Aufwand erdrückt, was es eigentlich fördern sollte – nämlich die wirtschaftliche Entwicklung der Region zwischen dem Revier und dem Siegerland – hat es zwei wichtige Vorgaben zu erfüllen. Zum einen soll der Verkehr während der Baumaßnahmen weiter fließen können, zum anderen werden die Baustellen so disponiert, dass die A45 nicht zu einer einzigen riesigen Dauerbaustelle mutiert. 2017 wird im Norden bei Hagen und im Süden bei Siegen mit dem Neubau von jeweils zwei nahe beieinander liegenden Talbrücken begonnen. Dabei handelt es sich um die Brücken Brunsbecke und Kattenohl im Norden und Rinsdorf und Rälsbach im Süden. So liegen zwischen diesen größeren Bauvorhaben längere baustellenfreie Strecken.

Am Beispiel Rinsdorf/Rälsbach zeigt sich auch, welcher Aufwand rund um die A45 bzw. jede einzelne Teilmaßnahme nötig ist. Denn schon im Winter 2015/2016 haben Rodungsarbeiten begonnen, um die Baustraßen für den Abriß der alten und den Bau der neuen beiden Brücken vorzubereiten. Bis Frühjahr 2017 dauerte es, das „Baufeld" so einzurichten, dass die Arbeiten starten und reibungslos ablaufen können. Allein diese vorbereitenden Maßnahmen kosten mehr als drei Millionen Euro. Fünf Jahre wird es dauern, bis die beiden Brücken fertig sind, rund 92 Millionen Euro sind insgesamt dafür kalkuliert.

2020 Startschuss für Fahrbahnausbauten

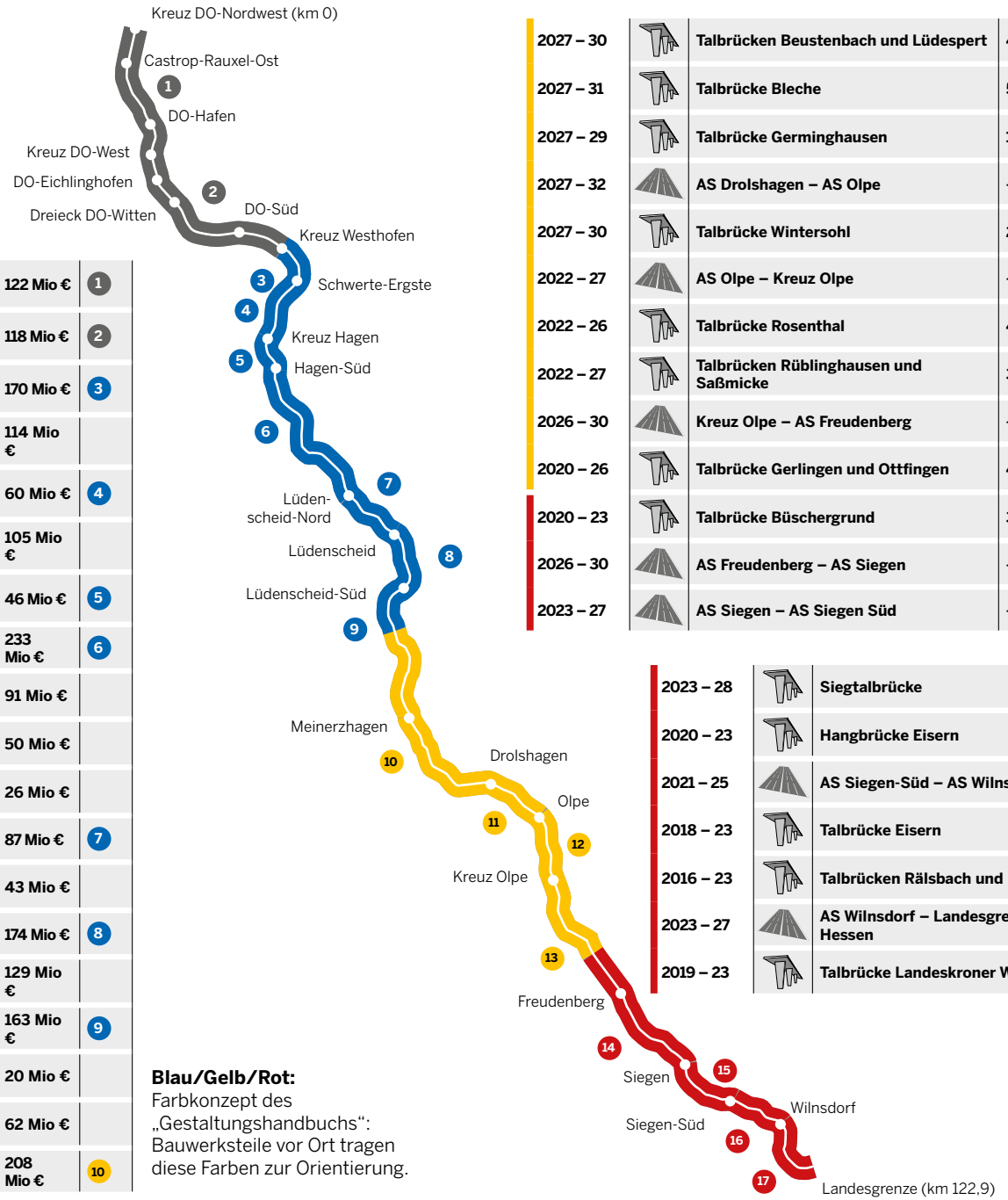
Wie bei den beiden Talbrücken Rinsdorf und Rälsbach wird auch an vielen weiteren Stellen der Lärmschutz entlang der A45 intensiv ausgebaut. Allein für die Einwohner von Rinsdorf und Obersdorf gibt es auf 1,6 Kilometern komplett neue Lärmschutzwände - sie kosten rund fünf Millionen Euro.
2020 soll es dann mit dem sechsspurigen Ausbau losgehen. Den Anfang machen zwei Autobahn-Abschnitte im Norden der A45 und einer im Süden: Die beiden Strecken im Norden sind die vom Kreuz Westhofen bis Schwerte-Ergste und von Schwerte-Ergste bis zum Kreuz Hagen. Dabei wird auch gleichzeitig das Kreuz Westhofen um- und ausgebaut.
Der südliche Teil, der 2021 startet, reicht von Siegen-Süd bis Wilnsdorf. Für alle drei Abschnitte zusammen rechnen die Planer mit Kosten in Höhe von rund 350 Millionen Euro.
Entlang der gesamten A45 sorgt überdies die gezielte Farbgebung von Brücken und anderen Bauwerken wie Lärmschutzwänden oder Stützen für Orientierung. Sie beginnt im Norden mit „Blau", setzt sich in der Mitte mit „Gelb" fort und schließt im Süden mit „Rot" ab – ein „Gestaltungshandbuch" legt dabei die Details bis hin zu farblichen Abstufungen fest.

Der Plan

Zeitlich und räumlich möglichst entzerrt

ca. Bauzeit | Bauwerk | Bezeichnung | Länge | ca. Kosten |

2026 – 31	Kreuz Dortmund-Nordwest – AS Dortmund-Hafen	-	122 Mio €	1
2029 – 34	Kreuz Dortmund-West – AS Dortmund-Süd	-	118 Mio €	2
2020 – 26	Kreuz Westhofen – AS Schwerte-Ergste	-	170 Mio €	3
2021 – 25	Talbrücken Rettelmühle und Ruhrtal, Rampe Westhofen	205, 512 u. 440 m	114 Mio €	
2020 – 26	AS Schwerte-Ergste – Kreuz Hagen		60 Mio €	4
2013 – 19	Lennetalbrücke	992 m	105 Mio €	
2024 – 28	Kreuz Hagen – AS Hagen-Süd	-	46 Mio €	5
2022 – 26	AS Hagen-Süd – AS Lüdenscheid Nord	-	233 Mio €	6
2016 – 22	Talbrücken Kattenohl und Brunsbecke	208 und 540 m	91 Mio €	
2020 – 23	Talbrücken Sürenhagen und Eichelnbleck	252 und 314 m	50 Mio €	
2018 – 22	Talbrücke Sterbecke	265 m	26 Mio €	
2025 – 29	AS Lüdenscheid Nord – AS Lüdenscheid Mitte	-	87 Mio €	7
2019 – 23	Talbrücke Rahmede	453 m	43 Mio €	
2026 – 30	AS Lüdenscheid – AS Lüdenscheid-Süd	-	174 Mio €	8
2026 – 29	Talbrücken Schlittenbach, Kattenbusch und Bremecke	388, 478 u. 478 m	129 Mio €	
2026 – 30	AS Lüdenscheid Süd – AS Meinerzhagen		163 Mio €	9
2026 – 28	Talbrücke Homert	208 m	20 Mio €	
2026 – 29	Talbrücke Sichter und Immecke	388 und 266 m	62 Mio €	
2027 – 31	AS Meinerzhagen – AS Drolshagen	-	208 Mio €	10
2027 – 30	Talbrücken Beustenbach und Lüdespert	484 und 196 m	66 Mio €	
2027 – 31	Talbrücke Bleche	567 m	55 Mio €	
2027 – 29	Talbrücke Germinghausen	196 m	19 Mio €	
2027 – 32	AS Drolshagen – AS Olpe	-	51 Mio €	11
2027 – 30	Talbrücke Wintersohl	264 m	26 Mio €	
2022 – 27	AS Olpe – Kreuz Olpe	-	233 Mio €	12
2022 – 26	Talbrücke Rosenthal	405 m	39 Mio €	
2022 – 27	Talbrücken Rüblinghausen und Saßmicke	300 und 659 m	92 Mio €	
2026 – 30	Kreuz Olpe – AS Freudenberg	-	135 Mio €	13
2020 – 26	Talbrücke Gerlingen und Ottfingen	426 und 235 m	64 Mio €	
2020 – 23	Talbrücke Büschergrund	387 m	37 Mio €	
2026 – 30	AS Freudenberg – AS Siegen	-	52 Mio €	14
2023 – 27	AS Siegen – AS Siegen Süd	-	164 Mio €	15
2023 – 28	Siegtalbrücke	1050 m	101 Mio €	
2020 – 23	Hangbrücke Eisern	220 m	21 Mio €	
2021 – 25	AS Siegen-Süd – AS Wilnsdorf	-	131 Mio €	16
2018 – 23	Talbrücke Eisern	327 m	32 Mio €	
2016 – 23	Talbrücken Rälsbach und Rinsdorf	161 und 486 m	92 Mio €	
2023 – 27	AS Wilnsdorf – Landesgrenze NRW/ Hessen	-	66 Mio €	17
2019 – 23	Talbrücke Landeskroner Weiher	377 m	37 Mio €	



Blau/Gelb/Rot:
Farbkonzept des „Gestaltungshandbuchs“: Bauwerksteile vor Ort tragen diese Farben zur Orientierung.

Legende

- 6-streifiger Ausbau
- Brückenbauwerk

Die Herausforderungen

Alle Arbeiten im laufenden Betrieb. Hoher Aufwand für Koordinierung. Rücksicht auf Schwerlastverkehr.

Im letzten Abschnitt des Lennetalbrücken-Neubaus wird die erste Brückenhälfte zur zweiten hinübergeschoben.

Eine solch verkehrsreiche und wichtige Autobahn wie die A45 innerhalb von 15 Jahren umfangreich auszubauen, stellt Autofahrer, die Region und Straßen.NRW vor viele Herausforderungen. Vor allem, weil es angesichts der Bedeutung der A45 möglichst keine längeren Vollsperrungen geben soll. Planer, Bauleiter und umsetzende Unternehmen operieren deshalb quasi „am offenen Herzen".

Viele Steigungen, viele Täler

Zentrale Herausforderung für die Straßenbauer ist die Topografie. Kaum eine andere deutsche Autobahn weist auf so kurzen Strecken derart starke Höhenunterschiede auf wie die A45 (siehe Grafik rechts). Immerhin meistert sie von der Ruhr bei Schwerte Richtung Süden innerhalb von rund 40 Kilometern über 400 Höhenmeter. Zudem durchschneiden viele Quertäler den Verlauf der A45, so dass entsprechend viele Brücken vorhanden sind, die jetzt alle ersetzt werden. Schon das sorgt für viele weitere ingenieurtechnische Spezialaufgaben. Normalerweise erneuert man eine Brücke, indem man den Verkehr zunächst auf einer Hälfte zusammenfasst, um die erste Hälfte ab- und neu aufzubauen. Ist die fertig, nimmt die neue Hälfte den kompletten Verkehr auf und die andere wird ab- und wieder neu aufgebaut. Das setzt aber voraus, dass der so genannte Überbau, die Konstruktion zwischen Pfeilern und Fahrbahndecke, aus zwei Hälften besteht. Bei vier der 38 Großbrücken der A45 laufen aber alle Fahrbahnen auf einem gemeinsamen Überbau.

Ganze Brückenhälften werden verschoben

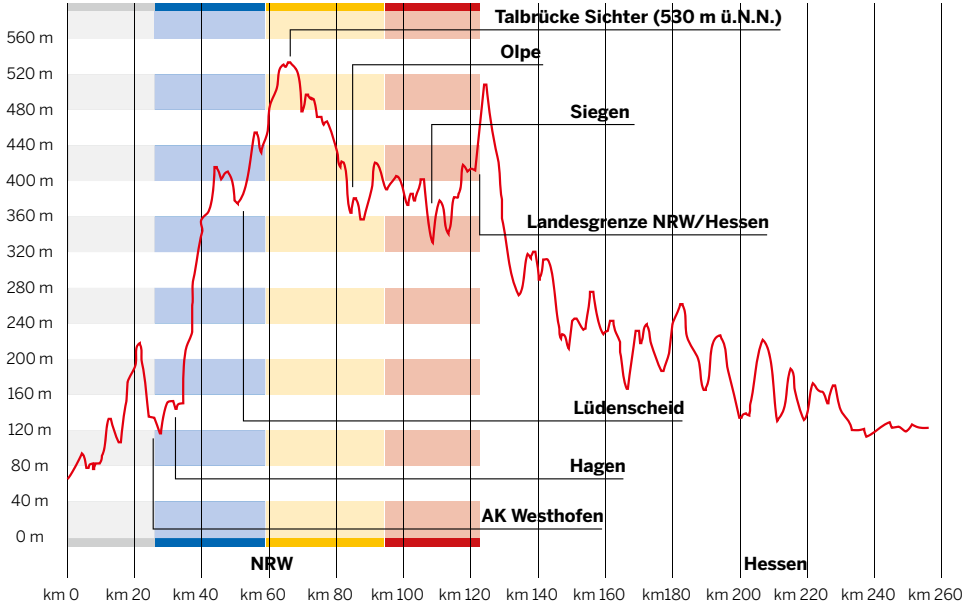
In diesen Fällen baut Straßen.NRW eine neue Brückenhälfte neben die bestehende Brücke. Über die läuft dann der gesamte Verkehr so lange, bis das alte Bauwerk abgerissen und die zweite Hälfte errichtet ist, die dann den Verkehr aufnimmt. Danach kommt der schwierigere Teil, denn die zuerst gebaute Brückenhälfte wird in die endgültige Lage geschoben. Die Lennetalbrücke bei Hagen, seit 2013 im Bau, ist ein solcher Fall. Den hat man selbst europaweit nicht alle Tage, vor allem nicht mit einer fast einen Kilometer langen Brücke. Immerhin ist der bei der Lennetalbrücke zu verschiebende Überbau noch ein gerades Teilstück. Bei der Rinsdorfer Brücke weiter im Süden ist die Herausforderung noch ein wenig größer: Hier ist vorgesehen, die Brückenhälfte samt allen Pfeilern an die „richtige" Stelle zu schieben. Und das auch noch bei einem Teilstück, das eine leichte Kurve ist. Man darf sich also auf ein spannendes Stück Bauwerkstechnik einstellen – läuft alles nach Plan, kommen 2019/20 die Hydraulikzylinder zum Einsatz, die die Brückenhälfte ganz langsam verschieben. Die Ingenieure rechnen mit etwa einem Tag Verschiebezeit. Das Verfahren selbst bringt keine Verkehrsbeeinträchtigungen mit sich – bis die Brückenhälfte in ihrer Position ist, kann der Verkehr auf der zweiten neu gebauten Hälfte der Talbrücke weiterfließen.

Verkehrsbehinderungen minimieren

Gleichwohl kann ein so großes Gesamtprojekt wie die Erneuerung einer ganzen Autobahn bei laufendem Verkehr nicht ohne Verkehrsbehinderungen vonstatten gehen. Doch arbeiten die Planer intensiv daran, dass diese Einschränkungen in den möglichen Grenzen gehalten werden. Das beginnt bei der räumlichen und zeitlichen Verteilung aller Vorhaben und reicht bis zur Koordination rund um die Vorbereitung der Baustellen (siehe Kapitel „Das Projekt“). So wird ganz bewusst sowohl im Süden als auch im Norden der A45 begonnen – denn nördlich von Lüdenscheid und südlich vom Kreuz Olpe ist das Verkehrsaufkommen höher als dazwischen.

Koordinierung mit Kollegen in Hessen und bei Straßen.NRW

Doch auch weitab der eigentlichen Schauplätze wirkt sich das Großprojekt aus. So ist die metallverarbeitende Industrie in Sauer- und Siegerland auf funktionierenden Schwerlastverkehr angewiesen. Daher hat eine Projektgruppe von Straßen.NRW Ausweichrouten abseits der A45 erarbeitet, die für solche Verkehre bis zu 299 Tonnen Gesamtgewicht grundsätzlich geeignet sind. Allerdings müssen diese Strecken – und hier insbesondere die Brücken – noch optimiert werden. Schließlich gilt es, möglichst keine Engpässe für den Schwerlastverkehr entstehen zu lassen. Kommunikationsbedarf gibt es zudem nach außen wie nach innen. So steht das A45-Projektteam bei Straßen.NRW in ständigem Austausch mit dem zuständigen Dezernat von Hessen Mobil, um sich auch über Landesgrenzen hinweg abzustimmen. Aber auch die Kollegen aus den acht für die A45 zuständigen Dienststellen von Straßen.NRW müssen eingebunden sein. Schließlich gilt es, die großen Neu- und Ausbauvorhaben mit den laufenden Erhaltungsmaßnahmen zu koordinieren, um alle Aktivitäten optimal miteinander zu verzahnen.



Geländeprofil im Verlauf der A45 – auf der NRW-Seite muss sie mehr Höhenmeter in kürzerer Distanz überwinden. Die Farben kennzeichnen die Haupt-Streckenabschnitte (siehe Abschnitt „Der Plan“). Sie finden sich auch vor Ort an den Bauwerken selbst wieder. Das legt das „Gestaltungshandbuch“ fest (siehe Abschnitt „Das Projekt“).

Die Partner

Ein Masterplan für die A45. Gesellschaftliche Kräfte in Beirat gebündelt. Wirtschaft unterstützt den Ausbau.

Die Bauarbeiten an der A45 wirken sich auf uns alle aus: den Spediteur, den Pendler, den Geschäftsreisenden, den Lieferanten, den Urlauber, den Rettungssanitäter oder den Durchreisenden. Auch Anwohner sind betroffen und schließlich ist auch der Naturraum berührt.
Daher erwarten die Menschen, dass sie frühzeitig und umfassend informiert und nicht von Planungen überrascht werden. Mit dem „Masterplan A45“ haben die drei Industrie- und Handelskammern Dortmund, Hagen und Siegen gemeinsam mit der Universität Siegen Handlungsempfehlungen zur Koordination der Baumaßnahmen und zur Beteiligung der Öffentlichkeit erarbeitet. In enger Zusammenarbeit mit Straßen.NRW werden öffentlichkeitswirksame Projekte und Aktivitäten angestoßen, um deutlich zu machen, wie wichtig die Erneuerung der A45 ist. Ziel ist, die unterschiedlichen Interessen auch über enge gesetzliche Vorschriften hinaus zusammenzuführen. Ein möglichst reibungsloser Ablauf in Planung und Bauausführung trägt dazu bei, die Bauphasen im Interesse aller so kurz wie möglich zu halten – also eine echte Win-win-Situation.

Beirat Masterplan A45 begleitet Planungs- und Baufortschritt:

Interessen früh deutlich machen, Ideen einbringen und im Alltag für die Erneuerung der A45 werben - dieser Aufgabe widmen sich die Mitglieder im Beirat Masterplan A45. Persönlichkeiten aus unserer Region zwischen Dortmund und Haiger/Burbach wirken als „Botschafter“. Durch eine stetige Information über Planungs- und Baufortschritte und deren Weitervermittlung im täglichen Umfeld tragen die Beiratsmitglieder zum Erfolg des Großprojektes bei. Sie helfen, hierfür eine breite Akzeptanz zu gewinnen. Ein grundsätzliches Verständnis für die Arbeiten macht vieles leichter, denn angesichts der größten Straßenbaustelle Deutschlands muss mit erheblichen Beeinträchtigungen gerechnet werden, die Ärger und Frust hervorrufen können.
Zu den Mitgliedern im Beirat Masterplan A45 gehören Landräte, Landtags- und Bundestagsabgeordnete, Unternehmer, Vertreter des Landesverkehrsministeriums, Vertreter des Umweltschutzes, Wissenschaftler, Vertreter der Industrie- und Handelskammern und des Landesbetriebs Straßen.NRW.

Eine Unternehmerinitiative für die A45:

Die Unternehmen entlang der Sauerlandlinie sehen in der A45 eine Lebensader. Sie ist wichtig für den Güter- und Warenverkehr nicht nur in Deutschland, sondern in Europa. Die Autobahn verbindet unsere Region auf kurzem Wege mit den Ballungszentren an Rhein und Ruhr. Damit erhöht sie nicht nur die Standortgunst des heimischen Wirtschaftsraumes – sondern steigert auch unsere Lebensqualität.
Die Unternehmen im Umfeld der A45 haben sich deshalb bereit erklärt, aktiv an einer möglichst schnellen Erneuerung der A45 mitzuwirken. In der Unternehmerinitiative A45 werben engagierte Unternehmer für das Projekt. Ein Teil ihrer ursprünglichen Forderungen, wie die Bereitstellung der Gelder für die neue A45, wurde zwischenzeitlich berücksichtigt. Im Masterplan A45 setzt sich die Initiative unter anderem für eine frühzeitige und zielgerichtete Information der Unternehmen über die Einrichtung neuer Baustellen und Umgehungsstrecken ein.

Projektgruppe A45
Dipl.-Ing. Karl-Josef Fischer
Untere Industriestraße 20
57250 Netphen
Telefon: 0271-3372-242
karl-josef.fischer@strassen.nrw.de

Geschäftsstelle Masterplan A45
Hans-Peter Langer
Koblenzer Str. 121
57072 Siegen
Telefon: 0271-3302-313
hans-peter.langer@siegen.ihk.de
www.a45wirdneu.de

Unternehmerinitiative A45
c/o IHK Südwestfalen
Jan Tornow
Bahnhofstraße 18
58095 Hagen
tornow@hagen.ihk.de
www.unternehmerinitiative-a45.de

Verwendungshinweis

Diese Druckschrift wird im Rahmen der Öffentlichkeitsarbeit der Landesverwaltung Nordrhein-Westfalen herausgegeben. Sie darf weder von Parteien noch von Wahlbewerbern oder Wahlhelfern während eines Wahlkampfes zum Zweck der Wahlwerbung verwendet werden. Dies gilt für Landtags-, Bundestags- und Kommunalwahlen sowie für die Wahl des Europäischen Parlaments.

Missbräuchlich ist besonders die Verteilung auf Wahlveranstaltungen, an Informationsständen der Parteien sowie das Einlegen, Aufdrucken oder Aufkleben parteipolitischer Informationen und Werbemittel.

Untersagt ist gleichfalls die Weitergabe an Dritte zum Zweck der Wahlwerbung. Eine Verwendung dieser Druckschrift durch Parteien oder sie unterstützende Organisationen ausschließlich zur Unterrichtung ihrer eigenen Mitglieder bleibt hiervon unberührt.

Unabhängig davon, wann, auf welchem Weg und in welcher Anzahl diese Schrift dem Empfänger zugegangen ist, darf sie auch ohne zeitlichen Bezug zu einer bevorstehenden Wahl nicht in einer Weise verwendet werden, die als Parteinahme der Landtagsregierung zugunsten einzelner politischer Gruppen verstanden werden könnte.