

Herausgeber:

- Verkehrsverband Westfalen-Mitte e.V., Märkische Straße 120, 44141 Dortmund
- Arbeitsgemeinschaft B 55
Gemeinsame Geschäftsführung durch:
Industrie- und Handelskammer für das Südöstliche Westfalen zu Arnsberg und
Industrie- und Handelskammer Siegen

Verfasser:

Gerhard Eifler, Verkehrsverband Westfalen-Mitte
Thomas Frye, IHK Arnsberg
Heinz-Gerd Kraft, Kreis Olpe
Heinz Rosen, Hochsauerlandkreis
Hans Stötzel, IHK Siegen
Werner von Buchwald, IHK Arnsberg
Dr. Jürgen Wutschka, Kreis Soest

Unter Mitwirkung von:

Klaus-Peter Trockel, Westf. Straßenbauamt Meschede
Erhard Hermes, Westf. Straßenbauamt Meschede
Klaus-Heinz Münker, Westf. Straßenbauamt Siegen

Dortmund / Arnsberg / Siegen, im September 1999
Nachdruck, auch im Auszug, nur mit Quellenangabe gestattet.

Gliederung

Vorwort

1. Die Arbeitsgemeinschaft B 55 und ihre Zielsetzung

- 1.1 Die Arbeitsgemeinschaft B 55 bis 1984
- 1.2 Die Zielsetzungen der neugegründeten Arbeitsgemeinschaft

2. Die Verkehrsinfrastruktur im Großraum zwischen A 2 und A 45

- 2.1 Der Ost-West-Korridor als verbindende Achse der Oberzentren
- 2.2 Die Funktion der B 55 im Großraum zwischen A 2 und A 45
- 2.3 Die Verkehrsbelastung auf der B 55 und die weiteren Entwicklungstendenzen

3. Standortbedingungen der Wirtschaft im Verlauf der B 55

- 3.1 Die Erschließungsfunktion der B 55 für die Wirtschafts- und Gewerbestandorte in ihrem Einzugsbereich
- 3.2 Unzulänglichkeiten und Ausbaubedarf der B 55 aus Sicht der Wirtschaft
- 3.3 Die Standortsituation an der B 55 aus Sicht der Wirtschaft - Ergebnisse einer Unternehmensbefragung

4. Die städtebaulichen Entwicklungsperspektiven

- 4.1 Entwicklungsmöglichkeiten innerstädtischer Handelsstandorte
- 4.2 Bedeutung und Funktion sowie Probleme des Fremdenverkehrs an der B 55
- 4.3 Die Steigerung der Wohn- und Lebensqualität in den Ortsdurchfahrten

5. Verkehrspolitische Folgerungen

Anhang: Projektliste der Arbeitsgemeinschaft B 55

Vorwort

Die Bundesstraße 55 gehört zu den wichtigsten Nord-Süd-Verbindungen Westfalens. Sie verbindet Ostwestfalen mit der Hellweg-Region und dem Sauer- und Siegerland und stellt in ihrem Verlauf zwischen Rheda-Wiedenbrück und Olpe Anschlüsse zu insgesamt fünf Bundesautobahnen her.

Leider wird der gegenwärtige Ausbaustandard der Bundesstraße ihrer wichtigen Anbindungsfunktion für Wirtschaft und Bevölkerung an das überregionale Autobahnnetz nicht gerecht. Häufig kurvenreiche, zum Teil witterungsanfällige Streckenabschnitte und zahlreiche Bahnübergänge hemmen einen zügigen Verkehrsfluß. Vor allem aber die Ortsdurchfahrten z.B. in Erwitte, Warstein, Meschede, Eslohe und Grevenbrück sind die größten Engpässe. Bis zu 20.000 Fahrzeuge täglich führen in einzelnen Ortsdurchfahrten zu unerträglichen Situationen für die dort wohnende Bevölkerung und behindern eine positive Entwicklung der Handels- und Fremdenverkehrsstandorte. Planungen für Ortsumgehungen kamen bislang nur sehr schleppend voran und wurden oftmals mehr aus lokaler, als aus überregionaler verkehrspolitischer Sicht betrachtet.

Um den Aspekt der regionalen Verkehrsbedeutung der Strecke stärker zu Geltung zu bringen und die Interessen der Region zu bündeln, haben sich im Oktober 1995 die zwölf Städte und Gemeinden, vier Kreise und vier Kammern im Einzugsgebiet der B 55 in der „Arbeitsgemeinschaft B 55“ zusammengeschlossen. Weitere Mitglieder dieser Interessengemeinschaft sind der Verkehrsverband Westfalen-Mitte e.V., der Bergisch-Märkische Verkehrsverband sowie (beratend) der Landschaftsverband Westfalen-Lippe. Die Arbeitsgemeinschaft verfolgt unter Federführung der Industrie- und Handelskammern Arnsberg und Siegen das gemeinsame Anliegen, die regionale Erschließungsfunktion der B 55 durch eine Reihe sehr unterschiedlicher Ausbaumaßnahmen, Ortsumgehungen und weiterer Umfeldmaßnahmen zu stärken. Bereits das im Jahre 1997 veröffentlichte „Zukunftskonzept B 55“ enthält in einer Projektliste ein ganzes Bündel von Vorschlägen, die gleichsam ein Gesamtbild zur Verbesserung der verkehrlichen Erschließung der Region ergeben. Ergänzend hierzu soll mit dieser Studie dem interessierten Leser in anschaulicher Form ein Einblick in die Zielsetzungen der Arbeitsgemeinschaft, die gegenwärtige Situation der Bundesstraße und ihres Umfeldes sowie die von der Arbeitsgemeinschaft B 55 favorisierten Projekte gegeben werden. Dabei wird auch anhand von Fotos und Skizzen deutlich, daß an verschiedenen Abschnitten der B 55 selbst bereits seit langem viele Beispiele für positive Veränderungen auch in anderen Streckenabschnitten bestehen. Hierzu gehören insbesondere Perspektiven für die Stadtentwicklung und den Fremdenverkehr in den Ortsdurchfahrten.

Die vorgelegte Studie „Die B 55 - Nord-Süd-Verbindung im Herzen Westfalens“ soll als Leitbild für die Weiterentwicklung dieser wichtigen Nord-Süd-Verbindung in den nächsten Jahrzehnten verstanden werden. Die Politik ist aufgerufen, das langfristig angelegte Konzept zu verinnerlichen, in die eigene politische Arbeit aufzunehmen und für dessen kontinuierliche Umsetzung zu sorgen. Die gemeinsame Studie von Verkehrsverband Westfalen-Mitte e.V. und Arbeitsgemeinschaft B 55 ist nicht nur ein verkehrspolitisches Papier, sondern auch ein regionalpolitischer Handlungsrahmen zur Verbesserung der wirtschaftsstrukturellen Rahmenbedingungen in einer dynamischen Industrieregion.

Dieter Höhne
Hauptgeschäftsführer der Industrie-
und Handelskammer Siegen

Rudolf Brickenstein
Vorsitzender des Verkehrs-
verbandes Westfalen-Mitte e.V.

Dr. Jürgen Huppert
Hauptgeschäftsführer der Industrie-
und Handelskammer für das Süd-
östliche Westfalen zu Arnsberg

1. Die Arbeitsgemeinschaft B 55 und ihre Zielsetzung

1.1 Die Arbeitsgemeinschaft B 55 bis 1984

Vor mehr als 20 Jahren, im Juni 1972, legte eine damals bereits existierende „Arbeitsgemeinschaft B 55“ die Ergebnisse ihrer Beratungen, Überlegungen und Untersuchungen in einer Denkschrift vor, die den Titel trug:

„Die Bundesstraße 55: wichtige **großräumige Nord-Süd-Verbindung**“

Zu der noch vor der Kommunalreform gegründeten Arbeitsgemeinschaft gehörten die Kreise Wiedenbrück, Lippstadt, Arnsberg, Meschede, Olpe und Siegen, die Ämter Warstein, Erwitte, Anröchte, Rüthen, Meschede und Eslohe, die Städte und Gemeinden Rheda-Wiedenbrück, Lippstadt, Finnentrop, Lennestadt und Olpe und die Industrie- und Handelskammern Bielefeld, Arnsberg und Siegen. Die Gebietskörperschaften hatten die berechtigte Sorge, daß der unzureichende Zustand der Bundesstraße 55 Wirtschaft und Bevölkerung dieses Raumes benachteilige.



Historische Meilensteine wie hier in Lennestadt säumen den Verlauf der B 55 und zeugen von der langen Tradition der Verbindung in den Raum Ostwestfalen.

Die bis dahin vom Bundesminister für Verkehr beabsichtigten Ausbaumaßnahmen für die Bundesstraße 55 zwischen Erwitte und Olpe wurden als unzureichend gewertet. Um der Bedeutung der Strecke gerecht zu werden, forderte man deshalb den **Neubau einer durchgehend vierspurigen Bundesfernstraße zwischen Rheda-Wiedenbrück und Olpe**. Diese sollte in den Ausbauplan für die Bundesfernstraßen 1971-1985 aufgenommen werden, um damit auch die Planung forciert einleiten zu können. Mit der Veröffentlichung der Ergebnisse

durch die Arbeitsgemeinschaft bekundeten die Mitglieder ihre Entschlossenheit, alles zu tun, was der Vorbereitung und baldigen Verwirklichung dieser wichtigen Nord-Süd-Verbindung dienlich sein könnte.

Von Erfolg gekrönt wurden die Bemühungen der Arbeitsgemeinschaft bereits 1971, als eine **durchgängig trassierte B 55 in den ersten Bundesverkehrswegeplan** aufgenommen wurde. Bei dessen Fortschreibung im Jahre 1976 war sogar eine **Führung als Autobahn A 47** zwischen der A 2 und A 44 geplant. Südlich der A 44 bis zur A 4/Hüttentalstraße war die Weiterführung als B 55n als durchgängiger Straßenzug vorgesehen. In den nachfolgenden Plänen der Jahre 1980 bzw. 1986 wurde allerdings nicht nur die Planung für eine autobahnähnliche Trassierung fallengelassen, sondern schrittweise auch der Gedanke einer durchgängigen Neuführung aufgegeben, weil Naturschutzbelange verstärkte Berücksichtigung fanden. Nachdem der Bundesminister für Verkehr in seine Zielvorgaben für den Bundesfernstraßenbau das Kriterium „Umweltschutz“ aufgenommen hatte, sah man sich veranlaßt, die **Forderung der Vierspurigkeit aufzugeben**. Der Bundesverkehrswegeplan 1980 enthielt die vier-spurig trassierte B 55 folglich nicht mehr. Zielvorstellungen zur Dringlichkeit beim Ausbau einzelner Abschnitte der B 55, zur Realisierung von Ortsumgehungen und zur Entschärfung von Engpässen und Gefahrenstellen prägten deshalb das weitere Handeln der Arbeitsgemeinschaft. Jedoch waren die Mitglieder infolge des erhöhten Umweltbewußtseins der Bevölkerung in zunehmendem Maße mit Schwierigkeiten bei der Umsetzung der Straßenplanung konfrontiert, wengleich die Solidarität für die Gesamtstrecke weiterhin eingefordert wurde.

Mit der Aufforderung an alle Städte und Gemeinden, ihre Vorstellungen zur B 55 mitzuteilen, um diese dann zu erörtern, und mit der Bekundung, die Zügigkeit der B 55 an möglichst vielen Stellen zu verbessern, endete in der ersten Hälfte der 80er Jahre die Arbeit dieser Solidargemeinschaft.

1.2 Die Zielsetzungen der neu gegründeten Arbeitsgemeinschaft

Die wachsende Erkenntnis, daß die bestehende Unterfinanzierung des Bundesverkehrswegeplanes '92 die Realisierung einzelner wichtiger Straßenabschnitte im Zuge der B 55 immer schwieriger gestalten würde, ließ den Gedanken der gemeinsamen Initiative wieder aufleben. Unterstützt wurde dieser Prozeß auch dadurch, daß der Gedanke der regionalen Kooperation im politischen Diskussionsprozeß der betroffenen Teilregionen über alle Handlungsfelder hinweg zunehmend Anklang fand.

Auf Initiative der Industrie- und Handelskammern Arnsberg und Siegen wurde nach verschiedenen Vorbesprechungen **die Arbeitsgemeinschaft B 55 am 24.10.1995 wieder ins Leben gerufen**. Sie ist eine gemeinsame Interessenvertretung der Gebietskörperschaften, Industrie- und Handelskammern und Verkehrsverbände im Streckenabschnitt der B 55 zwischen der A 2, der A 44, der A 46 und der A 45. Als beratende Mitglieder sind die Westfälischen Straßenbauämter Bielefeld, Meschede und Siegen eingebunden. Die Geschäftsführung wird von den Industrie- und Handelskammern Arnsberg und Siegen gemeinsam wahrgenommen.

Vor dem Hintergrund, daß in der heutigen Zeit Eingriffe in die Landschaft wesentlich sensibler gehandhabt werden müssen, bestand in der Arbeitsgemeinschaft B 55 von vornherein Übereinstimmung darüber, daß es nicht mehr um den Bau einer vierspurigen Schnellstraße gehen kann. Nunmehr ist es das Ziel, **die regionale Erschließungsfunktion durch verschiedene Ausbaumaßnahmen und Ortsumgehungen im Zuge der B 55 entscheidend zu verbessern**. Deshalb werden auch verschiedene wichtige Zu- und Ablaufstrecken zur B 55 einbezogen und damit der regionalen Vernetzung gegenüber der ersten Initiative in stärkerem Maße Rechnung getragen.

Mit ihren Vorschlägen will die Arbeitsgemeinschaft B 55 erreichen:

- 1. Eine verbesserte verkehrliche Erschließung der Region mit ihren zahlreichen, leistungsfähigen Wirtschaftsstandorten.**
- 2. Eine Verbesserung der Wohnqualität für die Anwohner an den bisherigen Durchfahrtsstrecken durch Schaffung von Ortsumgehungen.**
- 3. Neue Möglichkeiten der Stadtentwicklung, insbesondere in den Ortschaften, die durch eine starke Fremdenverkehrs- und/oder Einzelhandelsfunktion geprägt sind.**

Kein Ziel der Arbeitsgemeinschaft B 55 ist es hingegen, auf diesen Straßenzug **überregionalen Über-Eck-Verkehr** zu ziehen.

„Schranke geschlossen“ - Ein Bild mit Symbolwert für die B 55, nicht nur in den sechziger Jahren



Der nunmehr vorgelegte **Forderungskatalog** der Arbeitsgemeinschaft B 55 hat sowohl die **Sicherstellung der Finanzierung** der bereits im fortgeschrittenen Planungsstadium befindlichen Maßnahmen als auch die **Höherstufung bzw. Neuaufnahme bedarfsplanrelevanter Maßnahmen** im Bundesverkehrswegeplan zum Gegenstand. Weiterhin sollen **Umfeldmaßnahmen** im nachgeordneten bzw. parallelen Straßennetz der B 55 ebenso forciert werden wie Investitionen zur **Verkehrssicherung und Unterhaltung**.

Bereits im Juni 1997 hat die Arbeitsgemeinschaft ein gemeinsames Konzeptpapier unter dem Titel „**Zukunftskonzept B 55 - Nord-Süd-Verbindung im Herzen Westfalens**“ veröffentlicht. Es untermauert argumentativ die einzelnen Maßnahmenvorschläge der Arbeitsgemeinschaft, ist als **Handlungsrahmen für die Weiterentwicklung der B 55** in den nächsten Jahrzehnten zu verstehen und findet mit dieser Veröffentlichung des Verkehrsverbandes Westfalen-Mitte ihre Vertiefung.

2. Die Verkehrsinfrastruktur im Großraum zwischen A 2 und A 45

2.1 Der Ost-West-Verkehrskorridor als verbindende Achse der Oberzentren

Bei der großräumigen Verkehrsinfrastruktur sind **in erster Linie die Ost-West-Achsen vorherrschend**. Dies gilt sowohl für den Schienenverkehr (Strecke Dortmund - Soest -Kassel sowie Obere Ruhrtalbahn Hagen - Arnsberg - Warburg - Kassel) als auch für die Bundesautobahnen. Mit der A 2 (Ruhrgebiet - Hannover - Berlin) und der A 44 (Dortmund - Kassel) ver-

fügt der nördliche Teil des Untersuchungsraumes über zwei sehr leistungsfähige Ost-West-Achsen. Aufgrund ihrer gestiegenen Bedeutung für den innerdeutschen und innereuropäischen Personen- und Warenverkehr ist ein Ausbau gerade dieser Verbindungen sehr bedeutsam. Während die A 2 zwischen dem Ruhrgebiet und Hannover in den nächsten Jahren durchgängig sechsspurig befahrbar sein wird, ist der Ausbau der A 44 auf sechs Spuren eher langfristig angelegt. Die südliche Teilregion wird nach dem vollständigen Lückenschluß der A 46 Hagen - Brilon sowie der geplanten Weiterführung dieser Autobahn ab Nuttlar als B 7n/ B 480n bis zum Autobahnkreuz Wünnenberg-Haaren (A 44/A 33) ebenfalls über eine leistungsgerechte Ost-West-Achse verfügen. Und schließlich wird nach einer Realisierung der im Bundesverkehrswegeplan befindlichen A 4 zwischen Olpe und dem Hattenbacher Dreieck auch die Lücke der europäischen Achse zwischen Belgien - Köln - Südwestfalen - Nordhessen - Thüringen - Sachsen geschlossen sein. Der nordrhein-westfälische Abschnitt ist im „Vordringlichen Bedarf“ enthalten. Die betroffene Region selbst fordert seit Jahren vehement die Weiterführung der Planungen.

2.2 Die Funktion der B 55 im Großraum zwischen A 2 und A 45

Kapitel 2.1 zeigt eine eindeutige **Dominanz der Ost-West-Verbindungen** im großräumigen Infrastrukturnetz Westfalens. Die **Nord-Süd-Relationen fallen demgegenüber deutlich zurück**. Im Schienenverkehr verfügt die Region lediglich über die Ruhr-Sieg-Strecke (Hagen - Siegen - Frankfurt), für die ein erheblicher Ausbaubedarf besteht. Bei den Straßenzügen sind lediglich am Rande des betrachteten Raumes Ostwestfalen/Südwestfalen leistungsfähige Tangenten wie die Verbindungen A 1/A 45 bzw. die A 33 (Bielefeld - Wünnenberg/Haaren - A 44), sowie deren Verlängerung als B 480 in den Raum Brilon/Winterberg vorhanden. Die letztgenannte Verbindung über die B 480 ist allerdings wegen des zum Teil nur sehr unzureichenden Ausbaustandards mit zahlreichen Ortsdurchfahrten sowie dem topographisch ungünstigen Verlauf zwischen Wünnenberg und Brilon-Alme sowie Olsberg und Winterberg nur begrenzt leistungsfähig. In dem gesamten Raum zwischen diesen beiden wichtigen Nord-Süd-Verbindungen befinden sich weitere Straßenzüge in Bundesstraßenqualität, die jedoch vielfach nur Teilräume erschließen. Hier sind die Verbindungen B 54/B 63 - Münsterland - Hamm und Weiterführung als A 445 nach Arnsberg (A 46) - ebenso die Verbindung im Zuge der B 475 aus Rheine über Warendorf nach Soest und deren Verlängerung über die B 229 nach Arnsberg in den Lüdenscheider Raum zu nennen.

Eine zentrale Rolle in der Nord-Süd-Erschließung der Kreise Gütersloh, Soest, Hochsauerland und Olpe spielt jedoch die Bundesstraße 55. Sie durchläuft die vier Kreise jeweils in Nord-Süd-Richtung und stellt damit einerseits eine wichtige Verbindung aus dem Raum Ostwestfalen in den mittel- und südwestfälischen Raum dar. **Andererseits verbindet sie die diese Region durchschneidenden Autobahnachsen**

- A 2 (bei Rheda-Wiedenbrück)
- A 44 (bei Erwitte/Anröchte)
- A 46 (nördlich Meschede)
- A 45 bzw. A 4 (bei Olpe)



Die B 55:

Unverzichtbar für die Anbindung an das Autobahnnetz, nicht nur in Lippstadt.

Die B 55 als Nord-Süd-Verbindung stellt damit die wichtigste Anbindung für Wirtschaft und Bevölkerung an das europäische Autobahnnetz dar. Ihre Funktionsbeziehungen verdeutlicht das nachfolgende Schema.

Die B 55 als Nord-Süd-Verbindung und ihre Funktionsbeziehungen zu den Autobahnen - Schematische Darstellung auf Basis des Titelbildes.

2.3 Die Verkehrsbelastung auf der B 55 und die weiteren Entwicklungstendenzen

Die gegenwärtige Verkehrsbelastung auf der B 55 wurde zuletzt im Jahre 1995 im Rahmen der amtlichen Verkehrszählung in der Bundesrepublik Deutschland festgestellt. Danach ist die **Belastung in verschiedenen Streckenabschnitten höchst unterschiedlich**. Die größten Belastungswerte nach DTV (durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke) sind im Verlauf der Ortsumgebung Lippstadt mit fast 29.000 Fahrzeugen/24 Std. sowie in den Ortsdurchfahrten Meschede (teilweise 24.000 Fahrzeuge/Tag) sowie in Warstein (ca. 20.000 Fahrzeuge), Erwitte (17.000 Fahrzeuge) und Lennestadt (16.500 Fahrzeuge), zu verzeichnen. Ausschlaggebend hierfür ist die Kumulation der Verkehrsmengen durch das Zusammentreffen von Durchgangsverkehren, Ziel- und Quellverkehren sowie innerörtlichen Verkehrsanteilen. Demgegenüber ist die Belastung auf freien Streckenabschnitten vor allen Dingen im oberen Sauerland, von wo aus die weitesten Entfernungen zum nächsten Autobahnanschluß zurückzulegen sind, erheblich geringer.

Eines der Nadelöhere im B 55-Verlauf ist die Ortsdurchfahrt Warstein. Der hohe LKW-Anteil wird auf unserem Bild deutlich.



Die aktuelle Verkehrsbelastung der B 55 im Nord-Süd-Verlauf

Meßpunkt	Kfz / 24 Std. (DTV)
A 2 Anschlußstelle B 64 / B 55	20.165
nördlich Benteler	11.809
östlich Lippstadt	28.635
nördlicher Ortseingang Erwitte	18.189
westlich Erwitte B 1 / B 55	16.739
südlich Anröchte	6.917
südlich Haarstrang / nördlich Belecke	9.592
Ortslage Belecke	12.644
zwischen Belecke und Warstein	15.788
Ortslage Warstein	19.820
nördlich Stimmstamm	7.542
A 46 Anschlußstelle Meschede	8.438
nördliche Ortslage Meschede	18.962
B 7 / B 55 Ortslage Meschede	23.937
Hennese	6.737
zwischen Bremke und Eslohe	9.972
Ortseingang Eslohe	10.063
nördlich Cobbenrode	4.708
Ortseingang Oberelspe	8.757
Ortseingang Grevenbrück	13.599
B 236 / B 55 in Grevenbrück	16.348
südlicher Ortsausgang Grevenbrück	11.276
Kirchveisdede	10.251
zwischen Olpe und Oberveisdede	13.269
B 54 / 55 nördlich Olpe	12.567
Zubringer A 45	22.237
westlich A 45	6.504
östlicher Eingang Drolshagen	9.238

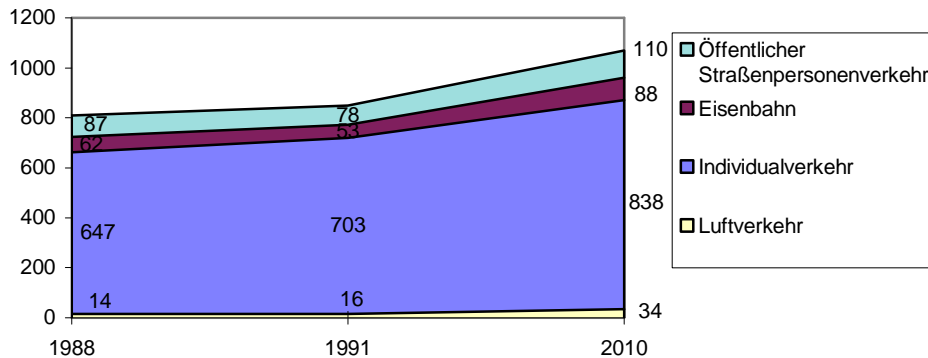
(Quelle: Straßenverkehrszählung 1995 in der Bundesrepublik Deutschland)

Die **weitere Entwicklung des Verkehrsaufkommens** auf der B 55 in der Zukunft wird durch **lokale und regionale Einflußfaktoren** ebenso bestimmt, wie durch **generelle Tendenzen** in der allgemeinen Verkehrsentwicklung. Lokale und regionale Einflußfaktoren werden in erster Linie beeinflusst durch Veränderungen in der Siedlungsstruktur (Ausweisung neuer Wohngebiete und Gewerbegebiete) sowie durch Veränderungen im parallelen oder nachgeordneten Straßennetz. Während auf Tendenzen dieser Entwicklung in anderen Kapiteln eingegangen wird, sollen nachfolgend die allgemeinen Verkehrsentwicklungen und deren Rückschlüsse auf die Verkehrsbelastung der B 55 dargestellt werden.

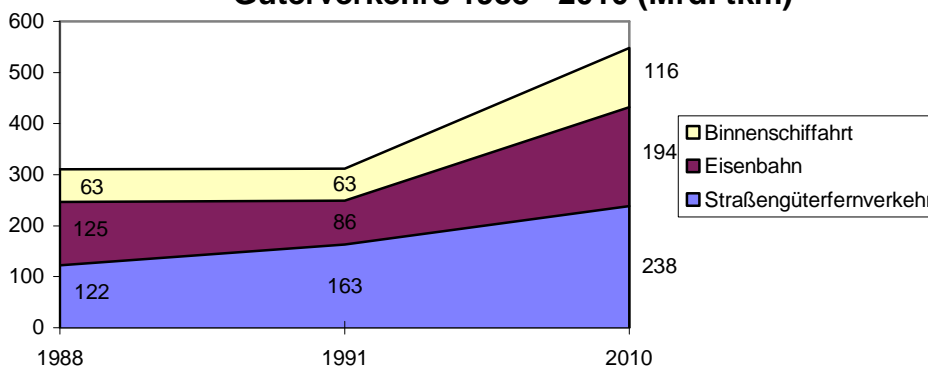
Die letzten offiziellen Verkehrsprognosen zur allgemeinen Entwicklung des Verkehrsaufkommens wurden im Zuge des Bundesverkehrswegeplanes '92 erarbeitet. Dabei wurden dem Verkehrsträger Schiene innerhalb der Zeitspanne der Jahre 1991/2001 für den Personenverkehr Zuwachsraten in Höhe von 66% und für den Güterverkehr 125% prognostiziert, wie die

nachstehende Übersicht zeigt. Mit dem politisch beeinflussten modal-split prognostizierte der Bundesminister für Verkehr beispielsweise der Bahn einen Zuwachs von 66%, der allerdings bis heute nie erreicht wurde sondern im Gegenteil gegenüber 1991 noch etwas abgesunken ist.

Die Entwicklung der Verkehrsmengen im Personenverkehr (Mrd. Pkm)



Die Entwicklung der Verkehrsmengen des Güterverkehrs 1988 - 2010 (Mrd. tkm)



Quelle: Güterverkehr: Kessel + Partner; Personenverkehr: Arbeitsgemeinschaft Intraplan IVT; Verkehrsprognose im Rahmen des Bundesverkehrswegeplanes 1992, eigene Darstellung

Bei diesen Überlegungen ist offensichtlich die Haltung der Deutschen Bahn AG unterschätzt worden, sich in Zukunft mehr auf Ergebnisse ihrer Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen für die einzelnen Schienenverkehre zu stützen. Jedenfalls ist aus heutiger Sicht unzweifelhaft erkennbar, daß sich die Deutsche Bahn AG von unwirtschaftlichen Schienenverkehren, zum Teil auch Strecken, trennen möchte. Dies trifft in der Hauptsache für den sogenannten ländlichen Raum zu, in dem letztlich auch initiiert durch die Regionalisierung des Schienenpersonennahverkehrs die Deutsche Bahn AG aus ihrer Verantwortung entlassen und den jeweiligen Regionen das Angebot eines entsprechenden Öffentlichen Personennahverkehrs überlassen wur-

de. In der Konsequenz **wird die Straße dadurch eine höhere Belastung sowohl im Güter- als auch im Personenverkehr erfahren**, so daß für die hier betrachtete Region entlang der B 55 höhere als im allgemeinen Bundesdurchschnitt prognostizierte Zuwachsraten zu vermuten sind. Bei dieser Betrachtung ist bereits berücksichtigt, daß die **Westfälische Landeseisenbahn (WLE)**, die den Raum Warstein und Erwitte über Lippstadt mit Beckum und Münster verbindet, insofern **in wichtigen Abschnitten parallel zur B 55** läuft. Über den Streckenabschnitt Warstein - Beckum werden **jährlich ca. 1 Mio. t Kalkstein** aus Warsteiner Vorkommen zur Weiterverarbeitung in der Beckumer Zementindustrie transportiert. Dadurch wird die Straße von diesen Verkehren, die ansonsten den Großraum zusätzlich zur allgemeinen Verkehrsnachfrage belastet hätten, deutlich entlastet. Weitere Entlastungen im Güterverkehr vor allem im wachstumsstarken Markt des Stückgutes sowie des kombinierten Verkehrs sind allerdings relations- und systembedingt kaum zu erwarten. Eine Wiederbelebung des Personenverkehrs auf der WLE könnte an dem immensen Investitionsaufwand scheitern, der zur Abwicklung des Verkehrs zu akzeptablen und konkurrenzfähigen Fahrzeiten erforderlich wäre.



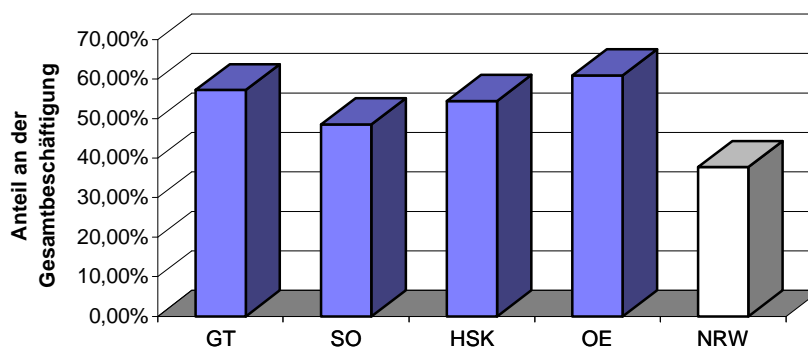
*B 55 und WLE laufen
zwischen Belecke und
Warstein parallel.*

Fest steht, daß bundesweit die tatsächliche Verkehrsnachfrage im Vergleich zu den vorgegebenen Werten im Bundesverkehrswegeplan '92 stark voneinander abweicht. So ist eine erheblich stärkere Verkehrsnachfrage in Richtung des Verkehrsträgers Straße festzustellen, während die Schiene zum Teil dramatische Einbrüche im Verlauf der letzten Jahre aufweisen muß. Eine Trendwende oder Umkehr ist gegenwärtig auch nicht zu erkennen. **Die Straße wird auch zukünftig die Hauptlast der Verkehrsnachfrage zu tragen haben** und zwar über die Prognosewerte hinaus, wie sie im Bundesverkehrswegeplan '92 verifiziert worden sind.

Die betrachtete Region, in der die B 55 zu den Hauptinfrastrukturadern zählt, ist von **mittelständischer Wirtschaft in starkem Maß geprägt**. Durch die besondere Flexibilität der mit-

telständischen Unternehmen versteht sie es, sich veränderten Absatzmarktbedingungen schnell anzupassen. Sie ist aber darüber hinaus eine Region mit **besonders hoher Industriedichte** und damit zwangsläufig in besonderer Weise auch auf eine funktionierende Verkehrsinfrastruktur angewiesen. Mehr als jeder zweite sozialversicherungspflichtig Beschäftigte findet in dieser Region sein Einkommen im Produzierenden Gewerbe, d.h. in Industrie, Bauwirtschaft, Energie- und Wasserversorgung (zum Vergleich: Landesweit liegt der Anteil der Industriebeschäftigten an der Gesamtbeschäftigung bei etwa einem Drittel).

Die Beschäftigung im Produzierenden Gewerbe in den Kreisen entlang der B 55 und in NRW



Quelle: LDS und eigene Berechnungen, Stand 31.12.97

Generell muß festgehalten werden, daß die allgemeinen Entwicklungen einer weiteren Verkehrszunahme im Personen- und Güterverkehr auf der Straße tendenziell auch für eine höhere Belastung der B 55 sprechen. Dennoch ist nicht zu erwarten, daß die Bundesstraße 55 für die überregionalen Verkehre eine Abkürzung des gedachten Dreieckes mit den Autobahnen A 44 und A 45 darstellt. Selbst bei einem hier geforderten partiellen Ausbau der B 55 würden die Verkehrswiderstände insgesamt zu groß sein, um für „Übereckverkehre“ interessant zu sein. Die Verkehrswiderstände ergeben sich vor allem aus den nach wie vor verbleibenden Ortsdurchfahrten und den topographischen Gegebenheiten, die letztendlich die Reisegeschwindigkeit reduzieren.



Über die B 55 an das Fernverkehrsnetz der Autobahnen.:

Im Bild ein Wegweiser im Stadtgebiet Olpe.

3. Standortbedingungen der Wirtschaft im Verlauf der B 55

3.1 Die Erschließungsfunktion der B 55 für die Wirtschafts- und Gewerbestandorte in ihrem Einzugsbereich

In der **Stadt Rheda-Wiedenbrück** sind die wichtigsten Gewerbestandorte in der Regel gut an das überregionale Verkehrsnetz angebunden, wobei dem unmittelbaren Zugang zur A 2 noch eine größere Bedeutung zukommt, als der B 55 selbst. Die Bundesstraße spielt für dortige Gewerbebetriebe dann eine Rolle, wenn eine Verbindung zur A 44 gesucht wird. Hier kommt der B 55 aber dann der entscheidende Faktor für Verkehre in den Raum Nordhessen/südliche neue Bundesländer zu - nicht nur für Rheda-Wiedenbrück, sondern auch für die Gewerbestandorte in den Nachbargemeinden im Raum Gütersloh und Herzebrock-Clarholz.

Eine besondere Stellung hat die B 55 für die verkehrliche Erschließung der Industriestandorte in der **Gemeinde Langenberg**, weil sie überregional bedeutsame Gewerbebetriebe in Einzelanlage (z.B. Fa. Schröder) - in unterschiedlicher qualitativer Ausprägung - teilweise direkt anbindet. Der An- und Ablieferverkehr dieser Werke nutzt die Bundesstraße insbesondere in nördlicher, aber auch in südlicher Richtung zur Zu- und Abfahrt auf das Autobahnnetz. Den betreffenden Gewerbestandorten bieten sich ausreichende Entwicklungsperspektiven.

Weiter südlich bildet die B 55 die Nord-Süd-Verkehrsachse im **östlichen Teil des Kreises Soest**. Er stellt den gewerblich-industriellen Schwerpunkt des Kreisgebietes dar. So verfügt **Lippstadt** mit den Hella-Werken über den größten industriellen Arbeitgeber des gesamten IHK-Bezirktes Arnsberg. Der meiste Teil des Warenein- und -ausgangs dieses Unternehmens

wird über die Straße und damit zwangsläufig über die B 55 (Richtung A 2 bzw. A 44) abgewickelt. Dabei wird das direkt an der B 55 gelegene Zentrallager im Gewerbegebiet Erwitte-Nord ausschließlich von LKWs in hoher Frequenz bedient. Weitere wichtige Gewerbebestandorte Lippstadts (Erwitter Straße, Wasserturm, Am Mondschein) sind verkehrlich unmittelbar der B 55 zugeordnet. 1998/99 hat die Stadt Lippstadt eine erhebliche Erweiterung des Gewerbegebietes „Am Wasserturm“ durch den sogenannten „Schanzenweg“ unmittelbar entlang der B 55 erschlossen.



Das Hella-Zentrallager Erwitte ist ein erheblicher Verkehrsgenerator direkt an der B 55.

Der südlich angrenzende Raum von Erwitte über Anröchte bis Warstein ist **einer der wichtigsten Schwerpunktstandorte der Steine- und Erdenindustrie in Nordrhein-Westfalen**. Die Standorte der Zementindustrie und der Kalksteingewinnung mit ihrem sehr großen Transportvolumen liegen in Erwitte, Anröchte und Warstein in unmittelbarer Nähe der B 55. Erhebliche Mengen des vor allem aus Warstein kommenden Kalkstein-Volumens werden zur Weiterverarbeitung in der Beckumer Zementindustrie eingesetzt. Jährlich ca. 1 Mio. t Kalkstein werden in der Relation Warstein-Beckum über die Schiene der Westfälischen Landeseisenbahn transportiert. Damit wird das Straßennetz und insbesondere die B 55 erheblich vom Schwerlastverkehr entlastet. Dennoch bleiben immer noch sehr große Gütermengen des Straßenverkehrs aus der Steine- und Erdenindustrie, die relationsbedingt auf eine Straßenbedienung angewiesen sind und somit zu einer weiterhin hohen Belastung in den Ortsdurchfahrten der B 55 beitragen.

Zementwerke prägen den Wirtschaftsstandort Erwitte, ihre Verkehre den Schwerlastverkehr im Umfeld der B 55



In **Erwitte, Anröchte und Warstein** werden aber auch weitere wichtige Industriestandorte mittelbar oder unmittelbar über die B 55 erschlossen. Hier ist vor allem die Warsteiner Brauerei Haus Cramer GmbH & Co. KG als erheblicher Verkehrsgenerator für die B 55 zu nennen. Sie fertigt täglich ca. 500 LKW ab, die in ihrer überwiegenden Zahl die B 55 nutzen. Allerdings könnte ein Teil dieser Verkehre, insbesondere zur ebenfalls zum Haus Cramer gehörenden Paderborner Braustätte, über eine in der Planung befindliche Verlängerung der WLE-Trasse abgewickelt werden. Auch die zukünftige gewerbliche Entwicklung in Erwitte, Anröchte und Warstein ist auf die B 55 hin orientiert. So sieht der Gebietsentwicklungsplan für den Kreis Soest/Hochsauerlandkreis die weitere gewerbliche Entwicklung in unmittelbarer Nähe der B 55 in Erwitte (Gewerbegebiet Erwitte-Nord) und Anröchte (Gewerbegebiet Anröchte-West) vor. Am nördlichen Rande des Stadtgebietes von Warstein, unmittelbar an der B 55 gelegen, wird der Industriepark „Warstein-Belecke“ etabliert. Die ersten Betriebe wurden im Jahr 1998 angesiedelt und die Gesamtfläche wird kontinuierlich vermarktet.



Direkt von der B 55 erschlossen - Warsteins neuer Industriepark Warstein-Belecke.

Im südlichen Verlauf bildet die B 55 die Nord-Süd-Achse **im mittleren Kreisgebiet des Hochsauerlandes**. Nördlich Meschede bindet die B 55 an die A 46/B 7n/B 480n (Hagen - Brilon - Wünnenberg) an. In **Meschede** führt sie unmittelbar am Gewerbegebiet „Schwarzer Bruch“ vorbei und trifft im Ortskern auf die Honsel-Werke AG dem wichtigsten industriellen Arbeitgeber des Hochsauerlandkreises. Schließlich ist sie für die Nord-Süd-Verkehre aus dem flächenmäßig größten Gewerbebestandorte im gesamten Hochsauerlandkreis in Meschede-Enste von Bedeutung, wengleich dieser Gewerbebestandort über eine eigene Anschlußstelle der A 46 verfügt.

Die Gewerbebestandorte der **Gemeinde Eslohe** befinden sich in Bremke, in Eslohe selbst und im Ortsteil Cobbenrode ebenfalls direkt an der B 55. Sie stellt somit in nördlicher Richtung als auch in Richtung Süden die Anbindung der dort ansässigen kleineren und mittelständischen Gewerbebetriebe an das überregionale Straßennetz sicher. Die weitere gewerbliche Entwicklung wird ihren Schwerpunkt im Ortsteil Bremke ebenfalls unmittelbar an der Bundesstraße nehmen.

Der Holzreichtum des Sauerlandes führt zu zahlreichen Langholz-Transporten über die B 55.



Die **Stadt Schmalleberg**, wichtiger industrieller Standort im oberen Sauerland mit den Schwerpunkten in der Textilverarbeitung, der Holzwirtschaft und der Bauindustrie, wird über die Verbindung B 511/B 55 in Richtung Norden, an die A 46 und über die Verbindung B 236/L715/B 55 in Richtung Süden an die A 45/A 4 angebunden. Die hier ansässigen Unternehmen beklagen seit Jahren den unzureichenden Zugang zum Autobahnnetz und profitieren entscheidend von Verbesserungen an der B 55. Um den Produktionsstandort Holz in der Mittelgebirgsregion zu entwickeln und dauerhaft zu sichern, ist die Errichtung eines Holzgewerbeparks (ca. 15 ha) westlich von Bad Fredeburg unmittelbar an der B 511 vorgesehen. Dieser soll gerade kleinen und mittleren Unternehmen der Holzwirtschaft die Möglichkeit bieten, sich mit modernster Fertigungstechnik und zukunftsorientierter Produktpalette konzentriert hier anzusiedeln. Die Lage des Standortes ist auch im Hinblick auf die gute verkehrliche Anbindung zur B 55 gewählt.

*Keimzelle eines Holzgewerbeparks an der B 511 vor
Bad Fredeburg:
Sägewerk Ludwig Dickel
GmbH & Co. KG*

Westlich der Ortslage Bremke (Wenner Stich) zweigt die L 541 in nördlicher Richtung ab, die den Raum Eslohe/Schmalleberg über Meschede-Freienohl an die B 7 bzw. A 46 anbindet. Die L 541 wird gerade mit Fertigstellung der A 46 einen erheblichen Bedeutungszuwachs für die Erschließung des oberen Sauerlandes erhalten.

Mit dem Eintritt in das **Kreisgebiet Olpe** nimmt die B 55 nicht mehr einen südlichen, sondern einen südwestlich orientierten Verlauf. Sie durchquert das Kreisgebiet auf einer Länge von ca. 46 km und erschließt dabei mit Lennestadt, Olpe und dem unmittelbar westlich der A 45 gelegenen Drolshagen drei Wirtschaftsstandorte mit einer historisch geprägten Verkehrsbeziehung insbesondere auch in den Arnsberger Raum. Ab der Ortschaft Rhode im Stadtgebiet Olpe vereinigt sich die B 55 mit der B 54. Beide Straßen verlaufen in Richtung Westen bis Wegeringhausen in Drolshagen als Gemeinschaftsstrecke.



Typisch für die Gewerbestandorte im sauerländischen Streckenabschnitt: Industriegebiet Elspe.

Lennestadt, die im Zuge der kommunalen Neugliederung 1969 aus sechs Gemeinden im Lenne-, Veischede- und Elspetal zusammengeschlossene Stadt, ist mit rund 27.600 Einwohnern auf einer Fläche von 135qkm die bevölkerungsreichste Gemeinde des Kreises Olpe. Aufgrund der historischen Entwicklung sind nicht nur die Siedlungsschwerpunkte sondern auch die Gewerbestandorte dezentral angelegt. In den Ortsteilen Elspe und Grevenbrück werden wichtige Gewerbestandorte unmittelbar durch die Bundesstraße erschlossen, wobei die B 55 die Anbindung an das überregionale Autobahnnetz mit Zugang in Olpe sicherstellt. Die größere räumliche Entfernung zur A 45 und der unzureichende Ausbaustandard der B 55 wird vielfach als relativer Standortnachteil angesehen.

In Lennestadt kreuzt die B 55 die B 236. Hier findet ein Austausch mit den Verkehren in/aus Richtung Schmallerberg/Winterberg statt. Dieser Wirtschaftsraum liegt geographisch in etwa gleicher Entfernung zu den Autobahnen A 46 und A 45, die - je nach Verkehrsziel - eine etwa gleiche Bedeutung für diese beiden Gemeinden haben. Die Verbindung B 236/B 55 bildet hier die wichtige Anbindung an die A 45 bei Olpe. Ein hoher Stellenwert kommt daher auch der L 715 als Anbindung der großräumigen Verkehre über die „Hohe Bracht“ zur Umgehung der Ortslagen von Meggen und Grevenbrück zu.

Neben der großen Bedeutung als Industriestandort innerhalb des Kreisgebietes nimmt **Olpe** zusätzlich eine wichtige Funktion im tertiären Sektor als Kreisstadt und Sitz vieler Verwaltungen wahr. Die Bedeutung der B 55 für die Erschließung der Gewerbestandorte ist zur Zeit etwas geringer einzuschätzen. Durch die geplante industrielle Nutzung eines ehemaligen NATO-Lagers direkt an der B 55 in einer Größenordnung von 12 ha wird sich diese Situation künftig ändern.

Seit dem Frühjahr '99 im Ausbau:
Das Industriegebiet „Scheda“
in Drolshagen.



In der Stadt **Drolshagen** wurde aufgrund der großen Nachfrage das Industriegebiet Scheda mit rund 14 ha neu erschlossen. Die Dynamik des Gewerbe- und Industriestandortes Drolshagen ist zwar in erster Linie auf die unmittelbare Lage an der A 45 und der A 4 zurückzuführen, doch hat die B 55 für den Wirtschaftsstandort Drolshagen selbst als auch für Olpe bezüglich der nordwärts gerichteten Verkehrsbeziehungen erhebliche Bedeutung.

3.2 Unzulänglichkeiten und Ausbaubedarf der B 55 aus Sicht der Wirtschaft

Zwischen den Autobahnen A 2 und A 45 ist der Ausbaustandard der B 55 sehr heterogen. Wer die Gesamtstrecke befährt, erhält durch diese Unterschiedlichkeit des Standards - gut ausgebaute Teilstrecken wechseln sich mit zahlreichen verkehrshemmenden und staubelasteten Ortsdurchfahrten und kurvenreichen, schmalen Stellen ab - nicht den Eindruck, sich auf einer durchgängig leistungsfähigen Bundesstraße zu befinden. Aus Sicht der Wirtschaft ist es daher notwendig, den **Ausbaustandard in den weniger gut ausgebauten Streckenabschnitten anzuheben und insbesondere die zahlreichen Ortsdurchfahrten an der Strecke zu beseitigen.**

Im Kreis Gütersloh wird der Verkehrsfluß auf der B 55 durch **zahlreiche Kreuzungen und Einmündungsbereiche behindert.** Dies führt in Verbindung mit dem gegenwärtig in Teilbereichen erneuerungsbedürftigen Straßenbelag zur Notwendigkeit von Geschwindigkeitsbegrenzungen. Mit dem Eintritt in den Kreis Soest folgt die Ortsumgehung Lippstadt, die aufgrund eines noch nicht vollständig vierspurig ausgebauten Abschnittes und wegen zahlreicher niveaugleicher Kreuzungen mit stark frequentierten Ausfallstraßen in die Gewerbegebiete die vollständige Leistungsfähigkeit noch nicht erreicht.



Im Gemeindegebiet Langenberg weist die B 55 eine Vielzahl von Zufahrten und Kreuzungspunkten auf. (hier: Firma Schröder, Benteler)

Problematisch ist im weiteren Verlauf die Führung der B 55 durch die Ortslage von Erwitte. Insbesondere die Kreuzung der B 55 mit der B 1 und die anschließende Führung über die Gemeinschaftsstrecke B 1/B 55 bis zum A 44-Autobahnzubringer erweisen sich nicht nur zu Verkehrsspitzenzeiten als gravierende Verkehrshemmnisse. Erschwerend kommt die niveaugleiche Querung der B 1 / B 55 mit der Westfälischen Landeseisenbahn unmittelbar auf Höhe des Kreuzungspunktes hinzu. In diesen Fällen unterbricht die Lichtzeichenanlage den gesamten Straßenverkehr auf der Kreuzung und sorgt für gravierenden Rückstau im gesamten Straßennetz.

Rückstau im Kreuzungspunkt B 55 / B 1 / WLE in Erwitte



Zwischen Anröchte und dem Ortseingang von Belecke wird der Verkehr vor allem durch mehrere **niveaugleiche Kreuzungen mit der WLE-Trasse und durch eine topographisch schwierige Gefällestricke** über den Haarstrang bis in die Ortslage Belecke gebremst. Dort erfolgt erneut eine Führung im Zuge einer Gemeinschaftsstrecke (B 55/B 516) mit entsprechenden Belastungen in den Knotenpunkten. Die anschließend folgenden Ortsdurchfahrten von Belecke und vor allem Warstein sind für die Verkehrsteilnehmer unerträgliche Hemmnisse. In Warstein kommt der Verkehr vor allem in den Tagesrandzeiten immer wieder zum Erliegen. Damit ist die notwendige Erreichbarkeit der Gewerbebetriebe zu den auch für sie wichtigen Versand- und Empfangszeiten nicht mehr gewährleistet.



Einmündung der B 55 auf die B 516 in Belecke. Hier soll der „Durchstich“ durch das gegenüberliegende Industriegebiet erfolgen.

An der Verwaltungsgrenze zwischen dem Kreis Soest und dem Hochsauerlandkreis wird die B 55 über die Höhenlage des Stimmstamm mit etwas mehr als 500 m Höhe über N.N. geführt. Dieser insgesamt gut ausgebaute Streckenabschnitt ist aufgrund der Höhenlage und der kurvenreichen Führung winteranfällig. Nach dem südlichen Abstieg vom Stimmstamm folgt die Einfahrt in die Ortslage Meschede, bei der allerdings der engere Ortskern durch eine westliche Umgehung umfahren wird. Nach der Zusammenführung mit der L 743 (früher B 7) südlich der Ruhr befindet sich die Trasse auf einer innerstädtischen Gemeinschaftsstrecke (Bund als Straßenbaulastträger), die wegen hoher Verkehrsaufkommen zu Überlastungserscheinungen an den Kreuzungen neigt.

Südlich Meschede erreicht die B 55 den **Freizeit- und Erholungsschwerpunkt des Henne-sees**. Hier führt die Nähe des Erholungsschwerpunktes zu einer Reduzierung der Fahrge-

schwindigkeit einerseits, die vergleichsweise hohe Belastung des Streckenabschnittes aber auch zu einer Beeinträchtigung des Erholungswertes am Stausee andererseits.

Der Erholungsraum Henne-see ist einer der wichtigsten Fremdenverkehrsschwerpunkte entlang der Strecke.



Die L 541, die ab Eslohe-Bremke die wichtige Verbindung des Esloher/Schmallenberger Raumes an westlich gerichtete Verkehre über die A 46 sicherstellt, birgt zur Zeit erhebliche Verkehrshemmnisse. Dies sind insbesondere die Ortsdurchfahrten in Eslohe-Wenholtshausen sowie den Mescheder Ortsteilen Berge und Olpe. Das in den vergangenen Jahren stetig gestiegene Verkehrsaufkommen wird mit Fertigstellung des A 46-Lückenschlusses zwischen Arnsberg-Uentrop und Meschede-Wennemen weiter zunehmen. Betroffen hiervon sind vor allen Dingen die großen Wohnquartiere, die sich beiderseits der Ortsdurchfahrten befinden.

„Dicke Luft“ herrscht im Kurort Eslohe zumindest zu den Verkehrsspitzenzeiten.



Im folgenden bildet die **B 55-Durchfahrt durch den Luftkurort** Eslohe einen Problem-schwerpunkt. Der Luftkurort Eslohe wird in seiner weiteren Entwicklung als Fremdenverkehrs-ort von überregionaler Bedeutung durch die ihn auf der gesamten Länge durchschneidende Bundesstraße erheblich beeinträchtigt.

Im weiteren Verlauf führt die B 55 in den Kreis Olpe und durchschneidet die Ortslagen der Lennestädter Ortsteile Oedingen, Oberelspe und Elspe, mit entsprechenden Hemmnissen für den Verkehr. Gleichzeitig wird die **fremdenverkehrliche Funktion dieser Ortsteile nachhaltig beeinträchtigt**.

Die Ortschaft Grevenbrück ist eine der gravierendsten Verkehrshemmnisse der gesamten Strecke. Die **Kumulation der Bundesstraßenschnittpunkte (B 55 und B 236) mit zwei höhengleichen Bahnübergängen der Ruhr-Sieg-Strecke** führt zu einem kontinuierlich stockenden Verkehrsfluß. Hierunter leidet nicht nur der Verkehrsfluß, sondern auch die Entwicklung des Ortsteiles Grevenbrück selbst, der als 2. Siedlungsschwerpunkt innerhalb der Stadt Lennestadt eingestuft ist.



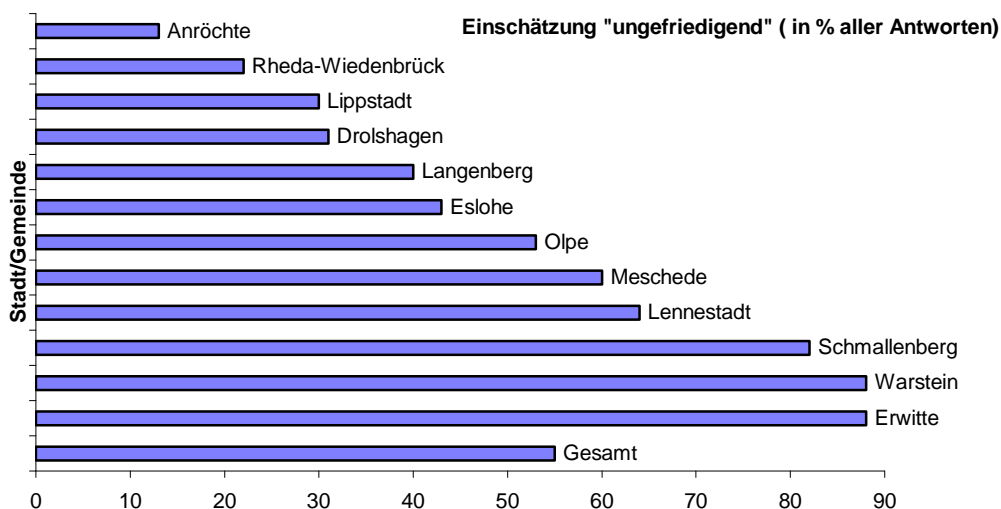
Bahnübergang in Grevenbrück: Verkehrsstaus vorprogrammiert.

Die B 236, die den Schmallenberger/Winterberger Wirtschaftsraum über die Verbindung L 715 und B 55 an die A 45 anbindet, erfährt eine deutliche **Verminderung ihrer Leistungsfähigkeit** durch die Ortsdurchfahrt Saalhausen. Umgekehrt leidet die Fremdenverkehrsentwicklung des Luftkurortes Saalhausen unter dieser Belastung, worauf im nachfolgenden Kapitel 4.2 näher eingegangen wird.

3.3 Die Standortsituation an der B 55 aus Sicht der Wirtschaft - Ergebnisse einer Unternehmensbefragung

Die überwiegend unbefriedigende Verkehrssituation für die Wirtschaftsstandorte entlang der B 55 untermauert eine Umfrage der Industrie- und Handelskammern Bielefeld, Arnsberg und Siegen, an der sich mehr als 200 Unternehmen beteiligt haben. Die für die regionale Wirtschafts- und Verkehrsentwicklung bedeutsamen Betriebe bekräftigten zu 55% einen unbefriedigenden Ausbaustandard der B 55 im Umfeld ihres Standortes. Andererseits beurteilen weitere 35% der Unternehmen ihre Situation zufriedenstellend und sogar 10% mit gut. Dies belegt den standortabhängig sehr unterschiedlichen Ausbauzustand der Strecke. Der höchste Grad der Unzufriedenheit liegt mit jeweils 88% in Erwitte und Warstein, wo der Problemdruck zweifelsfrei am größten ist. Am Wirtschaftsstandort Schmallenberg, für den die B 55 wichtige Zubringerfunktionen erfüllt, erreicht der Unzufriedenheitsgrad ebenfalls die hohe Quote von 82%. Die günstigsten Einschätzungen sind hingegen in Anröchte (13% Unzufriedenheit) Rheda-Wiedenbrück (22%), Lippstadt (30%) und Drolshagen (31%) anzutreffen.

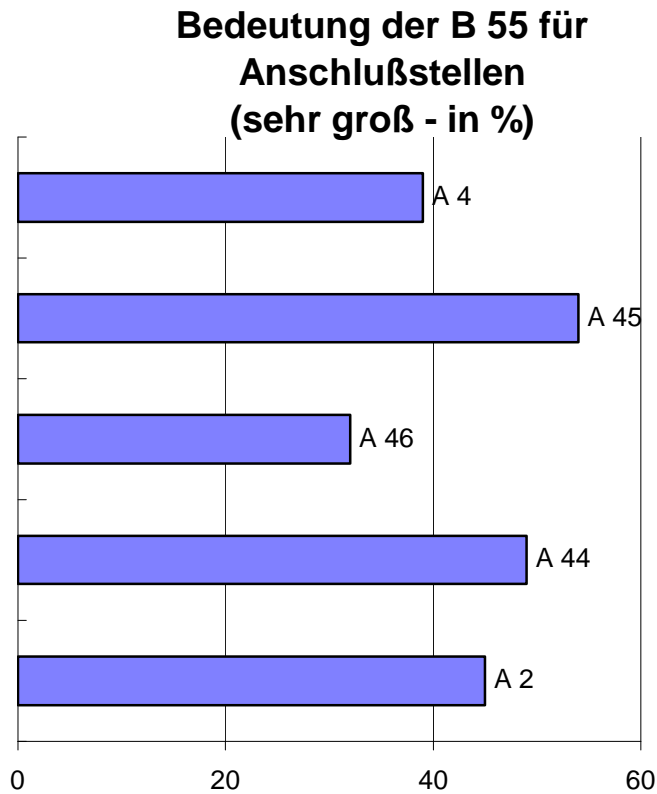
Grad der Unzufriedenheit



Quelle: Unternehmensbefragung der IHK'n Bielefeld, Arnsberg und Siegen 1997

Die von der Arbeitsgemeinschaft angeführte Bedeutung der B 55 als Nord-Süd-Verbindung für die in Ost-West-Richtung verlaufenden Autobahnachsen findet ebenfalls in der Unternehmensbefragung ihren Niederschlag. Die nachstehende Grafik zeigt dabei, daß aus Sicht der Region natürlich die im Zentrum des Untersuchungsraumes verlaufenden die Autobahnen A 44 und A 45 die größte Bedeutung aufweisen. Demgegenüber fällt die A 46 trotz ihrer zentralen Lage zurück, weil sie eben bisher von der Anschlußstelle Meschede nur Rich-

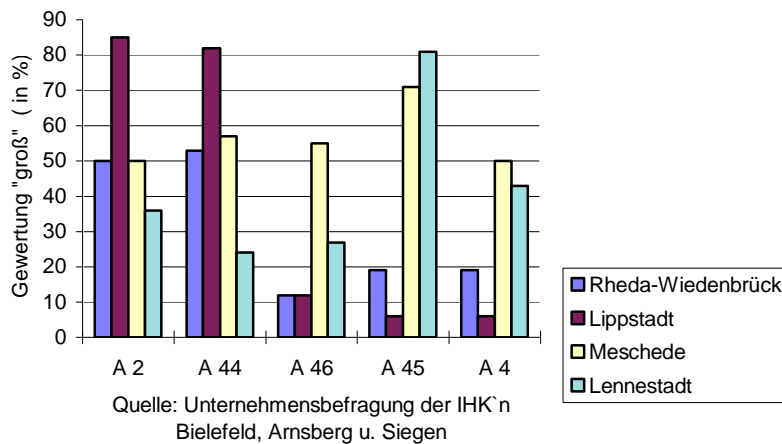
tung Westen eine überregionale Verkehrsfunktion besitzt, die zudem auch durch den zur Zeit noch fehlenden Lückenschluß zwischen Arnsherg-Uentrop und Meschede-Wennemen beeinträchtigt wird.



Quelle: Unternehmensbefragung der IHK'n Bielefeld, Arnsherg und Siegen 1997

Es liegt auf der Hand, daß die Gewichtung der über die B 55 zu erreichenden Autobahnen von der räumlichen Lage des jeweiligen Unternehmensstandortes abhängt. Überraschenderweise ist nicht die nächstgelegene „Heim-Anschlußstelle“ zwangsläufig diejenige mit der höchsten Bedeutung für den jeweiligen Standort. Die nachstehende Grafik zeigt anhand der Beispiele von Rheda-Wiedenbrück, Lippstadt, Meschede und Lennestadt, daß es häufig je nach Verkehrsbeziehung mehrere Anschlußstellen mit hoher Bedeutung gibt.

Bedeutung der Anschlußstellen aus Sicht verschiedener Gemeinden



In Abhängigkeit der Zielgebiete werden über die B 55 sehr unterschiedliche Autobahnzugänge genutzt. So haben etwa die A 2-Anschlußstelle in Rheda-Wiedenbrück und die A 44-Anschlußstelle Erwitte/Anröchte für den Standort Lippstadt eine fast gleichrangige Bedeutung. Verkehre aus Meschede hingegen nutzen in viel größerem Maße die A 45 über die Anschlußstelle Olpe und die A 44 über Erwitte/Anröchte als über die „Hausstrecke“ A 46. Hier zeigt sich die noch unzureichende verkehrliche Funktion der A 46, die erst nach einem Lückenschluß zwischen Arnsberg-Uentrop und Meschede-Wennemen im Westen für den Standort Meschede zur bedeutendsten Strecke wird.

Für Lennestadt ist die A 45-Anschlußstelle Olpe ohne Zweifel der entscheidende Zugang zum Autobahnnetz. Gerade aber am Beispiel Lennestadt wird die gesamte Bedeutung der B 55 offenbar, denn es zeigt, daß die Unternehmen dieses Raumes die B 55 sehr selektiv nutzen. Heißt das Ziel Norddeutschland oder Großraum Berlin, befahren selbst aus dem Lennestädter Raum viele Unternehmen die B 55 als Zubringerstrecke zur A 2 über Rheda-Wiedenbrück (vgl. voranstehende Graphik).

Die Bundesstraße 55 ist damit Lebensnerv vieler Wirtschaftsstandorte zwischen Ostwestfalen, Hellweg-Region, Sauer- und Siegerland. Sie erfüllt nicht nur eine wichtige kleinräumige Erschließungsfunktion, sondern bietet den Unternehmen den Zugang zu allen wichtigen Fernverkehrsstraßen des betrachteten Raumes.

4. Die städtebaulichen Entwicklungsperspektiven

4.1 Entwicklungsmöglichkeiten innerstädtischer Handelsstandorte

Weil die Bundesstraße 55 zahlreiche Ortskerne und wichtige Handelsstandorte durchquert, wird deren Funktion nachhaltig beeinträchtigt. Dies gilt vor allem in Erwitte, Belecke und Warstein sowie für Eslohe und Grevenbrück. Die hohe Verkehrsbelastung in diesen Ortsteilen führt zu einer **Beeinträchtigung der Aufenthaltsqualität, einer Störung der Funktionsbezüge von Handelsstandorten beiderseits der Ortsdurchfahrten** durch die Trennwirkungen der Trasse und **zur Schädigung der Fassaden**. Verständlicherweise zeigt in solchen Situationen der ortsansässige Einzelhandel wenig Neigung, in Fassadengestaltung zu investieren, weil sich aufgrund der Abgassituation sehr schnell ein erneuter Renovierungsbedarf ergibt. Der Kunde zieht es in solchen Fällen vor, in attraktiveren Nachbarzentren einzukaufen. Die betreffenden Städte und Gemeinden konnten deshalb an einem seit etwa 10 Jahren anhaltenden Trend, nach dem sich die Mittelzentren als Handelsstandorte gegenüber den Ballungsregionen stärker behaupten konnten, nicht partizipieren.

Welche positiven Effekte mit der Herausnahme des Durchgangsverkehrs verbunden sein können, zeigen entlang der B 55 die Städte Lippstadt, Meschede und Olpe. Hier konnten bereits vor Jahrzehnten mit der „Lange Straße“ (Lippstadt), der „Ruhrstraße“ (Meschede) und der „Kölner Straße“ (Olpe) drei frühere innerörtliche Streckenabschnitte der B 55 in Fußgängerzonen umgewandelt werden. Nur auf dieser Basis konnte sich beispielsweise Lippstadt zu einem Handelszentrum entwickeln, das in diesem Bereich Größenordnungen oberzentraler Funktionen einnimmt (vgl. GMA Gutachten 1998). Der Einzelhandel von Lippstadt erreicht einen beachtlichen Kundenkreis und genießt eine hohe Akzeptanz auch außerhalb seiner Stadtgrenzen. Meschede hat sich neben Arnsberg-Neheim zum wichtigsten Handelsstandort des Hochsauerlandkreises entwickelt. Dabei hat gerade die **Herausnahme des Durchgangsverkehrs zu Ansiedlungserfolgen bei überregional bekannten Anbietern** (Karstadt) geführt.

Beispiel 1: Früher und heute:



Lippstadt: Lange Straße

Beispiel 2: Früher und heute:



Meschede: Warsteiner Straße / Ruhrstraße

Diese hier aufgeführten positiven Beispiele sind Vorbild auch für andere Handelsstandorte entlang der B 55, die sich ebenfalls Entwicklungsimpulse durch eine Herausnahme des Durchgangsverkehrs erhoffen. So ist beispielsweise in Warstein eine völlige Neuorientierung des innerörtlichen Straßennetzes vorgesehen, wenn die Ortsumgehung fertiggestellt ist. Außerdem wird mit dem Rückbau der B 55 eine deutliche Erhöhung der Aufenthaltsqualität erreicht, die vor allem dem Innenstadtbesuchern als Einzelhandels- und Dienstleistungskunden zugute kommen soll.

Beispiel 3: Früher und heute:



Olpe: Kölner Straße

4.2 Bedeutung für den Fremdenverkehr

Neben der Bedeutung für die Wirtschaft erschließt die Bundesstraße 55 weite Teile des Sauerlandes, der Hellweg-Region sowie auch des Münsterlandes für den **immer stärker werdenden Erholungsverkehr**. Diese Verkehre kommen aus den Ballungsräumen des Ruhrgebietes, den Räumen Münster und Osnabrück, den Gebieten Paderborn und Bielefeld, aus dem Gebiet Kassel, dem Rheinland und darüber hinaus aus den europäischen Nachbarländern, insbesondere den Niederlanden. Diese Straße ist deshalb zur **zeitlich vertretbaren Erreichbarkeit der Fremdenverkehrsgemeinden** in ihrem Einzugsbereich unerlässlich.

Des weiteren erschließt sie die **Naturparke Arnsberger Wald, Homert, Ebbegebirge und das Rothaargebirge** mit ihrer Vielfalt, Eigenart und Schönheit von Natur und Landschaft für den Erholungssuchenden. Die zum Flachland gehörenden Teile der Kreise Soest und Gütersloh, nördlich der Möhne und des Haarstranges, bieten beispielsweise Kurzentren. Insgesamt stellt der Fremdenverkehr für das weiträumige Sauerland mit seinen **Freizeit- und Erholungsschwerpunkten Möhnensee, Sorpensee, Hennensee und Biggensee** und den dazugehörigen erholungsrelevanten Infrastruktureinrichtungen sowie den Kur- und Erholungsorten eine bedeutsame gesamtwirtschaftliche Funktion dar.

Mittels der B 55 werden nicht nur die genannten Erholungsschwerpunkte erschlossen, sondern auch andere zahlreiche Ortschaften, die besonders vom Fremdenverkehr geprägt und von ihm abhängig sind, wie z.B. Warstein/Hirschberg, Rüthen, der südliche und südöstliche Teil des Sauerlandes, Olpe, Attendorn, Lennestadt, Schmallerberg, Winterberg, Medebach und Kirchhundem.



Fachwerk-Idylle in Bad Fredeburgs guter Stube, der Hochstraße.

Nach Auffassung von Fremdenverkehrsexperten wird es zukünftig wegen der Vernetzung von unterschiedlichen Erlebnisangeboten ganz erheblich vom jährlichen Übernachtungsaufkommen und den daraus gewachsenen Einkommen abhängen, ob sich Erfolg oder Mißerfolg einstellt. Die Rede ist von mindestens jährlich 500.000 Übernachtungen pro Fremdenverkehrsort. Der Trend zur Zweit- und Drittreise ist für die Region Sauerland eine besondere Chance, weil sie dadurch die **herkömmliche Gästestruktur** verändert. Gleichzeitig werden auch erfahrungsgemäß besucherschwächere Jahreszeiten gebucht, was zu einer verbesserten Auslastung der Gast- und Beherbergungsbetriebe führt. Bei derartigen Kurzurlaubsreisen ist allerdings die **gute Erreichbarkeit der Urlaubsziele von vitaler Bedeutung** für deren Akzeptanz. Eine Verbesserung des Ausbaustandards der B 55, die letztendlich die Kur- und Erholungsgäste in vertretbarer Reisezeit an ihre Aufenthaltsorte heranführt, ist daher eine wichtige Voraussetzung, um die Marktposition dieser Region in einem **zunehmenden Wettbewerb der Urlaubsregionen in Deutschland**, aber auch in Europa zu verbessern.

*Früher B 55 - heute Kurpromenade mit Außen-
gastronomie:
Quellenstraße in Lippstadt-
Bad Waldliesborn.*



Die **Kurorte Bad Waldliesborn und Bad Westernkotten** im östlichen Kreis Soest besitzen hier bereits lange Tradition, und auch im Schmallenberger Sauerland ist **Bad Fredeburg** als Bad im Aufbau begriffen. Auch wenn es sich beim Kurgast um eine völlig andere Gästeschicht als beim klassischen Sauerlandurlauber handelt, so sind doch die verkehrlichen Anforderungen und Probleme identisch: Der Kurgast wünscht sich eine gute Erreichbarkeit seines Kurortes, ohne direkt durch Verkehrsaufkommen in seiner Erholung gestört zu werden. Deshalb muß der Verkehr aus den Ortsdurchfahrten der Fremdenverkehrsorte herausgehalten werden.

Leider trifft diese Forderung nur für wenige Gemeinden zu. Mit Belecke, Warstein, Meschede, Bremke, Eslohe, Cobbenrode, Saalhausen, Grevenbrück, Kirchveischede, Bilstein, Oedingen und Oberelspe sind **nahezu sämtliche Fremdenverkehrsorte einer teilweise sehr hohen Belastung durch eine innerörtliche Führung der Bundesstraße** ausgesetzt. Die Lebensqualität der Anwohner und die Erholungsfunktion für die Gäste wird dabei in vielen dieser Ortschaften unmittelbar stark beeinträchtigt. Hier sind **Verbesserungsmaßnahmen dringend erforderlich**. In den Fällen, in den beispielsweise im Lennestädter Stadtgebiet Umgehungen aus topographischen Gründen kaum in Frage kommen, muß eine **Erhöhung der Aufenthaltsqualität und der Erholungsfunktion** durch begleitende gestalterische Maßnahmen (Querungshilfen, Begrünung) erreicht werden. Hier sind vorhandene Gestaltungspotentiale stärker zu nutzen. Neben der inzwischen zu einem Ganzjahres-Fremdenverkehrsschwerpunkt gewordenen Naturbühne Elspe/Elspe-Festival, der direkt über die B 55 angebunden wird, werden im unmittelbaren Umfeld der B 55 weitere Erholungs- und Freizeitschwerpunkte er-

geschlossen wie die Hohe Bracht, der Panoramapark mit dem Luftkurort Oberhundem sowie die Biggetalsperre.

4.3 Die Steigerung der Wohn- und Lebensqualität in den Ortsdurchfahrten

Alle Maßnahmen müssen dazu beitragen, den Verkehr und damit die Verkehrsimmissionen in den Wohnsiedlungsbereichen innerhalb der Ortsdurchfahrten entlang der B 55 zu verringern. Da der im Generalverkehrsplan des Kreises Olpe zugrundegelegte autobahnähnliche Neubau der B 55n nicht mehr in Betracht kommt, erhalten die noch relativ wenigen möglichen Ergänzungen und Ausbaumaßnahmen im Zuge der vorhandenen Linienführung der B 55 bzw. B 54/55 eine verstärkte Bedeutung und Dringlichkeit, besonders hinsichtlich der Verkehrssicherheit und aus Gründen zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen im Sinne des Bundesimmissionsschutzgesetzes. Zur Verbesserung des Wohnumfeldes, vor allem in den geschlossenen Ortsdurchfahrten im Bereich der B 55, sind möglichst **Ortsumgehungen, notwendige Begradigungen und Reduzierung der Lärm- und Schadstoffbelastungen** erforderlich. Ein Ansatzpunkt ist dabei die Anlage und/oder finanzielle Förderung von Lärmschutzmaßnahmen in besonders vom Verkehrslärm betroffenen Ortsdurchfahrten bzw. streckennah gelegener Bebauung. Um die Unfallrisiken zu minimieren, sind **Straßenquerungen für den Fußgänger**, d.h. gefahrlose Nutzung von Bereichen innerhalb des Straßenraumes vorzusehen. Dem Straßenraumcharakter entsprechend sollten Begrünungsmaßnahmen ergriffen werden, die die Schadstoffbelastungen reduzieren. Langfristige Lösungsansätze können das Konfliktpotential im Straßenzug verringern. Der aktuelle Problemdruck erfordert jedoch auch mittelfristige Ansätze, die nachstehend im Nord-Süd-Verlauf der B 55 beschrieben werden.

In **Rheda-Wiedenbrück** gehört die Bundesstraße 55 zum bestehenden gut ausgebauten überregionalen Straßenverkehrsnetz innerhalb des Stadtgebietes. Die Trasse stellt in Verbindung mit der B 61 und der B 64 die östlich vom bebauten Stadtgebiet verlaufende Ortsumgehung dar.



*Südlich Rheda-Wiedenbrück
verzweigt die B 55 in die B 61
Richtung A 2 bzw. B 64 Richtung
Beckum.*

Im Bereich der Anschlußstelle zur A 2 ist die Umgehungsstraße vierspurig ausgebaut, wodurch keine wesentlichen lokalen Verkehrsprobleme zu verzeichnen sind. Bedingt durch den Ausbaustandard treten keine Überlastungstendenzen auf und die Innenstädte der Stadtteile Rheda und Wiedenbrück sind von der Umgehungsstraße gut erreichbar. Der Ausbau der Ortsumgebung in Verbindung mit dem Anschluß zur A 2 hat die wirtschaftliche Entwicklung der Stadt Rheda-Wiedenbrück zu einem attraktiven Standort für Gewerbe und Wohnen wesentlich beeinflusst. Nach der Fertigstellung hat sich der Durchgangsverkehr und somit auch die Immissionsbelastung für die Stadtteile erheblich verringert. Verbesserungsfähig sind die integrativen ökologischen Maßnahmen zur landschaftlichen Einfügung der Trasse, um hierdurch eine subjektive Minderung der visuellen Beeinträchtigung zu erreichen.

In **Langenberg** verläuft die B 55 östlich der beiden Ortsteile Langenberg und Benteler. Es gibt zur Zeit drei beampelte Hauptanbindungen dieser Ortsteile an die B 55. Zwischen den beiden Ortsteilen liegt das Gewerbegebiet. Weil die beiden Ortsteile durch den Schwerlastverkehr beeinträchtigt wurden, ist 1998 zur Entlastung eine weitere Anbindung zur B 55 geschaffen worden. Mit ihr liegen nun die Voraussetzungen für eine Ausweisung von zusätzlichen Gewerbeflächen ostwärts der B 55 vor.

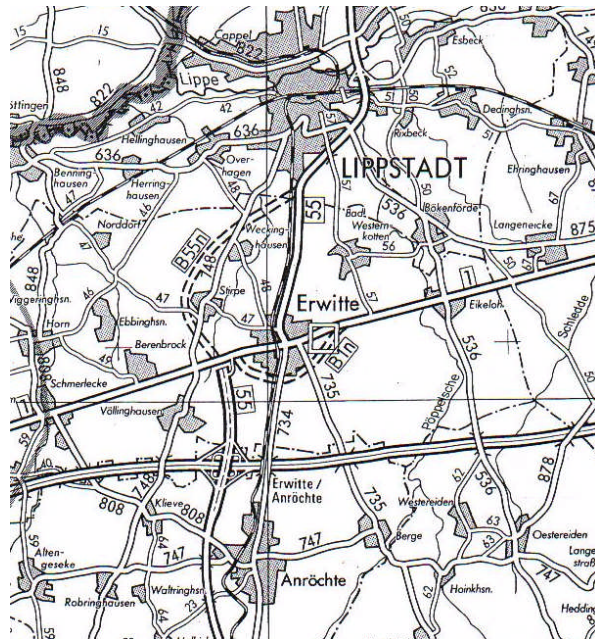
Im nördlichen Bereich der **Stadt Lippstadt** in Höhe der Ortschaft Bad Waldliesborn ist eine Konfliktsituation zwischen der B 55 und der Wohnbebauung nicht erkennbar. Die Wohnbevölkerung lebt hier in einem ausreichenden Abstand zur Bundesstraße 55. Der Verkehrslärm, der von der Straße ausgeht, stellt keine erhebliche belästigende und unzumutbare Beeinträchtigung der Ortschaft Bad Waldliesborn dar. Jedoch sollte daran gedacht werden, an der Ostseite der B 55 in Richtung "Höhe Lipperbruch" die angrenzende Wohnbebauung durch einen Lärmschutzwall zu schützen. Das Neubaugebiet "Qualenbrink", das bis zur

Nähe der B 55 reicht, ist im Rahmen des Bauleitplanverfahrens hinsichtlich des Immissions-schutzes durch Anlage eines Lärmschutzwalles gesichert.

Die städtebauliche Entwicklung im Bereich Lippstadt-Süd wird bestimmt durch ein bestehendes Gewerbegebiet westlich der B 55, das seine Fortsetzung in Richtung Erwitte-Nord finden soll. Die Gewerbebestände östlich der Ortslage an der L 636 (Mondschein) und südöstlich an der L 536 (Wasserturm) sind an die Ortsumgehungen der Stadt Lippstadt verkehrstechnisch gut angebunden. Ebenfalls sind im Norden die Ortslagen Lipperode an der L 822 und Bad Waldliesborn an der K 75 gut von der B 55 erreichbar.

In **Erwitte** ist die Verwirklichung der Westumgehungen B 55n sowie der Südumgehungen der B 1n Voraussetzung für eine positive städtebauliche Entwicklung der Kernstadt. Der Gewerbebestandort sollte über die jetzige B 55 nach Norden an die neue Trasse der B 55n im Bereich der Abfahrt Lippstadt-Süd angebunden werden. Die vorhandenen Gewerbegebiete im Süden der Kernstadt sowie im Westen könnten über die B 1 bzw. der geplanten Südumgehungen der B 1n mit der B 55 gut verkehrstechnisch verknüpft werden.

*Entlastung für den Verkehrsknoten B 55 / B 1 und die Stadt Erwitte:
Ortsumgehungen als westliche (B 55) und südliche (B 1) Umfahrung*



Für die Kernstadt Erwitte bedeutet dies:

- Verlagerung des Schwerlastverkehrs aus dem Zentrum der Stadt, sei es der Durchgangsverkehr oder der Quell-/Zielverkehr;
- Verwirklichung einer städtebaulichen sinnvollen Entwicklung von klein- und mittelständischen Betrieben im Stadtkern, Aufwertung als Einkaufsstandort für die umliegenden Gemeinden sowie

- Steigerung der bisher geringen Lebensqualität der Wohnbevölkerung an den Hauptverkehrsadern im Stadtkern bzw. im Zentrum.

Die Herausnahme der B 55 aus der Kernstadt Erwitte wird sich auf die zukünftige Stadtentwicklung, insbesondere für die Wohnbevölkerung, den Einzelhandel und die Dienstleistungsbetriebe positiv auswirken. Ein weiteres Hauptentwicklungspotential im gewerblichen Bereich liegt im Gewerbegebiet „Nord“ und an der westlichen Peripherie Erwittes sowie an der Verkehrsachse B 1.

Die **Gemeinde Anröchte** hat seit Realisierung der Westumgehung und der Anbindung der wichtigsten Gewerbegebiete über die L 808 die Möglichkeit zur Wohnumfeldverbesserung in zentraler Ortslage erfahren. Eine wesentliche Steigerung der Wohn- und Lebensqualität wird in der alten Ortsdurchfahrt Anröchte jedoch erst erreicht, wenn im Zusammenhang mit der Fertigstellung der Ortsumgehung Erwitte und dem Rückbau der ehemaligen B 55 eine weitestgehende Verlagerung der restlichen Durchgangsverkehre erfolgt ist.

Mit dem geplanten „Durchstich“ der B 55 und der damit verbundenen innerörtlichen Westumgehung des Ortskerns von **Belecke** wird der jetzt unhaltbare Zustand der Verkehrsdichte - vornehmlich verursacht von Durchgangsverkehren - beseitigt werden können und somit das Zentrum eine nachhaltige Aufwertung und Erhöhung der Lebens- und Aufenthaltsqualität erreichen.

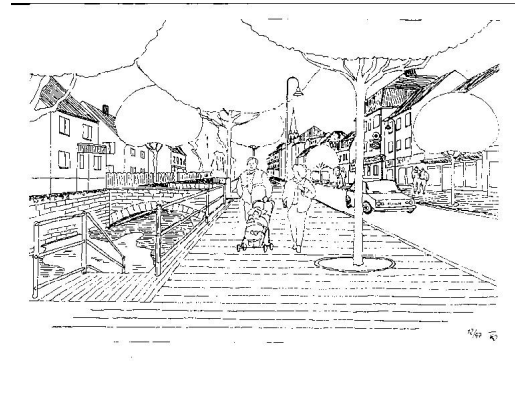
Für den südlichen Ortsausgang Beleckes, den Lanfer-Bereich, besteht ebenfalls Handlungsbedarf, denn hier befindet sich eine teilweise beidseitige straßenbegleitende Wohnbebauung. Sie wird von Tankstellen und kleineren Einzelhandelsbetrieben sowie einen östlich gelegenen Industriestandort durchmischt. Planungen für eine Verlegung der Trasse, die im Bundesverkehrswegeplan im weiteren Bedarf enthalten sind, stoßen auf siedlungsstrukturelle und naturschutzrechtliche Problemfelder und die Parallellage mit der WLE. Denkbar ist hier eine geringfügige Verschwenkung der B 55 in eine etwas weiter östlich geführte Trasse im unmittelbaren Umfeld der Wäster.

Durch den Neubau der B 55n in Form einer ortsnahen Tunneltrasse soll das Zentrum der **Stadt Warstein** vom Durchgangsverkehr mit einem erheblichen Anteil Schwerlastverkehr befreit werden. Im Juli 1994 ist hierzu eine entsprechende Linie abgestimmt worden, die jedoch gegenüber den noch 1993 zur Bedarfsplanfortschreibung ermittelten Kosten in Höhe von 69 Mio. DM zu neuen Gesamtkosten in Höhe von 114 Mio. DM geführt hätte. Aufgrund dieser hohen Kostensteigerung von ca. 65% war die Realisierung der Entlastungsstraße in Frage

gestellt, da der Nutzen-/Kostenfaktor von bisher 3,1 deutlich unter den Grenzwert von 3,0 gefallen wäre. Als Folge hat die Stadt Warstein gemeinsam mit dem Westfälischen Straßenbauamt Meschede und den im Stadtgebiet ansässigen Unternehmen der Steinindustrie eine deutlich kostengünstigere Lösung entwickelt. Neben einer nördlichen Verkürzung der Neubaustrecke wurde auch im Bereich des Bebauungsplanes „Am Hillenberg“ der Stadt Warstein eine Alternative zur Linienführung entwickelt. Entscheidender Unterschied ist hierbei eine teilweise offene Bauweise des B 55-Südabschnitts gegenüber der ursprünglich vorgesehenen langen Tunnelvariante. Diese Lösung wird ermöglicht durch einen zuvor stattfindenden koordinierten Abbau des vorhandenen Kalkgesteins durch die Warsteiner Steinindustrie. Dadurch könnte der geplante Hillenberg-Tunnel südlich der Rangestraße von ursprünglich 1.020m auf 550m bis 660m Länge reduziert werden. Das geschätzte Investitionsvolumen des Bundes würde sich durch diese Maßnahmen auf nunmehr ca. 65 Mio. DM reduzieren.

Gerade das Beispiel Warstein macht deutlich, wie sehr die gesamte städtebauliche Entwicklung unter erheblichem Durchgangsverkehr leiden kann. Die nunmehr auf absehbare Zeit realisierbare Ortsumgehung ermöglicht völlig neue Perspektiven der städtischen Innenentwicklung.

Gegenwart und Zukunft:



Mit Herausnahme des Durchgangsverkehr (linkes Bild) ließe sich die Warsteiner Hauptstraße zurückbauen. Eine deutlich erhöhte Aufenthaltsqualität (siehe Skizze der Stadtverwaltung Warstein) käme vor allem Fußgängern und Radfahrern, aber auch dem Einzelhandel zugute. Auch nach dem Neubau der Ortsumgehung Warstein/B 55n (Tunnel) wird die Hauptstraße von 5000 bis 7000 Fahrzeugen täglich belastet. Es handelt sich dabei um den Ziel- und Quellverkehr. Diese Fahrzeugbewegungen werden trotz Umgehung noch so hoch sein, daß ohne begleitende bauliche Verkehrsmaßnahmen die Einrichtung von Fußgängerzonen und verkehrsberuhigten Bereichen im Verlauf der Hauptstraße nicht realisierbar sein wird. Aus diesem Grunde muß eine innerstädtische Entlastungsstraße konzipiert werden, welche den inneren Bereich der Stadt Warstein erschließt und den Ziel- und Quellverkehr faßt und leitet.

Damit ließe sich im zentralen Bereich die Hauptstraße, Rangestraße und Diephlohstraße eine Fußgängerzone ausbilden, zumal sich dort in den beiderseits der Hauptstraße angrenzenden Räumen bereits eine hohe Geschäftsintensität eingestellt hat. Diese Fußgängerzone wäre ein in sich geschlossener Bereich, der aus dem vorbenannten Teilstück der Hauptstraße mit dem Umfeld des Rathauses und der Kirche besteht und sich über die Diephlohstraße hinaus bis in den Bereich des Domcenters erstreckt. In der Hauptstraße nördlich der Rangestraße könnte eine Straßenraumumgestaltung zu einem verkehrsberuhigten Bereich derart vorgenommen werden, daß der reduzierte motorisierte Individualverkehr nur noch in Einbahnstraßenrichtung geführt wird und dadurch gewonnene Flächen dem Fußgängerverkehr zu Aufenthalts- und Verweilzwecken zur Verfügung gestellt werden (siehe Gegenüberstellung heute - zukünftig).

Mit der Umsetzung dieses städtebaulichen Zielkonzeptes kann die Stadt Warstein als Mittelzentrum ihre Qualitäten als Einzelhandels- und Dienstleistungsstandort und als touristischen Zielpunkt sowie ihre Wohnumfeldqualitäten deutlich steigern.



Seit Anfang der 80er Jahre verfügt die Stadt Meschede über eine leistungsfähige innerörtliche Entlastung in Nord-Süd-Richtung.

Das bestehende innerstädtische Tangentensystem in der Kernstadt **Meschede** stellt im Verlauf der B 55 eine gut in das städtebauliche Gefüge der Stadt integrierte, leistungsstarke Verbindung dar. Sie weist nur selten Überlastungstendenzen auf, bedeutet jedoch gleichzeitig eine trassenbedingt hohe Trennwirkung für die städtebauliche Entwicklung des Mescheder Ortskerns. Vor diesem Hintergrund strebt die Stadt Meschede punktuelle Verbesserungen auf der bestehenden Trasse der B 55 im Stadtgebiet an. Gleichzeitig wird eine großräumige Entlastung der B 55 über die L 541 mit Ortsumgehungen der Ortsteile Eslohe-

Wenholthausen, Meschede-Berge und Meschede-Olpe sowie Anschluß an die A 46 im Bereich Wennemen angestrebt. Die Ortsumgehungen sollen hierbei einerseits dazu beitragen, die stark belasteten Ortsdurchfahrten zu entschärfen und städtebaulich aufzuwerten, andererseits eine leistungsfähige Verbindung von der Anschlußstelle (A 46) in das südliche Kreisgebiet, insbesondere in den Raum Schmallenberg, zu schaffen. Diese Spangenzuglösung sichert die gute Erreichbarkeit der Innenstadt, wahrt die städtebaulichen Entwicklungspotentiale der Stadt Meschede und verbessert die Verkehrsverhältnisse um den Erholungsschwerpunkt Hennesee.

In **Eslohe** führt die B 55 unmittelbar durch den Kernbereich des Ortes. Der Durchgangsverkehr mit hohem Schwerlastanteil führt zu innerörtlichen Problemen. Die Lärmimmissionen und Luftverunreinigungen wirken sich nachteilig auf die Lebensqualität der Wohnbevölkerung und der Erholungssuchenden im Kernbereich aus, vor allem entlang der B 55. Umfeldverbesserungen sind städtebaulich nur durch eine Auslagerung der B 55 erreichbar. Verkehrsberuhigende Maßnahmen erscheinen abgesehen von der kompetenzrechtlichen Frage wenig sinnvoll, weil durch die damit verbundenen höheren Abgasbelastungen die Beeinträchtigung noch größer würde. Die Gemeinde Eslohe schlägt deshalb als staatlich anerkanntem Luftkurort und im Hinblick auf die angestrebte Anerkennung als Kneippkurort eine Umgehung der B 55 vor. Dadurch ließen sich der Fremdenverkehr beleben und die Funktion als Siedlungsschwerpunkt sowie als Versorgungs- und Dienstleistungszentrum stärken.

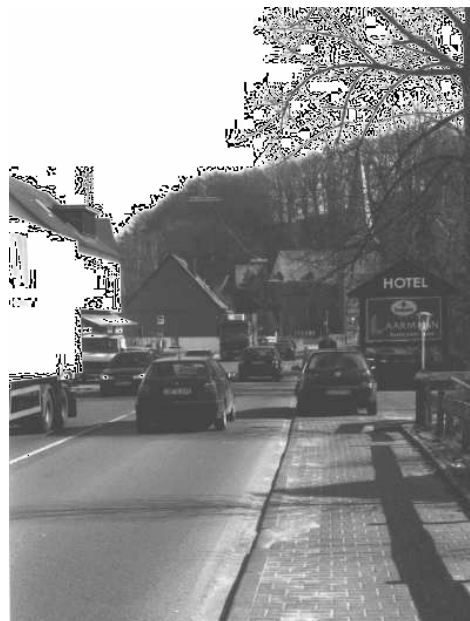
Der staatlich anerkannte Erholungsort **Cobbenrode** wird durch die quer vom Norden nach Süd-Westen verlaufende B 55 stark beeinträchtigt. Ziel der Gemeinde ist es, die Lebensqualität der Wohnbevölkerung und der Erholungssuchenden, insbesondere entlang der B 55 zu verbessern. Die Gemeinde bemüht sich daher, in der Ortsdurchfahrt Überquerungshilfen in Zusammenhang mit Mittelgrünstreifen zu schaffen. Der Verkehrslärm, wie aber auch die Schadstoffe, die von der Straße ausgehen, stellen eine erhebliche belästigende unzumutbare Beeinträchtigung dar. Sie setzt sich ferner für Lärminderungsmaßnahmen innerhalb der Ortschaft ein.

Der Ortskern von **Lennestadt-Saalhausen** wird stark durch die B 236 belastet. In der zeichnerischen Darstellung sieht bereits der Gebietsentwicklungsplan die neue Linienführung über die ehemalige Eisenbahntrasse als sog. Nordumgehung vor. Diese hat u.a. den Großteil des Fremdenverkehrs zu bewältigen, der von den Autobahnen A 45 / A 4 sowie den Bundesstraßen B 517 und B 55 kommend als Ziel die bekannten Fremdenverkehrsschwerpunkte des Hochsauerlandes hat. Für Saalhausen als Kurort würde die Herausnahme des Durchgangs-

verkehrs eine große Aufwertung aller bisher vorhandener Infrastruktureinrichtungen, aber auch des Wohn- und Erholungswertes bedeuten. Die Fremdenverkehrsfunktion wird verstärkt und die Sicherheit für die Fußgänger bei der Straßenüberquerung erhöht.

Die Ortsdurchfahrten Oedingen, Oberelspe und Elspe sind relativ breit und großzügig ausgebaut und auf einen zügigen Verkehrsfluß ausgelegt. Hierdurch wird die Verkehrssicherheit besonders für den Fußgänger stark beeinträchtigt. Daher ist es erforderlich, diese Ortsdurchfahrten bedarfsgerecht herzurichten, so daß vor allem der Fußgänger die B 55 gefahrloser überqueren kann.

*Kein leichtes Unterfangen für
Fußgänger:
Straßenquerung in Kirchveischede*



Ein besonderes Nadelöhr ist der Bahnübergang der B 55 in Lennestadt-Grevenbrück. Er beeinträchtigt sowohl den Verkehr auf der Bundesstraße als auch die innerörtlichen Beziehungen in den von der Bahn getrennten Teilen Grevenbrücks sowie die Wohn- und Aufenthaltsqualität entscheidend.

Die Beseitigung des höhengleichen Bahnübergangs ist schon seit Jahrzehnten vorgesehen. Durch verschiedene städtebauliche Studien und tiefbautechnische Planungen sollte die bestmögliche Lösung sowohl für den überörtlichen Verkehr, den Fußgänger- und Fahrradverkehr sowie das städtebauliche Umfeld gefunden werden. Auf der Basis der städtebaulichen Pla-

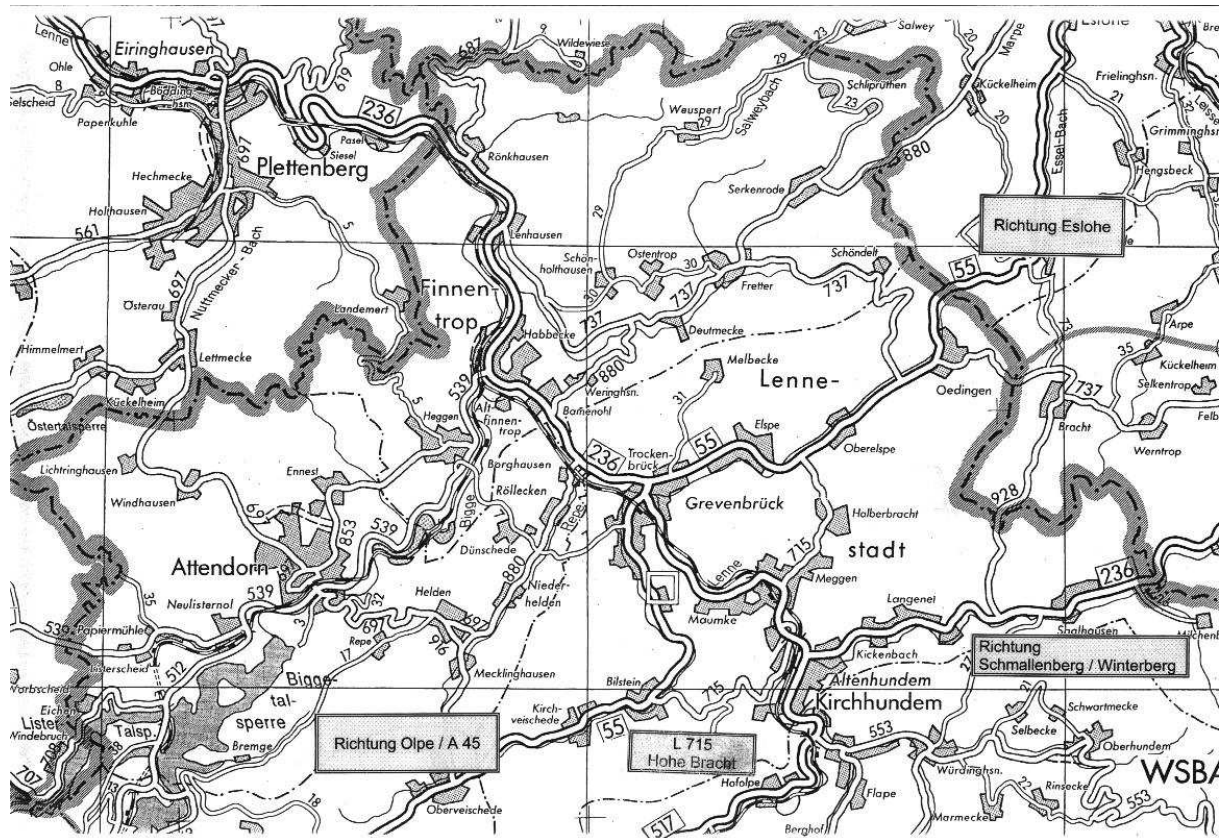
nungen wurde Ende der 80er Jahre die - mittlerweile rechtswirksame - Planfeststellung eingeleitet. Die Verfügbarkeit der Grundstücke ist dadurch gewährleistet.

Die Planung sieht eine Bahnunterführung der Bundesstraße mit den entsprechenden Rampen auf einer Länge von ca. 300 m anbaufrei vor. Die Verknüpfung der derzeitigen Bundesstraße erfolgt im Süden an einen vorhandenen Knotenpunkt mit dem Einschleifen in die bestehende B 55, im Norden durch eine Querspange zur alten B 55 und Anschluß in die B 236. Die die Ortsteile südlich und nördlich verknüpfende Fußgängerunterführung wurde durch weiträumige tiefergelegte, architektonisch und grüngestaltete vorgelagerte Ebenen erreicht, so daß ein unerwünschter "Schachtcharakter" vermieden wird. Durch den Rückbau von weiteren Gleisen wurde die Unterführung im Laufe des Verfahrens nochmals verkürzt.

Sobald die Verbringung des belasteten Bodens im Bereich der Bundesstraßentrasse geklärt ist, kann mit der Baumaßnahme begonnen werden.

Die Landesstraße 715 zwischen Lennestadt-Altenhudem (B 236) und Lennestadt-Bilstein (B 55) ist im GEP als Straße für den überregionalen Verkehr dargestellt. Sie soll in erster Linie den Verkehr aus dem Wirtschaftsraum des oberen Hochsauerlandkreises - schwerpunktmäßig Schmallenbergs sowie großer Teile Lennestadts und Kirchhundems - zielgerecht über die B 55 mit dem großräumigen Verkehrsnetz der A 45 und der A 4 im Bereich der Stadt Olpe verbinden. Der vorhandene Ausbaustandard läßt jedoch die Bewältigung dieser Aufgabe in nur sehr eingeschränkter Weise zu. Außerdem wird über die L 715 auch die "Hohe Bracht" als überregional bedeutsames Fremdenverkehrsziel erschlossen. Der Ausbau dieser Querspange ist daher als vordringlich und wichtige Verkehrsinfrastrukturmaßnahme anzusehen.

Die Verkehrssituation im Stadtgebiet Lennestadt zeigt die nachfolgende Karte.



Die Ortschaften Bilstein und Kirchveischede werden von der B 55 mit engem Querschnitt durchquert. Das hemmt nicht nur den Verkehrsfluß, sondern führt auch zu überdurchschnittlicher Unfallrate. Neben der Negativwirkung für die Bevölkerung ist der Fremdenverkehr besonders betroffen. Durch die möglichen Ortsumgehungen würde die Lebensqualität in beiden Ortschaften entsprechend gesteigert werden können, denn die überwiegende Verkehrsmenge stellt der reine Durchgangsverkehr dar, der die Autobahnauffahrten der A 45 sowie der A 4 im Bereich der Stadt Olpe zum Ziel hat. Attraktive Wohn-, Geschäfts-, Dienstleistungs- und Fremdenverkehrseinrichtungen in diesen Ortschaften lassen sich daher nur schaffen bzw. ausbauen, wenn die aufgezeigten Maßnahmen realisiert werden.

In der Stadt **Drolshagen** hat eine Umgehungsstraße des Stadtkerns städtebauliche Bedeutung. Hier durchschneidet die Gemeinschaftsstrecke B 54/B 55 den Kernbereich in der historischen Linienführung. Das bedeutet, daß u.a. auch der Ausbauquerschnitt nicht geeignet ist, die vorhandenen Verkehrsmengen ohne starke Beeinträchtigung zu bewältigen, und es besteht eine enorme Gefährdung des Fußgängers bei der Straßenüberquerung. Auch hier gilt, daß mit der Herausnahme der B 54/B 55 aus dem Ortskernbereich eine entscheidende Attraktivitätssteigerung für den Wohnwert, damit verbunden für die Lebensqualität der Menschen, für den Einkaufsstandort sowie für den Dienstleistungssektor, einhergehen würde. Aus

städtebaulicher Sicht und für die weitere Entwicklung des Zentrums von Drolshagen, wäre diese Maßnahme von großer Bedeutung.



Drolshagen: deutliche Belastung in der sehr engen Ortsdurchfahrt.

5. Verkehrspolitische Folgerungen

Damit die B 55 zwischen Rheda-Wiedenbrück und Drolshagen ihre Erschließungs- und Anbindungsfunktion der Region an das überregionale Autobahnnetz hinreichend erfüllen kann, hat die Arbeitsgemeinschaft B 55 bereits 1997 im Sinne einer langfristigen Konzeption insgesamt 25 Maßnahmen zur Verbesserung des Ausbaustandards, zur Erhöhung der Lebens- und Umfeldqualität und zur Verkehrssicherheit vorgeschlagen. Die Maßnahmen sind im einzelnen der folgenden Projektliste zu entnehmen. Das von den 1997 entwickelten Vorschlägen zwei Jahre später bereits drei Projekte in der Umsetzungsphase befindlich sind, zeigt die Praxis- und Realitätsnähe der Vorstellungen. Hierbei handelt es sich einerseits um diejenigen Maßnahmen, die bereits im Bundesverkehrswegeplan enthalten sind und für die größtenteils bereits konkrete Planungen vorliegen, andererseits aber auch um Projekte, die bei einer **zukünftigen Fortschreibung des Bundesverkehrswegeplanes** Berücksichtigung finden sollten. Es wird daher vorgeschlagen, die **Finanzierung für bereits in der Planung weiter fortgeschrittene Maßnahmen durch Aufnahme in den Ausbauplan sicherzustellen**. Weiterhin fordert die Arbeitsgemeinschaft **Umfeldmaßnahmen an wichtigen Zu-**

und Abbringerstrecken im Umfeld der B 55 ebenso wie **Verkehrssicherungs- und Unterhaltungsmaßnahmen**, die häufig mit vergleichsweise geringem Aufwand eine schnelle Problemlösung in Ortslagen bieten.



*Kreisverkehr am Ortseingang:
Eine verkehrsgerechte, zukunftsorientierte
Lösung in Drolshagen*

In diesem Sinne gliedert sich die Vorschlagsliste in insgesamt **vier Projektstufen**:

- Projektstufe A Übernahme in den Ausbauplan**
- Projektstufe B Bedarfsplanrelevante Maßnahmen**
- Projektstufe C Umfeldmaßnahmen zur B 55**
- Projektstufe D Verkehrssicherung/Unterhaltung**

Anhang

Projektliste der Arbeitsgemeinschaft B 55

Projektliste der Arbeitsgemeinschaft B 55

Projektstufe A: Übernahme in den Ausbauplan

Lfd. Nr.	Streckenabschnitt	Forderung der AG	Begründung
1	Ortsumgehung Erwitte	Übernahme in den nächsten Ausbauplan	Die Ortsumgehung Erwitte ist von hoher verkehrlicher Bedeutung sowohl für die Entlastung der Anwohner in der Ortsdurchfahrt als auch zur Beschleunigung des Verkehrsflusses insgesamt. Die B 55 weist in der Ortslage Erwitte nach der Verkehrszählung 1995 eine Belastung von 18.000 Fahrzeugen/24 Std. auf. Planungsrechtlich ist die Ortsumgehung weit fortgeschritten. Die Maßnahme befindet sich in der Stufe vordringlicher Bedarf des Bundesverkehrswegeplanes. Im Jahre 1995 erfolgte die Einleitung des Planfeststellungsverfahrens mit dem Ausbaustandard B 2 + 1 (zweispurig mit zusätzlicher Überholspur, wechselweise für eine Fahrtrichtung freigegeben)
2	Durchstich Warstein-Belecke	Übernahme in den nächsten Ausbauplan	Mit dieser innerörtlichen Verlegung wird der Ortskern von Belecke, der im Verlauf der B 55 etwa 13.000 Fahrzeuge bewältigen muß erheblich vom Durchgangsverkehr entlastet. Im Bundesverkehrswegeplan ist die Maßnahme in der höchsten Bedarfsstufe enthalten. Im Sommer 1995 haben die Planfeststellungsunterlagen öffentlich ausgelegen. Da in nächster Zeit mit dem Bau begonnen werden kann, muß die Finanzierung unbedingt durch Übernahme in den nächsten Ausbauplan gesichert werden
3	Ortsumgehung Warstein	Übernahme in den nächsten Ausbauplan als Reservemaßnahme	Die ortsnahe Umgehung Warstein (Tunnellösung) ist zur Beseitigung einer unerträglichen Durchgangssituation mit 20.000 Kraftfahrzeugen/Tag unbedingt erforderlich. Die Maßnahme ist im Bundesverkehrswegeplan im vordringlichen Bedarf und 1994 als Linie förmlich festgelegt worden. Mit einem Abschluß des Planfeststellungsverfahrens kann bei günstigem Verlauf im Jahre 2003 gerechnet werden. Aus diesem Grunde sollte diese immens wichtige Maßnahme zumindest als Reservemaßnahme in den Ausbauplan aufgenommen werden.
4	Bahnübergangsbeseitigung Lennestadt-Grevenbrück	Weiterfinanzierung über geltenden Ausbauplan	Mit der Beseitigung des Bahnüberganges in Grevenbrück soll ein gravierendes Verkehrshemmnis in der Ortslage des Lennestädter Ortsteiles (Verkehrsbelastung 1995: ca. 16.000 Kfz.) beseitigt werden. Mit dem Beginn der Baumaßnahme ist demnächst zu rechnen. Zur Sicherstellung der Finanzierung ist eine Berücksichtigung im Rahmen des Haushaltstitels „Beseitigung von Bahnübergängen“ des laufenden Ausbauplanes, ggfs. auch des Folgeplanes erforderlich.

Projektstufe B: Bedarfsplanrelevante Maßnahmen

Lfd. Nr.	Streckenabschnitt	Forderung der AG	Begründung
5	vierspüriger kreuzungsfreier Ausbau der Ortsumgehung Lippstadt (mit Mittel-trennung)	Höherstufung in vor-dringlichen Bedarf	Die B 55-Ortsumgehung Lippstadt wird in weiten Teilen vierspürig betrieben, allerdings ohne bauliche Mitteltrennung. Angesichts der hohen Belastung von mehr als 28.000 Kfz. ist jedoch sowohl eine Mittelteilung als auch die Beseitigung niveaugleicher Kreuzungen sinnvoll. Hierfür ist eine Übernahme der bisher im weiteren Bedarf befindlichen Maßnahme in die höchste Dringlichkeitsstufe des Bundesverkehrswegeplanes angezeigt.
6	Ausbaustandard zwischen A 44 und B 516	Neuaufnahme in vor-dringlichen Bedarf	Südlich der A 44 verjüngt sich der vierspürige Autobahnzubringer B 55 in eine zweispürige Trasse ohne Mehrzweckstreifen, etc. Im weiteren Verlauf wird der zügige Verkehrsfluß durch mehrere Bahnübergänge der Westfälischen Landeseisenbahn gehemmt, die aufgrund der Steigungsgradienten hier serpentinähnlich verläuft. Südlich des Haarstranges wird die B 55 in einer besonders kurvenreichen und zur Winteranfälligkeit neigenden Trassierung bis zur Ortslage von Warstein-Belecke geführt. Zur Verbesserung des Verkehrsflusses und der Verkehrssicherheit der Strecke, auf der sich täglich etwa 10.000 Kfz befinden, ist eine Optimierung des Ausbaustandards im Gesamtabschnitt zwischen A 44 und B 516 zwingend erforderlich. Ziel der Bemühungen sollte es dabei sein, den Querschnitt auf den Standard 2 + 1 aufzuweiten und die vorhandenen niveaugleichen Bahnübergänge möglichst zu beseitigen. Von dieser Maßnahme würde auch das nördlich von Belecke geplante Gewerbegebiet „Warstein-Belecke“ profitieren, das hier mit einer Größenordnung von 40 ha bereits erschlossen ist.
7	Abschnitt Belecke-Warstein	Höherstufung in vor-dringlichen Bedarf	Der Ausbau der vorwiegend freien Strecke zwischen dem Ortskern von Belecke und dem Ortseingang Warstein ist in der nachrangigen Bedarfsstufe „weiterer Bedarf“ enthalten. Am südlichen Ortsausgang von Belecke wird die Trasse durch eine zum Teil beidseitig dichte Wohnbebauung begleitet. Im Interesse der Anwohner ist eine östliche Verlegung der Trasse sinnvoll, da so Möglichkeiten zur Installation von Schallschutzmaßnahmen geschaffen werden. Die Maßnahme ist bisher in der Stufe „weiterer Bedarf“ enthalten und muß mit höherer Dringlichkeit verfolgt werden. 1995 wurden für diesen Streckenabschnitt Verkehrsbelastungen von fast 16.000 Kfz. ermittelt.
8	Abschnitt Meschede-Hennese	Neuaufnahme in den Bedarfsplan	Im Abschnitt zwischen dem Freizeit- und Erholungsschwerpunkt Henneseer See und der Ortslage Meschede müssen punktuelle Verbesserungen des Streckenabschnittes erfolgen. Dabei sollte auch eine Ortsumgehung von Meschede mit Anbindung an die Warsteiner Straße (Anbindung an A 46) in die Überlegungen einbezogen werden.

Lfd. Nr.	Streckenabschnitt	Forderung der AG	Begründung
9	Ortsumgehung Eslohe	Neuaufnahme in vor- dringlichen Bedarf	Der Luftkurort Eslohe wird in seiner weiteren Entwicklung als Fremdenverkehrsort von überregionaler Bedeutung durch die die Ortslage auf der gesamten Länge durchschneidende B 55 erheblich beeinträchtigt. In der Ortslage liegen Verkehrsbelastungen von etwa 10.000 Kfz/Tag vor. Möglichkeiten einer großräumigen Ortsumgehung des Zentralortes sollten daher verfolgt werden. Zu diesem Zweck ist eine Aufnahme in die Bedarfsstufe „vordringlicher Bedarf“ angezeigt.
10	Querspange B 55/ B 236 in der Ortslage Grevenbrück	Neuaufnahme in den weiteren Bedarf	Mit der Beseitigung eines Bahnüberganges in Grevenbrück wird die extrem hohe Belastung im Zuge der Ortsdurchfahrt B 55 nur punktuell verbessert. Es ist daher notwendig, langfristig eine Querspange zwischen der B 55 und der B 236 zu schaffen, um einerseits der Ortslage von Grevenbrück städtebauliche Entwicklungsperspektiven zu bieten und andererseits den Fluß des Durchgangsverkehres auf der B 55 deutlich zu verbessern.
11	Ortsumgehungen Kirchveischede und Bilstein	Höherstufung in vor- dringlichen Bedarf	Die Ortsumgehungen von Kirchveischede und Bilstein im Stadtgebiet Lennestadt sind im Bundesverkehrswegeplan lediglich als weiterer Bedarf enthalten. Aufgrund der ausgeprägten Fremdenverkehrsfunktionen und im Interesse der von den Ortsdurchfahrten betroffenen Anwohner aber auch zur Verbesserung des Verkehrsflusses (Verkehrsbelastung 1995: ca. 10.500 Kfz.) insgesamt wird es erforderlich, diese Projekte umzusetzen. Deshalb ist eine Höherstufung in den „vordringlichen Bedarf“ erforderlich
12	Ortsumgehung Drolshagen	Höherstufung in vor- dringlichen Bedarf	Durch den Ortskern von Drolshagen verläuft die Doppel-Bundesstraße B 54/55 und beeinträchtigt hiermit nicht nur den Wohnwert an dieser Strecke, sondern auch die weitere städtebauliche Entwicklung von Drolshagen insgesamt. Eine Ortsumgehung ist deshalb im weiteren Bedarf vorgesehen und auch sinnvoll (Verkehrsbelastung 1995: ca. 9.000 Kfz.). Die Einleitung einer entsprechenden Planung einer Ortsumgehung durch das „Wintersohletal“ über vorhandene Kreis- und Landesstraßen, die bedarfsgerecht ausgebaut werden müßten, verlangt die Einstufung in den „vordringlichen Bedarf“.

Projektstufe C: Umfeld-Maßnahmen zur B 55

Lfd. Nr.	Streckenabschnitt	Forderung der AG	Begründung
13	L 586n Wadersloh - Langenberg (B 55)	Beibehaltung in der Stufe 1 des Landesstraßenbedarfsplanes 1998 - 2002 und Übernahme in Ausbauplan in der planfestgestellten Form	Für die L 586n liegt ein abgeschlossener, durch Anfechtung beim Verwaltungsgericht Minden allerdings noch nicht rechtskräftiger Planfeststellungsbeschuß vor. Die L 586 übernimmt wichtige Zu- und Abbringerfunktionen insbesondere für den Stein-Schwerlastverkehr von und zur B 55 nördlich Lippstadt. Wegen der gegenwärtig unzureichenden Anbindung durch die Ortslage von Langenberg-Benteler sucht sich allerdings der Schwerlastverkehr Alternativstrecken durch das Kurgebiet von Bad Waldliesborn und die Ortsdurchfahrt von Wadersloh-Liesborn zur L 586 bzw. zur B 55. Eine Übernahme der L 586n in die höchste Prioritätsstufe der fortgeschriebenen Fassung des Landesstraßenbedarfsplanes und des Ausbauplanes ist daher zwingend notwendig, damit umgehend nach Bestandskraft des Planfeststellungsbeschlusses mit der Realisierung dieser wichtigen Maßnahme begonnen werden kann.
14	L 541 Ortsumgehungen Wenholthausen, Berge und Olpe sowie A 46-Anbindung	Neuaufnahme in den Landesstraßenbedarfsplan (Stufe 1)	Die L 541 wird mit Fertigstellung der A 46 einen erheblichen Bedeutungszuwachs für die Erschließung des oberen Sauerlandes erhalten. Um dieser neuen Situation gerecht zu werden, sind Ortsumgehungen in Meschede-Berge und Olpe sowie Eslohe-Wenholthausen einschließlich einer Anbindung an die A 46 im Raum Wennemen/Freienohl erforderlich. Hierzu ist eine Aufnahme in den Landesstraßenbedarfsplan (Stufe 1) notwendig.
15	Ortsumgehung in Lennestadt-Saalhausen im Zuge der B 236	Höherstufung in vor-dringlichen Bedarf	Die B 236 Ortsumgehung Saalhausen ist zur Zeit als „weiterer Bedarf“ im Bundesverkehrswegeplan enthalten. Die Verlegung der Ortsdurchfahrt auf die ehemalige Bahntrasse (Nordumgehung) ist Voraussetzung für eine innerörtliche Verkehrsberuhigung, die letztendlich die städtebauliche Attraktivität des Luftkurortes Saalhausen im Hinblick auf gerade diese Funktion entscheidend verbessern kann. 1995 lag die Verkehrsbelastung bei ca. 9.000 Kfz.
16	Ausbau der B 236 im Bereich des Ortsausganges Lennestadt-Meggen	erledigt, weil im Bau	Die derzeit einstreifige Bahnüberführung in Meggen im Zuge der B 236 sollte in diesem Zusammenhang auf einen zweistreifigen Standard erweitert werden. Die Finanzierung ist gesichert. Die Maßnahme ist in Bau.
17	Ausbau der L 715 zwischen B 236 und B 55	Neuaufnahme in den Landesstraßenbedarfsplan (Stufe 1)	Die L 715 stellt als Überfahrt über die „Hohe Bracht“ eine wichtige Verbindung zwischen der B 236 und der B 55 her. Sie verbindet auf diese Weise den Wirtschaftsraum Schmallebenberg/Winterberg mit der B 55 und den weiteren Verlauf an die A 45. Der kurvenreiche Ausbauzustand führt zu extremer Winteranfälligkeit und bedarf daher dringend einer Verbesserung.

Projektstufe D Verkehrssicherung/Unterhaltung

Lfd. Nr.	Streckenabschnitt	Forderung der AG	Begründung
18	Knotenpunkt B 61 / B 55 in Wiedenbrück	Verbesserung der Leistungsfähigkeit des Knotenpunktes	Bei der Einfädelung der B 55 in die B 61 in Fahrtrichtung Norden entstehen zur Zeit Rückstauungen mit Wartezeiten von bis zu 10 min. Hier ist eine Verbesserung der Leistungsfähigkeit des Einmündungspunktes unter Berücksichtigung der Aspekte von Verkehrsfluß und -sicherheit notwendig.
19	Beseitigung des Bahnüberganges der B 236 in Grevenbrück	Übernahme in den Ausbauplan 1998-2002	Mit der Verlegung der B 236 aus der Ortslage von Grevenbrück und der gleichzeitig möglichen Beseitigung des höhengleichen Bahnüberganges der Bahnstrecke Hagen - Siegen wird eine wesentliche Verbesserung der Verkehrssituation auf der B 236 und in dem Verknüpfungsbereich mit der B 55 erzielt.
20	Langenberg - Lippstadt	Verbesserung des Straßenzustandes	Die Straßendecke ist in Teilabschnitten zwischen Langenberg und Lippstadt teilweise deutlich in Mitleidenschaft gezogen. Der zum Teil noch aus den 70er Jahren stammende Oberbau weist oftmals tiefe Spurrillen auf, die aus Gründen der Verkehrssicherheit bereits zu Verkehrsbeschränkungen geführt haben. Eine kurzfristige Erneuerung der Straßendecke in den betreffenden Abschnitten ist daher unbedingt notwendig.
21	Langenberg - Benteler	Einrichtung eines Kreuzungsbereiches	Durch die Einrichtung eines neuen Kreuzungsbereiches zwischen Langenberg und Benteler sollen Parallelverkehre direkt auf die B 55 gebündelt sowie die Möglichkeit zum Anschluß eines geplanten neuen Gewerbegebietes geschaffen werden.
22	Ortsdurchfahrten von Elspe, Oberelspe und Oedingen	Erstellung von Verkehrssicherungsmaßnahmen	Die Verkehrssicherheit ist in den Ortsdurchfahrten Elspe, Oberelspe und Oedingen verbesserungsbedürftig. Daher erscheint es notwendig, im behutsamen Maße Verkehrssicherungsmaßnahmen umzusetzen, die vor allem auch die Querung der B 55 für Fußgänger erleichtern sollen.
23	Ortsdurchfahrt in Trockenbrück	Erneuerung der Fahrbahndecke	Die Fahrbahndecke ist in der Ortslage Trockenbrück unzureichend und muß daher dringend erneuert werden. Dabei muß vor allem die Finanzierung dieser Maßnahme zeitnah sichergestellt werden.
24	Bruchhausen und Kirchveischede	erledigt, weil im Bau	Der Ausbau zwischen Bruchhausen und Kirchveischede ist bestandskräftig planfestgestellt. Wichtig ist, eine zeitnahe Finanzierung sicherzustellen, damit mit dem Bau in den nächsten Jahren begonnen werden kann. Mit den Baumaßnahmen wurde begonnen.
25	Bedarfsumleitung für die A 45 in der Ortslage Drolshagen	erledigt, weil Vorschlag umgesetzt	Die Bedarfsumleitung für die A 45 zwischen den Anschlußstellen Drolshagen-Wegeringhausen und Olpe führt zur Zeit im Zuge der Doppel-Bundesstraße B 54/55 durch die Ortslage Drolshagen. Sinnvoller erscheint es, diese Umleitung über den relativ gut ausgebauten Zuge K 13, K 16 und L 708 parallel zur A 45 zu führen.

**Mitglieder der
Arbeitsgemeinschaft sind:**

Kreis Gütersloh
Kreis Soest
Hochsauerlandkreis
Kreis Olpe
Stadt Rheda-Wiedenbrück
Gemeinde Langenberg
Stadt Lippstadt
Stadt Erwitte
Gemeinde Anröchte
Stadt Warstein
Stadt Meschede
Gemeinde Eslohe
Stadt Schmallerberg
Stadt Lennestadt
Stadt Olpe
Stadt Drolshagen
Wirtschaftsförderung Lippstadt GmbH
Verkehrsverband Westfalen-Mitte e.V.
Bergisch-Märkischer Verkehrsverband e.V.
Handwerkskammer Arnsberg
IHK zu Bielefeld
IHK zu Arnsberg
IHK Siegen