



Hochsauerlandkreis Stadt Arnsberg Stadt Sundern

Minister Michael Groschek
Ministerium für Bauen, Wohnen,
Stadtentwicklung und Verkehr
des Landes Nordrhein-Westfalen
Jürgensplatz 1
40219 Düsseldorf

M. Dezember 2014

Fortschreibung des Bundesverkehrswegeplans

hier: Ortsumgehungen Arnsberg/Müschede und Sundern/Hachen im Zuge der B 229

Sehr geehrter Herr Minister Groschek,

trotz eindeutiger Voten der Gremien auf kommunaler und regionaler Ebene, und trotz zahlreicher intensiver Bemühungen der gesamten Region (Städte Arnsberg und Sundern, Hochsauerlandkreis, IHK Hellweg-Sauerland, Regionalrat Arnsberg, etc.) sowie der heimischen Bundes- und Landtagsabgeordneten wurden die o. g. Projekte nicht zur Bewertung an das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) gemeldet. Sollte es hier bis zum Ende des Jahres keine Nachmeldung durch das Land geben, bedeutet dies, dass bei beiden Projekten auf Jahrzehnte Stillstand herrschen wird. Betroffen sind die Anwohner, aber auch der vielen heimischen Unternehmen, die auf diese Verkehrsachse insbesondere als Zubringer zur A 46 angewiesen sind.

In zahlreichen Stellungnahmen aus Ihrem Haus haben Sie im Zusammenhang mit den beiden Projekten stets auf naturschutzfachliche Bedenken, sowie auf die zu erwartenden hohen Kosten und den langen Planungs- und Realisierungszeitraum verwiesen. Für uns ist diese Argumentation vor allem deshalb schwer zu verstehen, da es bei dem anstehenden Verfahrensschritt noch gar nicht um eine Entscheidung für oder gegen den Bau der beiden Ortsumgehungen geht, sondern vielmehr darum, ob die beiden Projekte im Zuge der Neuaufstellung des Bundesverkehrswegeplans einer fachlichen Bewertung mitsamt Nutzen-Kosten-Analyse unterzogen werden. Sollte es tatsächlich fachliche Gründe gegen die beiden Projekte geben, oder ist mit einem ungünstigen Nutzen-Kosten-Verhältnis zu rechnen, so wird sich dies im Ergebnis dieser fachlichen Bewertung niederschlagen.

Begründung

Verkehrsbedeutung

Die Region Südwestfalen ist die drittstärkste Industrieregion in Deutschland mit nahezu 150 Weltmarktführern. Allein im Hochsauerlandkreis liegt der Anteil des produzierenden Gewerbes an der Gesamtbeschäftigung bei über 45 %, im Wirtschaftsraum Sundern sogar bei 61 %. Das bedeutet, dass hier ein hoher Leistungsaustausch von Roh- und Halbfertigprodukten sowie Endprodukten stattfindet, der über leistungsfähige Verkehrswege als unverzichtbare Basisinfrastruktur abgewickelt werden muss.

Wir haben deshalb kein Verständnis für verschiedene über die Presse verbreitete Meldungen, es gebe für die Anbindung des Industriestandortes Sundern an die A 46 keinen Optimierungsbedarf. Die Bundesstraße B 229 ist die westliche von drei maßgeblichen Nord-Süd-Verbindungen des Hochsauerlandkreises. Sie verbindet die Regionen Hönnetal und Röhrtal über Arnsberg zur Autobahn A 46. Die aktuellen Zahlen aus der Straßenverkehrszählung 2010 (Müschede 10.702 Kfz/24 h, Hachen 9.169 Kfz/24 h) bestätigen die Bedeutung dieser Verkehrsachse. Es sollte daher im Rahmen des Bundesverkehrswegeplans 2015 in jedem Fall die verkehrliche Notwendigkeit unter planerischen und Nutzen-Kosten-Gesichtspunkten überprüft werden, ob und inwieweit der Kfz-Verkehr, insbesondere der Güter- und der Schwerlastverkehr, aus den v. g. Räumen, über eine leistungsfähige, möglichst direkte Straßenverbindung (OU) ohne Beeinträchtigung des Siedlungsbereichs in den Ortsdurchfahrten Arnsberg-Müschede und Sundern-Hachen realisierbar ist.

Ein Teil des Netzkonzeptes B229/L 519 ist mit der OU Hüsten bereits umgesetzt. Es hat eine nachhaltige Entlastung des Ortskernes von Arnsberg-Hüsten bewirkt, wodurch neue Impulse für die Zentrenentwicklung gesetzt werden konnten.

Verfahren Bundesverkehrswegeplan

Vor dem Hintergrund immer enger werdender finanzieller Spielräume wurde das Verfahren zum Bundesverkehrswegeplan in einem aufwendigen Prozess überarbeitet und verfeinert. Dabei liegt der Fokus auf dem Erhalt der bestehenden Infrastruktur. Die Grundkonzeption des BVWP 2015 orientiert sich bei der Dringlichkeitseinstufung von Aus- und Neubauprojekten streng am Bedarf und entwickelt so ein Nationales Prioritätenkonzept. Die Bewertung erfolgt gem. BMVI für alle Projekte einheitlich.

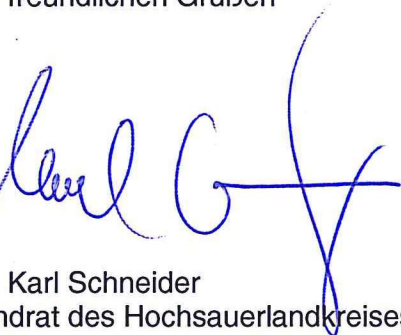
Projekte im Zuge der B 229

Die OU Arnsberg/Müschede und Sundern/Hachen sind, wie bereits erwähnt, nicht vom Land NRW an den Bund zur Bewertung gemeldet worden. Betrachtet man alle gemeldeten Maßnahmen, so lässt sich keine fachlich nachvollziehbare Begründung für die Nichtberücksichtigung dieser beiden Maßnahmen finden. Sollte das Land NRW weiterhin die Auffassung vertreten, diese Projekte nicht zu melden, so werden die beiden Ortsumgehungen damit einem anerkannten fachlichen Bewertungsverfahren entzogen. Dies kann jedoch nicht im Sinne einer fachlich fundierten Bedarfsplanung sein.

Die Bedeutung der Verkehrsinfrastruktur für die Region kommt auch in der gemeinsamen Resolution des Hochsauerlandkreises und der Städte und Gemeinden zur Priorisierungsliste des Landes Nordrhein-Westfalen zu den Bedarfsplanmaßnahmen des Bundes und dem Landesstraßenbedarfsplan Stufe 1 zum Ausdruck, die als Anlage beigefügt ist.

Wir bitten Sie daher, die o. g. Maßnahmen in den anstehenden Gesprächen mit dem Bund doch noch für das Bewertungsverfahren anzumelden.

Mit freundlichen Grüßen



Dr. Karl Schneider
Landrat des Hochsauerlandkreises



Hans-Josef Vogel
Bürgermeister der Stadt Arnsberg



Detlef Lins
Bürgermeister der Stadt Sundern



Ralf Kersting
Präsident der IHK Arnsberg, Hellweg Sauerland

Anlage

Resolution des Hochsauerlandkreises und der Städte und Gemeinden zur Priorisierungsliste des Landes Nordrhein-Westfalen zu den Bedarfsmaßnahmen des Bundes und dem Landesstraßenbedarfsplan Stufe 1

Angesichts sinkender Mittel für den Neu- und Ausbau von Straßen hat die Landesregierung die Prioritäten für Straßenbauvorhaben in Nordrhein-Westfalen überarbeitet. Der Landrat des Hochsauerlandkreises sowie die Bürgermeister der Städte und Gemeinden im Hochsauerlandkreis nehmen dazu gemeinsam wie folgt Stellung:

Vorab sei darauf hingewiesen, dass auch aufgrund eigener Erfahrungen in Zeiten knapper Kassen grundsätzlich für notwendige und erforderliche Sparmaßnahmen volles Verständnis aufgebracht wird. Ebenso ist es wichtig, dass auch der Erhaltung der vorhandenen Infrastruktur mehr Bedeutung zugemessen wird.

Trotz der nachvollziehbaren Argumente sind die Auswirkungen dieser Entscheidung der Landesregierung im Hochsauerlandkreis jedoch besonders gravierend. Die leistungsstarke Wirtschaftsregion und gleichzeitig Tourismusregion Nr. 1 in NRW ist aufgrund fehlender Alternativen wie kaum eine andere Region auf ein leistungsfähiges Straßenverkehrsnetz angewiesen. Durch die mit dieser Priorisierungsliste verbundene Aufschiebung wichtiger Verkehrsprojekte wird die Entwicklung entscheidend gebremst. Nachfolgend sollen die Auswirkungen auf die Region noch einmal verdeutlicht werden:

- **Raumordnerischer Aspekt**

Mobilität als Raumüberwindung von Personen und Gütern ist seit jeher eine zentrale Voraussetzung für den Wohlstand einer Gesellschaft. Die hierarchische Gliederung des Straßennetzes korrespondiert daher mit der zentralörtlichen Gliederung in der Raumordnung. Im Raumordnungsbericht 2005 (ROB) ist die Erreichbarkeit von Oberzentren als ein wichtiger Indikator für die Versorgungsqualität innerhalb einer Region dargestellt. Der zeichnerischen Darstellung im ROB zur Zentrenreichbarkeit ist zu entnehmen, dass große Teile des Hochsauerlandkreises bereits heute durch die bestehende Verkehrsferne zu den Zentren ganz besonders benachteiligt sind. Das liegt daran, dass die Landesstraßen teilweise die einzige Verkehrsverbindung zum bundesweiten Straßennetz darstellen und oft die Verbindungsfunktion von Bundesstraßen erfüllen müssen. Sie sind für die Sicherstellung gleicher Lebensbedingungen und Entwicklungsmöglichkeiten für den Hochsauerlandkreis und seine Städte und Gemeinden unverzichtbar.

Die schlechte Zentrenreichbarkeit führt auch dazu, dass die Region in den neu definierten Raumkategorien des Raumordnungsberichtes zum Teil als peripherer Raum dargestellt wird. Dies spiegelt jedoch keinesfalls die wirtschaftliche Leistungsfähigkeit der Region wider.

- **Wirtschaftliche Bedeutung**

Der Anteil des produzierenden Gewerbes liegt im Hochsauerlandkreis bei über 45 %. Das bedeutet, dass hier ein hoher Austausch von Rohmaterial und Endprodukten stattfindet, der über leistungsfähige Verkehrswege abgewickelt werden muss. Ein wichtiges Kriterium für diesen Austausch von Gütern sowie die Raumüberwindung von Personen (z.B. im Tourismus) ist die Reisegeschwindigkeit. Die erforderlichen Reisegeschwindigkeiten werden aber aufgrund des Straßenzustands oder fehlender Ortsumgehungen nicht erreicht. Der Hochsauerlandkreis als flächengrößter Kreis in NRW und damit auch die Städte und Gemeinden sind auf ein gut ausgebautes Straßennetz zur Sicherstellung dieser Mobilität in hohem Maße angewiesen. Daher ist die Region durch die vom Land vorgenommene Priorisierung, im Verhältnis zu anderen Regionen NRW's, die direkt über das überregionale Straßennetz erschlossen werden, ganz besonders negativ betroffen. Diese wirtschaftsstarke Region wird damit in ihrer wirtschaftlichen Entwicklung gebremst und in ihrer Konkurrenzfähigkeit langfristig geschwächt. Das bedeutet, dass die verkehrspolitischen Schwerpunkte dort gesetzt werden müssen, wo wirtschaftliche Entwicklungspotenziale in hohem Maß vorhanden

sind und entsprechende Impulse für die wirtschaftliche Entwicklung erwartet werden können.

• **Netzwerkung**


In der Landesplanung hat bislang die Stärkung von Verkehrsachsen immer eine hohe Priorität gehabt (LEP D.I.2.). Dieses richtige Prinzip wird nunmehr durch die vorgenommenen Entscheidungen der Landesregierung verlassen und führt insgesamt zu einer Schwächung der Verkehrsinfrastruktur gerade auch gegenüber anderen Bundesländern. Für eine ländliche aber wirtschaftlich dennoch stark entwickelte Region wie den Hochsauerland mit seinen Städten und Gemeinden wirkt sich dies besonders negativ aus. Der Verkehrsträger Straße kann seine volle Wirkung nur mit einer klaren Akzentsetzung auf die überregionale Integration der Verkehrsnetze mit den entsprechenden Reisegeschwindigkeiten entfalten. Nur so ist die wesentliche Grundlage für den Austausch von Gütern, die Abwicklung des Freizeit- und Urlaubsverkehrs, sowie die Anbindung von Punktinfrastrukturen (Bahnhöfe, etc.) in der Region sicher zu stellen.


Für den Hochsauerlandkreis und seine Städte und Gemeinden ist es für die weitere, positive Entwicklung unabdingbar, dass die für die Region unverzichtbaren Straßenprojekte mit den vordringlichen Bewertungen in den Bedarfsplänen des Bundes und des Landes enthalten bleiben und möglichst einer schnellen Realisierung zugeführt werden. Damit wird die Wettbewerbsfähigkeit der zahlreichen kleinen und mittelständischen Unternehmen des produzierenden Gewerbes, die z. T. zu den Weltmarktführern gehören, erhalten und weiter gestärkt. Mit der vorhandenen Verkehrsinfrastruktur und der Einstufung in der Priorisierungsliste des Landes wird sich die derzeitige Leistungsfähigkeit der Region nicht halten lassen.

Aufgrund der genannten Gründe wird die Landesregierung daher aufgefordert, ihre Entscheidung nochmals zu überdenken.



Dr. Karl Schneider
Landrat Hochsauerlandkreis



Hans-Josef Vogel,
Bürgermeister der Stadt Arnberg



Ralf Péus,
Bürgermeister der Gemeinde Bestwig

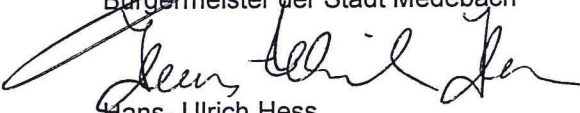

Franz Schrewe,
Bürgermeister der Stadt Brilon



Stephan Kersting,
Bürgermeister der Gemeinde Eslohe



Michael Kronauge,
Bürgermeister der Stadt Hallenberg



Hubertus Klenner,
Bürgermeister der Stadt Marsberg



Thomas Grosche,
Bürgermeister der Stadt Medebach


Hans-Ulrich Hess,
Bürgermeister der Stadt Meschede


Wolfgang Fischer,
Bürgermeister der Stadt Olsberg


Bernhard Halbe,
Bürgermeister der Stadt Schmallenberg


Detlef Lins,
Bürgermeister der Stadt Sundern


Werner Eickler,
Bürgermeister der Stadt Winterberg