

Die Bundesstraße 54/54n

Die Bundesstraße 54 gehört – neben den Autobahnen – zu den wichtigsten Straßenverbindungen Westfalens. Sie führt von Enschede (Niederlande) über Gronau, Steinfurt, Münster, Werne, Lünen, Dortmund, Herdecke, Hagen, Lüdenscheid, Meinerzhagen, Olpe und Siegen zur Landesgrenze bei Burbach, um schließlich über Limburg die hessische Landeshauptstadt Wiesbaden zu erreichen.

Fast alle Teilstücke dieser Fernverbindung gehörten bereits im Mittelalter zu wichtigen Handelswegen oder Pilgerrouten. Im Zentrum Dortmunds beispielsweise kreuzte die heutige B 54 als Nord-Süd-Handelsverbindung den in West-Ost-Richtung verlaufenden Hellweg.

Der südliche Abschnitt der heutigen B 54 zwischen Hagen und Siegen, der gegenwärtig als „Eisenstraße“ auch eine touristische Bedeutung erlangt hat, erlebte im und seit dem 18. Jh. eine besondere Blüte, als einerseits Metallindustrie und Bergbau, andererseits die zunehmende Arbeitsteilung zu einer immer stärkeren Verkehrsentwicklung führten.

Die Belastungen durch und für den zunehmenden Verkehr wurden vergrößert durch die Raumeinengung in Flusstälern, etwa im Volmetal, sowie durch die teilweise sehr dichte Bebauung infolge der Flächenkonkurrenzen von Siedlungs- und Gewerbeflächen.

Das hohe Verkehrsaufkommen nahm in der zweiten Hälfte des 20. Jh.s noch zu, trotz des Baus vor allem der A 45 (Sauerlandlinie) und nördlich von Dortmund der A 1 (Hansalinie). Denn die an der Bundesstraße 54 liegenden Oberzentren wurden oder blieben u. a. für die größer werdende Zahl der Pendler wichtige Ziele. Etliche dieser Pendler fahren mit dem privaten PKW über die B 54.

Insbesondere für die Abschnitte, in denen die Bundesstraße durch enge Ortslagen führt bzw. führte, wurden schon bald Ausbaupläne entworfen. In einigen Fällen beinhalten diese eine Vermehrung der Fahrspuren. In Lünen beispielsweise plant man seit langem den vierspu-

Pendlerströme 2013 (Auswahl)	Anzahl
Lünen → Dortmund	9 473
Hagen → Dortmund	3 873
Dortmund → Hagen	4 421
Herdecke → Hagen	2 042
Kreuztal → Siegen	4 126
Steinfurt → Münster	3 225
Altenberge → Münster	2 136

Tab. 1: Tägliche Pendlerströme über die B 54 n im Jahr 2013 (Quelle: IT.NRW 2014)

rigen Ausbau der B 54, der dortigen „Dortmunder Straße“. Im Januar 2015 wurde die Einleitung eines entsprechenden Planfeststellungsverfahrens angekündigt.

Anderswo schien eine Verbesserung der Verkehrssituation für die B 54 nur durch eine Neugestaltung der Trassenführung möglich zu sein, wobei vor allem Umgehungsstraßen eine zentrale Rolle spielen. Solche neuen Trassenführungen wurden in den letzten Jahrzehnten vor allem zwischen der niederländischen Grenze und Münster sowie im Bereich von Siegen verwirklicht. In beiden Fällen heißen die neuen Trassen jeweils „B 54n“.

Bei Siegen erreicht man seit 2006 auf der neuen B 54 die von Olpe-Süd aus nach Osten verlängerte Autobahn A 4. Die „alte“ B 54 wurde zwischen Siegen und Kreuztal-Krombach größtenteils durch die

neue „Hüttentalstraße“ ersetzt. Diese verläuft als vier- und fünfspurige, aufgeständerte Hochbrückenstraße durch das Stadtgebiet von Siegen. Dafür verschwinden aus dem Innenstadtbereich seither nach und nach die alten B 54-Markierungen.

Außer der Innenstadtentlastung soll diese neue Straße – im Rahmen einer Optimierung der Regionalentwicklung – auch dazu beitragen, dass „die Regionen Sauerland und Siegerland enger zusammenrücken“, wie es der damalige nordrhein-westfälische Verkehrsminister 2006 formulierte.

Auch am anderen Ende der B 54, zwischen Gronau und Münster, wurde eine neue Trasse gebaut. Seit 2010, als der letzte Lückenschluss freigegeben wurde, ist dort die B 54 n durchgängig kreuzungs- und ampel-frei befahrbar.

Gerade diese Teilstrecke im nordwestlichen Münsterland hat eine lange und bewegte Geschichte hinter sich. Schon in den ersten Jahren des 19. Jh.s kam der Wunsch auf, den Handelsweg von Münster über Borghorst und Burgsteinfurt nach Enschede auszubauen. Die entsprechende Genehmigung hierzu wurde schließlich im Jahr 1840 erteilt. Der sog. „Blaue Brief“ mit der Bestätigung, die sogar die Unterschrift König Friedrich Wilhelms trug, hätte allerdings die Adressaten beinahe nicht erreicht, weil dieser Brief unfrankiert war und sowohl Borghorst als auch



Abb. 1: B 54 n nordwestlich von Altenberge (Foto: P. WITTKAMPF)

Burgsteinfurt sich zunächst weigerten, einen unfrei versandten Brief anzunehmen.

Die Bauarbeiten begannen im November 1844. An dem Projekt, das nach zehn Jahren schließlich erfolgreich abgeschlossen werden konnte, waren 200 bis 400 Bauarbeiter beteiligt.

Wegen des vor allem seit der Mitte des 20. Jh.s immer stärker werdenden Verkehrsaufkommens fasste man dann in den 1960er Jahren den Plan, die Verbindung zwischen Enschede und Münster als Autobahn A 314 neu zu bauen. Da sich dies nicht verwirklichen ließ, wurde die Bundesstraße 54 auf dieser Strecke als zumeist dreispurige Schnellstraße B 54n neu gebaut.

42 Jahre dauerte es, bis 2010 der letzte der insgesamt 13 Bauabschnitte realisiert war. Allein dieser letzte, 5,2 km lange Lückenschluss zwischen der Ortsumgehung Burgsteinfurt und dem Anschluss an die Bundesstraße 70 kostete etwa 21 Mio. €.

Als Vorteile dieser B 54n werden u. a. die Steigerung der wirtschaftlichen Attraktivität der Region, die Verbesserungen für den regionalen und überregionalen Verkehrsfluss, die Optimierung der Anbindung der Oberzentren Münster und Enschede (NL) sowie die Weiterentwicklung der grenzüberschreitenden deutsch-niederländischen Wirtschaftsbeziehungen im EUREGIO-Raum genannt. Ein im Jahr 2007 von der Industrie- und Handelskammer erstelltes Stärken- und Schwächen-Profil der Kommunen in Nord-Westfalen zeigt deutlich, dass Gemeinden wie z. B. Altenberge wirtschaftlich sehr stark von einer gut ausgebauten Straßenverbindung Münster–Enschede profitieren. In Altenberge sind nicht nur einige namhafte Unternehmen wie

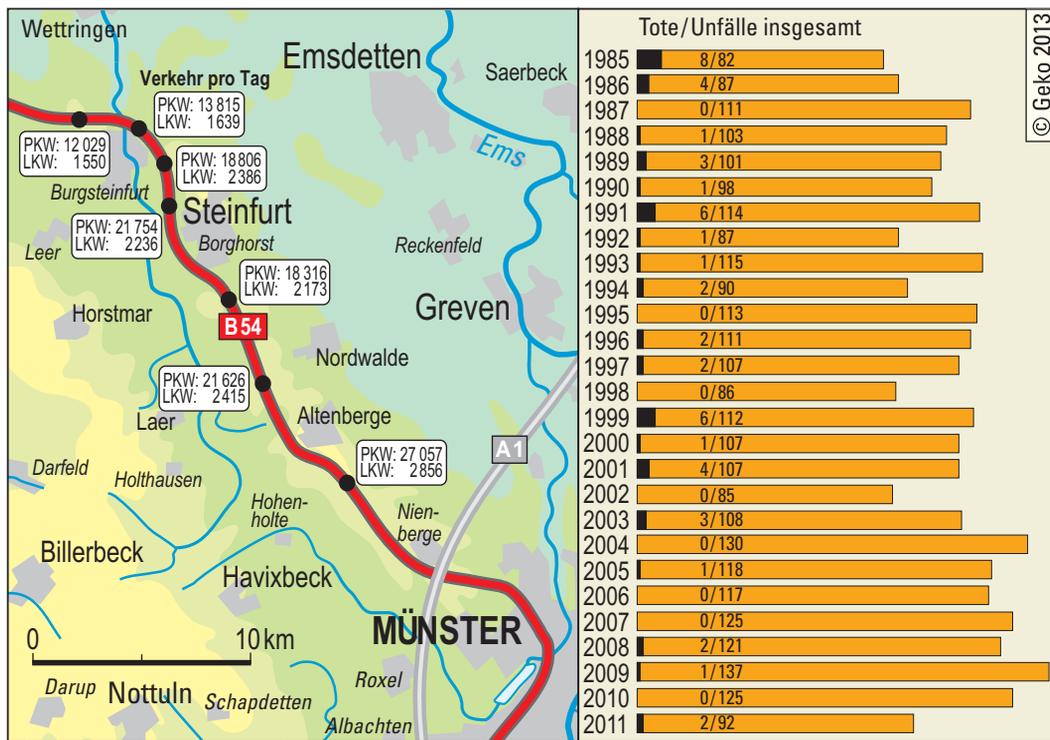


Abb. 2: B 54n – Verkehrsaufkommen pro Streckenabschnitt 2010 und Entwicklung der Unfallzahlen 1985–2011 (Quelle: WN, 20.01.2012)

Schmitz-Cargobull AG, Fa. Vollmer Kaffee, Essmann's Backstube usw. bereits in der Nähe der B 54n ansässig, sondern Altenberge hat hier auch in dem zusätzlichen Gewerbegebiet „Kümper IV“ weitere Ansiedlungsmöglichkeiten geplant.

Die lange Bauzeit der Strecke war vor allem durch die vielen Proteste, Klagen und Gerichtsverfahren bedingt, von denen fast jeder Bauabschnitt begleitet war. Sogar das Oberverwaltungsgericht war mehrmals eingeschaltet. Bei dem juristischen Tauziehen ging es u. a. um die Problemfelder Lärm, Naturschutz, Trassenführung und Zerschneidung landwirtschaftlichen Besitzes.

Aber nicht nur die juristischen Probleme und zeitlichen Verzögerungen beim Bau dieser Straße sorgten für Gesprächsstoff, sondern auch die Unfälle, die die Neubaustrecke bei manchen Menschen in Verruf brachten. In den 27 Jahren von 1985 bis 2011 waren hier 51 Tote zu beklagen, außerdem wurden bei den Unfällen 269 Personen schwer und 435 leicht verletzt (Abb. 2). In den Jahren 2012 bis 2014 kamen weitere sechs Todesopfer hinzu.

Im Zusammenhang mit den Unfällen wird immer wieder auch über eine Optimierung der 2+1-Fahrstreifenführung nachgedacht. Die dritte Fahrspur dient hierbei abschnittsweise gegenläufigen Fahrrichtungen. Zwischen Münster und Altenberge konnte durch den Bau einer trennenden Betonwand die Unfallträchtigkeit reduziert werden. Auf weiteren Abschnitten ist eine solche Trennung wegen der zu geringen Trassenbreite aber nicht möglich.

Mit 33 000 Fahrzeugen pro Tag zwischen Münster und Nordwalde im Jahr 2011 nimmt die B 54n – hinter der Umgehungsstraße Münster – bei den meistbefahrenen Straßen des Münsterlandes den zweiten Platz ein. Auch wegen dieser hohen Fahrzeugfrequenz hat der Regionalrat bei der münsterischen Bezirksregierung im Dezember 2012 beantragt, die B 54n zwischen dem Autobahnkreuz Münster Nord und Borghorst sowie zwischen Gronau und Ochtrup vier-spurig auszubauen.