

Verkehrsinfrastruktur der Flächenregion Südwestfalen in der Schiefelage

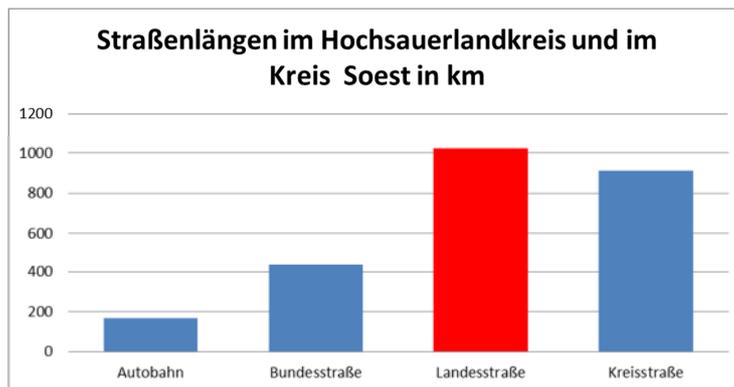


Warum braucht die Region
Hellweg-Sauerland mehr Mittel für die
Landesstraßen?



Landesstraßen als wesentlicher Standortfaktor der Flächenregionen

Die immense Bedeutung, die eine gute Verkehrsanbindung für die Standortqualität insbesondere der produzierenden Unternehmen hat, ist mittlerweile unumstritten. Südwestfalen, die drittstärkste Industrieregion Deutschlands, ist über das sie umgebende ringförmig angeordnete Autobahnnetz gut an die internationalen Märkte angebunden. Weit weniger gut hingegen sind die innere Erschließung und die Zuführung des Verkehrs zu den großen Achsen. Hier ist Südwestfalen und insbesondere der IHK-Bezirk Arnsberg mit der Region Hellweg-Sauerland vielfach auf das nachgeordnete Netz der Landesstraßen angewiesen. Die Landesstraßen sind hier die Kategorie mit dem größten Streckenanteil.



Angaben gerundet in km / Quelle: Straßen.NRW

Nur über die Landesstraßen sind viele Gewerbegebiete, aber auch einzelbetriebliche Standorte in z.T. kleinen Ortsteilen zu erreichen. Das ist für große Teile Deutschlands untypisch, in Südwestfalen jedoch der Regelfall. Zahlreiche nachweislich weltmarktführende Unternehmen sind bei uns auf eine Anbindung über das Landesstraßennetz essentiell angewiesen – sei es für den Güterverkehr, den Geschäftsreiseverkehr oder den Berufsverkehr der Mitarbeiter.

Höherer Bau- und Unterhaltungsaufwand durch Topografie und Witterung

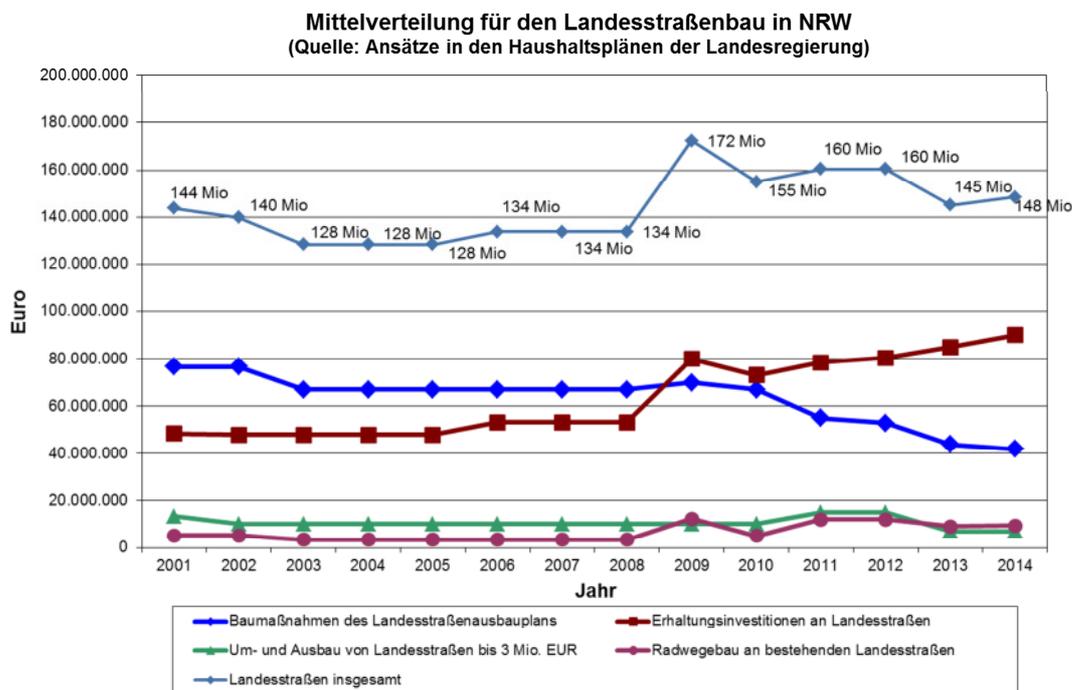
Die topografische Situation der Mittelgebirgsregion Sauerland bringt es zwangsläufig mit sich: Die Baukosten bei Neu- und Ausbauten sind deutlich höher und die Witterung mit höheren Niederschlägen und längeren und intensiveren Frostperioden setzen der Substanz deutlich mehr zu als in den Flachlandregionen. Deshalb müsste hier zum Substanzerhalt eigentlich mehr investiert werden.

Schlechter Straßenzustand in Südwestfalen

Trotz dieser offensichtlichen Bedeutung des Landesstraßennetzes wird seit Jahren – nicht nur in Südwestfalen – zu wenig investiert. Zwangsläufig verschlechtert sich der Zustand der Landesstraßen kontinuierlich; es wird im doppelten Sinne des Wortes auf Substanz gefahren. Einer Studie der Uni Siegen zufolge (vgl. Steinbrecher 2008a: 74f) sind landesweit mehr als 40 % der Straßen in schlechtem oder sehr schlechtem Zustand. In Südwestfalen liegt dieser Wert bei fast 60 % und damit sogar noch um den Faktor 1,5 höher. Auch die Unfallhäufigkeit ist entsprechend. Landesstraßen gehören zu den Strecken mit der höchsten Unfallwahrscheinlichkeit mit Personenschaden, allen voran der Hochsauerlandkreis. Ein enger Zusammenhang von unterlassenen Unterhaltungsinvestitionen, schlechtem Straßenzustand und Unfallhäufigkeit darf da wohl angenommen werden.

Investive Ausgaben des Landes

Seit dem Jahr 1980 sind laut den jeweiligen Haushaltsansätzen in Nordrhein-Westfalen die investiven Ausgaben von umgerechnet 278,7 Millionen Euro auf 148,4 Millionen Euro im Jahr 2014 gesunken. Die Verkehrsstärke ist demgegenüber in den letzten Jahrzehnten deutlich angewachsen (vgl. Steinbrecher 2008b: 3). Das Resultat dieser gegenläufigen Entwicklung zeichnet sich in den Flächenregion Südwestfalen mit einem Anteil an Landesstraßen in schlechtem bis sehr schlechtem Zustand von ca. 60 % deutlich ab.



Zwar sind in den letzten Jahren in den Landeshaushalten steigende Ansätze für Erhaltungsinvestitionen an Landesstraßen zu verzeichnen. Von diesen Erhaltungsinvestitionen entfallen aber lediglich die Hälfte auf die Instandsetzung und Erneuerung der Fahrbahnen (vgl. Steinbrecher 2012: 22). Hier kann nur gegengesteuert werden, indem jährlich deutlich mehr Mittel in die Erneuerung und Instandsetzung investiert werden. Allein um den maroden Zustand der Straßen auf dem Standard von 2004 zu erhalten, bedürfte es jährlicher Investitionen von 100 Mio. € (vgl. Steinbrecher 2012: 21) in das Landesstraßennetz. Folglich liegen die Finanzausgaben des Landes nach wie vor weit unter den notwendigen Ausgaben zur Erhaltung und zum Ausbau der Landesstraßen.

Mittlerweile hat sich der landesweite Nachholbedarf auf 458 Mio. € aufgestaut (vgl. Steinbrecher 2012: 23). Je eher in dieser Situation in den Erhalt investiert wird, desto besser kann ein weiterer Substanzverzehr aufgehalten werden. Anderenfalls sind die Prognosen so eindeutig wie alarmierend: Auf jedem sechsten Kilometer der Landesstraßen wird die Verkehrssicherheit künftig (Prognose 2024) nicht mehr gewährleistet sein (vgl. Steinbrecher 2012: 23).

Angesichts der angespannten finanziellen Lage der öffentlichen Haushalte ist es grundsätzlich begrüßenswert, dem Grundsatz „Erhalt vor Neubau“ zu folgen. Ungeachtet des Sanierungsstaus muss der Landeshaushalt aber auch Neuinvestitionen ermöglichen. Oftmals bereits seit Jahrzehnten benötigte Ortsumgehungen, die zur Entlastung der Bürger und auch der Unternehmen führen, dürfen nicht weiter auf die lange Bank geschoben werden. Durch zusätzliche Mehrbelastungen der Ortsdurchfahrten entstehen Schäden, die sich durch Umgehungen vermeiden ließen. Dabei ist es selbstverständlich, dass eine Konzentration auf notwendige Projekte erfolgen muss, die eine hohe Priorität aufweisen.

Der schlechte Zustand des in Südwestfalen für die Erschließung der Wirtschaftsstandorte besonders bedeutsamen Landesstraßennetzes entwickelt sich mehr und mehr zu einem echten Wettbewerbsnachteil für die drittstärkste Industrieregion Deutschlands.

Die vom Verkehrsausschuss der IHK Arnsberg exemplarisch gewählten schlechtesten Landesstraßen:



Hochsauerlandkreis: L 519 Sundern-Stemel



Kreis Soest: L 670 Möhnesee-Berlingsen

Ausgewogene Mittelverteilung

Bei der Priorisierung der Haushaltsmittel für Landesstraßenbaumaßnahmen ist vor allem die Verkehrsbelastung maßgeblich. Dies führt oft zur Benachteiligung ländlicher Regionen, in denen die absolute Verkehrsbelastung geringer, die Erschließungsbedeutung einer Landesstraße jedoch relativ betrachtet höher ist. Deshalb müssen künftig bei der Mittelverteilung neben Belastungsfaktoren auch der Aspekt der Verbindungsfunktion und die Bedeutung der betreffenden Strecke zur Verbesserung der Erreichbarkeit in der Region berücksichtigt werden.

Aus diesen Gründen fordert der Verkehrsausschuss der IHK Arnsberg:

- Aufstockung der investiven Ausgaben für den Aus- und Neubau sowie für Erhaltungsmaßnahmen
- Zeitnahe Investitionen in den Erhalt des Landesstraßennetzes, um den weiteren Substanzverzehr aufzuhalten
- Mittelvergabe nicht allein an Belastungsfaktoren ausrichten

Literaturverzeichnis / Quellenangaben:

Steinbrecher, Jürgen; Schubert, Torsten (2008a): Landesstraßen – eine vernachlässigte Straßenkategorie. Bedeutung des Landesstraßennetzes für Südwestfalen. Verkehrsverband Westfalen e.V., Dortmund.

Steinbrecher, Jürgen (2008b): Landesstraßen – eine vernachlässigte Straßenkategorie. Kurzfassung der Ergebnisse. Verkehrsverband Westfalen e.V., Siegen.

Steinbrecher, Jürgen (2012): Studie zum Zustand der Landesstraßen in Südwestfalen. Fortschreibung von Daten und Aktualisierung von Ergebnissen der Landesstraßenstudie aus dem Jahr 2008. Siegen. Bilder/Grafiken: IHK Arnsberg

Ansprechpartner:

Stephan Britten
Geschäftsbereich Standortpolitik,
Innovation und Umwelt
Königstraße 18-20, 59821 Arnsberg
Tel: 02931/878-271
Email: britten@arnsberg.ihk.de