

Stellungnahme zum Bundesverkehrswegeplan 2030

Die IHK Arnsberg begrüßt den grundsätzlichen Ansatz des BVWP 2030 mit einem Investitionsschwerpunkt bei Erhalt und Ersatz. Auch die bei Neu- und Ausbaumaßnahmen vorgenommene Priorisierung auf überregional bedeutsame Verkehrsachsen und Knoten sowie die Beseitigung von Engpässen mit überregionaler Netzfunktion wird unterstützt. Dies kommt insb. in die Aufnahme der Lückenschlüsse von A 445 Hamm-Werl sowie auf der Ruhrtalachse A 46 – B 7 n zwischen Hagen und Brilon zum Ausdruck.

Kritik und Anregungen:

Kritisch bewertet die IHK Arnsberg, dass die Bewertungskriterien offensichtlich nicht in allen Fällen stringent angewandt wurden. Beispielsweise sind großräumig wirksame Achsen von Bundesstraßen, deren Neu- und Ausbauprojekte aus verschiedenen Einzelmaßnahmen wie insb. Ortsumgehungen bestehen, mal im Zusammenhang und mal isoliert bewertet wurden. Dabei ist der Aspekt der Achsenfunktion im wahrsten Sinne des Wortes auf der Strecke geblieben.

Besonders auffällig ist, dass insb. in der Mittelgebirgsregion des Sauerlandes zahlreiche Ortsumgehungen gegenüber dem BVWP 2003 in ihrem Nutzen-Kosten-Verhältnis überproportional schlechter bewertet wurden. Als Folge finden sich solche Projekte völlig überraschend nur im weiteren Bedarf wieder oder sind sogar mit der Bewertung „kein Bedarf“ versehen worden. Unabhängig von der Frage, ob Input und Ergebnis der Nutzen-Kosten-Analyse zutreffend und nachvollziehbar sind, verfestigt sich der Eindruck einer systematischen Benachteiligung der Mittelgebirgsregionen. Hier ist tendenziell von höheren Bau- und Unterhaltungskosten auszugehen, die zwangsläufig zu einem schlechteren NKV als bei vergleichbaren Projekten im Flachland führen. Einen Korrekturfaktor, der dazu beitragen könnte, die Herstellung gleichwertiger Lebensbedingungen zu fördern, gibt es nicht. Auch regionalwirtschaftliche Faktoren wie die Erschließungsfunktion und die Standortattraktivität etwa für mittelständische Industrieunternehmen finden sich im Bewertungsverfahren nicht wieder. Es sei daran erinnert, dass Südwestfalen mit mehr als 150 Weltmarktführern und einem Beschäftigungsanteil des Produzierenden Gewerbes > 47 % zu den drei industriestärksten Regionen Deutschlands zählt.

Schlussendlich ist die Datenbasis des Bewertungsverfahrens korrekturbedürftig. Sie fußt auf dem Status Quo des Jahres 2010. Dies mögen zwar die letztverfügbaren Daten der Verkehrszählungen sein. Da die deutsche und auch die regionale Wirtschaft aber seinerzeit gerade erst in der Erholungsphase nach der tiefen Krise 2008/2009 war, dürften diese Daten die dauerhafte Situation vor allem des Straßengüterverkehrs nur sehr unzureichend widerspiegeln. Darüber hinaus sind lokale Besonderheiten und Entwicklungen, die zwischenzeitlich aufgetreten sind, in die Bewertung der jeweiligen Projekte nicht oder nicht in der richtigen Weise eingeflossen. Dies wird anhand der folgenden Kritik zu dem Schienenprojekt Obere Ruhrtalbahn sowie der B 55-Ortsumgehung Erwitte besonders deutlich.

Die IHK Arnsberg fordert daher eine diesbezügliche Überprüfung und ggf. Anpassung der Bewertungsmethodik, mindestens aber einen Korrekturfaktor, der die Sicherstellung gleichwertiger Lebensverhältnisse auch beim Infrastrukturausbau verfolgt.

Projektlisten Straßen

A 44

Strecke	Relevanter Abschnitt	BVWP-E 2030	Korrekturvorschlag IHK
A 44 Dortmund - Kassel	AK Dortmund/Unna (A 1) – AK Wünnenberg/Haaren (A 33)	WB bis Erwitte	Unna-Werl VB, Gesamtabschnitt in WB

Die A 44 hat sich zu einer zentralen West-Ost-Achse für den nationalen und europäischen Fernverkehr in Deutschlands Mitte entwickelt, wie dem Projekt-Dossier zutreffend zu entnehmen ist. Der Schwerverkehrsanteil liegt bei etwa 20 % und wird künftig weiter steigen. Mit dem fest disponierten Lückenschluss der A 44 zwischen Kassel und Eisenach (A 4) steigt diese Bedeutung der Strecke weiter an, was zu einem weiteren Verkehrswachstum mit einer perspektivisch notwendigen Kapazitätsausweitung führen dürfte.

Als Folge dieser und anderer Entwicklungen ist der sechsspurige Ausbau der A 44 westlich des AK Dortmund/Unna (als A 40) im vordringlichen Bedarf, ebenso die dringend notwendige Kapazitätsausweitung des Kreuzes Dortmund/Unna (A 1 /A 44).

Zwischen Unna und Werl hingegen ist der Ausbau nur im weiteren Bedarf und östlich des AK Wünnenberg/Haaren bis zum Südkreuz Kassel (A 7) nahezu durchgängig im weiteren Bedarf enthalten. Der vorwiegend durch den Kreis Soest und damit den Bezirk der IHK Arnberg verlaufende Abschnitt ist hiervon allerdings ausgenommen. Gleichwohl sind auch hier eine stetige Zunahme des Verkehrs und eine erhöhte Stauanfälligkeit festzustellen. Das gilt insb. für den Abschnitt Unna-Werl, der nicht zuletzt in engem Zusammenhang mit dem Ausbau der Knotens Dortmund/Unna steht. Es wäre verkehrlich völlig inakzeptabel, wenn das Kreuz selbst leistungsfähig umgebaut, beim Zu- oder Abfahren aber die heutigen Engpässe verbleiben.

Die IHK Arnberg fordert daher eine Höherstufung des A 44-Ausbaus zwischen Unna und Werl in VB und die Aufnahme des sechsspurigen Ausbaus für den sich östlich anschließenden Gesamtabschnitt in WB.

A 46

Strecke	Relevanter Abschnitt	BVWP-E 2030	Korrekturvorschlag IHK
A 46 Hagen - Brilon	Hemer - Neheim	A 46 Hemer-Menden - B 7 Menden – Neheim- VB	A 46 Hemer-Neheim als VB

Die IHK Arnsberg begrüßt ausdrücklich die erneute Aufnahme des gesamten Streckenzuges in den vordringlichen Bedarf. Damit wird die besondere Bedeutung und Dringlichkeit dieses Lückenschlusses einerseits als Verbindung zwischen den südwestfälischen Industriestandorten im Märkischen Kreis und dem Hochsauerland und für die Berufspendler, andererseits als Maßnahme des großräumigen Netzschlusses deutlich. Gerade aufgrund dieser Funktionen erscheint allerdings der Baustandard einer neu trassierten Bundesstraße 7 zwischen der B 516 in Menden, Wickede/R.-Wimbern und der A445/A 46 nördlich von Arnsberg-Neheim nicht ausreichend. Auch die NKA wirft hierzu die Frage nach den ermittelten Kosten für erhöhte Abgasbelastungen des Hauptprojektes in Höhe von fast 39 Mio. € auf. Dabei scheint nicht ausreichend berücksichtigt zu sein, dass heute Teile des PKW- und LKW-Verkehrs nicht den direkten Weg über die B 7 suchen, sondern stattdessen über die AK Werl und Dortmund/Unna der A 44 nach Hagen bzw. zur A 45 oder A 1 fahren. Hierdurch entstehende erhebliche Mehrverkehre dürften einschließlich der durch sie verursachten Abgasemissionen bei einem Lückenschluss entfallen.

Die IHK Arnsberg fordert daher die Höherstufung des östlichen Abschnitts als Autobahn A 46 im VB.

Strecke	Relevanter Abschnitt	BVWP-E 2030	Korrekturvorschlag IHK
A 46 Hagen - Brilon	A 46/B 7 n Bestwig – Brilon B 480 Brilon - Wünnenberg	B 7 Nuttlar – Brilon – VB B 480 OU Alme WB Alme – Wünbg. kein Bedarf	B 7 Nuttlar – Brilon – VB B 480 OU Alme – OU Wünnenberg WB

Im Anschluss an den fest disponierten, derzeit im Bau befindlichen A 46-Abschnitt Bestwig-Velmede – Bestwig-Nuttlar teilen sich die Verkehrsströme Richtung Winterberg (B 480) und Brilon (B 7n) bis zum AK Wünnenberg/Haaren (A 44/A 33). Folgerichtig ist der Zubringer von der A 46 zur B 480 OU Olsberg im FD und die Verlängerung der A 46 Richtung Brilon als neutrassierte B 7 n im VB. Um den Netzschluss zur A 44/A 33 im AK Wünnenberg/Haaren perspektivisch zu gewährleisten, sollte die Maßnahme durchgängig im WB aufgeführt werden. Dabei ist der IHK bewusst, dass der Abschnitt zwischen den ODs von Alme und Bad Wünnenberg nicht frei von naturschutzfachlichen Konflikten ist. Hier ist insb. der Leiberger Wald als FFH-Gebiet berührt. Auf diesem Teilabschnitt der freien Strecke könnten ggfs. Optimierungsmaßnahmen an der Trassierung zur Verbesserung des Verkehrsflusses beitragen.

Die IHK Arnsberg fordert insofern eine Planung des Gesamtabschnitts der B 480 zwischen Brilon und der im Bau befindlichen OU von Bad Wünnenberg im WB.

B 55 Rheda-Wiedenbrück – Olpe (A 45)

Strecke	Relevanter Abschnitt	BVWP-E 2030	Korrekturvorschlag IHK
B 55	Ortsumgehung Erwitte / Ortsumgehung Lippstadt (1. und 2. Bauabschnitt)	insgesamt WB	Getrennte Bewertung Erwitte (VB) bzw. Lippstadt (mind. WB)
B 55	Ortsumgehung Warstein	kein Be- darf	VB
B 55	Ortsumgehung Meschede	kein Be- darf	WB
B 55	Ortsumgehungen Eslohe-Bremke Eslohe-Reiste	Reiste WB und Bremke kein Be- darf	beide OU WB
B 55	Ortsumgehung Eslohe	kein Be- darf	VB

Die Bundesstraße B55 ist die zentrale Nord-Süd-Achse im Herzen Westfalens. Sie stellt insbesondere in ihrem Nordabschnitt zwischen Rheda-Wiedenbrück (A2) und Meschede (A46) die Verbindung zwischen den wirtschaftsstärksten Regionen in NRW, Ostwestfalen-Lippe und Südwestfalen, her. Hier findet sich nachweislich eine der größten Dichten mittelständisch geführter Weltmarktführer und gleichzeitig eine besonders herausragende Bedeutung der Industrie. So ist Südwestfalen nachweislich drittstärkste Industrieregion Deutschlands. Die Kompetenz der ostwestfälischen Industrie kommt unter anderem im technologischen Spitzen-cluster „It’s OWL“ zum Ausdruck. Für den Kunden- und Lieferverkehr dieser Regionen ist eine überregionale Verkehrsstruktur zu den nationalen und internationalen Märkten von existenzieller Bedeutung. Die Bundesstraße B55 verbindet diese beiden industrie- und wachstumsstarken Regionen und ist gleichzeitig die nahezu einzige Nord-Süd-Achse zwischen den in Ost-West-Richtung verlaufenden Bundesautobahnen A 2, A 44 und A 46. Im Abschnitt zwischen Rheda-Wiedenbrück und Meschede sind dies die A2 (Anschlussstelle Rheda-Wiedenbrück), die A44 (Anschlussstelle Erwitte/Anröchte) und die A46 (Anschlussstelle Meschede/Warstein). Die B 55 stellt daher für weite Teile Westfalens den einzigen Anschluss an das Autobahnnetz her und ermöglicht gleichzeitig eine direkte Verbindung zwischen diesen Ost-West-Achsen.

Die B 55 als Nord-Süd-Verbindung kann insbesondere in den zahlreichen Ortsdurchfahrten der wirtschaftlichen und verkehrlichen Entwicklung nicht mehr genügen. Nur vereinzelt wurden zwischenzeitlich kleinere lokale Lösungen geschaffen wie etwa mit dem Umbau der Kreuzung „Am Wasserturm“ auf der Ostumgehung Lippstadt oder dem Bau des sog. „Durchstichs“ als Ortsumgehung von Warstein-Belecke.

Seit Jahrzehnten warten allerdings insbesondere die Städte Erwitte und Warstein auf die dringend benötigte Entlastung. Dabei ergibt sich insbesondere in der Ortsdurchfahrt Erwitte die besondere Dringlichkeit auch aus Gründen des Gesundheitsschutzes für die dort wohnenden mehr als 2.000 Straßenanlieger. Seit Jahren sind hier die Feinstaub- und die Stickoxidwerte der EU-Luftqualitäts-Rahmenrichtlinie derart überschritten, dass Maßnahmen nach

§ 47 BImSchG ergriffen werden mussten. Der hierfür durch die Bezirksregierung Arnsberg aufgestellte Luftreinhalteplan sieht als zentrale und einzig nachhaltige Maßnahme den möglichst schnellen Bau einer Ortsumgehung für Erwitte vor. Diese Umstände sind bisher nicht in das Bewertungsverfahren eingeflossen, da hier auf die Situation im Jahr 2010 abgestellt wurde. Ähnlich dürfte die Situation in Warstein zu bewerten sein. In Ermangelung ausreichender Messkapazitäten wurden dort in den letzten Jahren allerdings keine Immissionsmessungen durchgeführt, die dies verbindlich belegen könnten.

Schließlich ist auch die hohe Akzeptanz der Bevölkerung in Erwitte und Warstein für ihre Ortsumgehungen festzuhalten. Eine unabhängige Untersuchung eines demoskopischen Instituts im Auftrag der IHK hat 2009 Zustimmungswerte von 90 % in Erwitte und 94 % in Warstein für den Bau der jeweiligen Ortsumgehung erbracht.

Die Rahmenbedingungen der regionalen Wirtschaftsstruktur mit dem sich daraus ergebenden Verkehrsbedarf sowie den rechtlichen Immissionsschutzpflichten (Luftreinhalteplan nach § 47 BImSchG, Lärminderungsplan nach § 47a BImSchG) sind vom Entwurf des BVWP bei der Kategorisierung der Ortsumgehungen Erwitte und Warstein u.E. nicht adäquat und ermessensfehlerfrei beachtet worden.

B55-Ortsumgehung Erwitte:

Die B55-Ortsumgehung Erwitte ist als gemeinsames Projekt mit dem 4-streifigen Ausbau der bereits vorhandenen Ortsumgehung Lippstadt bewertet worden. Laut Projektdossier ergibt sich ein vergleichsweise geringer NKV-Wert von 1,4, so dass im Ergebnis das Gesamtprojekt nur als weiterer Bedarf ohne Planungsauftrag eingestuft und demnach in den nächsten 15 Jahren nicht weiter geplant würde. Auch dies ist angesichts des bisherigen NKV von 4,9 und Einstufung in den vordringlichen Bedarf im BVWP 2003 nicht nachzuvollziehen.

Hier stellt sich die grundsätzliche Frage, ob diese unerwartet ungünstige Bewertung insbesondere aus der Zusammenfassung mit der Ortsumgehung Lippstadt resultiert. Zwar erscheint dies auf den ersten Blick sachgerecht, da beide Maßnahmen die Leistungsfähigkeit der B 55 zwischen A 2 und A 44 deutlich verbessern würden. Auf der anderen Seite aber sind beide Maßnahmen in ihrer Bauausführung und ihren individuellen Auswirkungen auf Verkehr, Umwelt, Stadt und Raum derart unterschiedlich, dass die gemeinsame Betrachtung zu einer völligen Verwässerung wenn nicht gar Verfremdung aller Effekte führt.

Eine Bewertung nicht allein unter Streckengesichtspunkten entlang der B55 sondern unter Netzgesichtspunkten im Zusammenhang mit der B1n wäre hier wesentlich realitätsnäher und würde vermutlich zu einer deutlich höheren NKV-Bewertung und Einstufung der B55-Ortsumgehung Erwitte führen. Dies wird u.a. im Folgenden näher begründet.

Prognostizierte Verkehrsbelastung:

Durch die Bewertung der OU Erwitte gemeinsam mit dem Ausbau der OU Lippstadt wird bei der Verkehrsverlagerung ein Durchschnitt auf dem Gesamtabschnitt gebildet. So wird bei dem Gemeinschaftsprojekt B 55 Erwitte und Lippstadt von Bezugsfall 20.000 und Planfall 17.000 Kfz ausgegangen. Es entsteht so der Eindruck vergleichsweise geringer Verlagerungseffekte auf die Umgehung. In beiden Streckenabschnitten liegt ein hoher Schwerverkehrsanteil bei gleichzeitig hohem Durchganganteil vor. Tatsächlich wirkt sich dies aber in Erwitte völlig anders aus, als in Lippstadt. Im Falle der OU Erwitte wird eine ganz erhebliche Verlagerung auf eine neue Trasse erwartet. Im Falle der Umgehung Lippstadt hingegen findet keine Verlagerung, sondern lediglich eine Kapazitätsausweitung von bisher 2 auf 4 Spu-

ren statt. Dies hat so gut wie keine Verlagerungsmaßnahmen, allenfalls einen geringen allgemeinen Zuwachs durch höhere Leistungsfähigkeit der Umfahrung zur Folge.

Würde folglich die Umgehung Erwitte separat bewertet, wäre es wie bei der benachbarten B 1 OU Südumgehung: Es wäre von einem Bezugsfall 0 auszugehen, weil die Umgehung heute nicht existiert. Die tatsächlichen Effekte in Erwitte würden deutlich sichtbarer werden und sich auch im NKV positiv niederschlagen.

Die Projektgemeinschaft der OU Erwitte mit der OU Lippstadt ist daher nicht sachgerecht und bedarf der Korrektur.

Veränderung der Betriebskosten im Personen- und Güterverkehr:

Es werden „negative“ Betriebsführungskosten „Betrieb“ (u.a. Kraftstoffkosten) in Höhe von immens hohen 63 Mio. € angegeben. Es ist auf den ersten Blick nicht ersichtlich, warum die Kraftstoffkosten auf der Umgehung Erwitte (7,4 km) im Vergleich zur unwesentlich kürzeren Ortsdurchfahrt: (ca. 7 km) steigen sollen. Der Verkehrsfluss auf einer kreuzungsfreien Bundesstraße auf freier Strecke dürfte tendenziell zu eher geringerem Kraftstoffverbrauch führen, als bei stetig stockendem Verkehr mit hohen Wartezeiten im Leerlauf vor der Ampel B 1/B55, die u.a. durch die niveaugleiche Kreuzung mit der WLE-Eisenbahntrasse überlange Rot-Phasen aufweist, und vor drei weiteren Ampeln im Verlauf der Strecke. Vgl. hierzu auch die Argumentation zur OU Warstein.

Es sei an dieser Stelle explizit auf eine beispielhafte Staukostenanalyse der Unternehmerinitiative B 55 aus dem Jahr 2009 hingewiesen. Diese weist anhand von Beispielfällen den hohen Nutzen durch Ersparnisse bei Personal- und Fahrzeugeinsatz nach. So entstanden einem mittelständischen Speditionsbetrieb aus Lippstadt mit 80 LKW, von denen ein Teil täglich durch die OD Erwitte fährt, Mehrkosten bei Fahrzeugen, Personal und Kraftstoff von 400.000 €. Ein Industriebetrieb, der mit zwei PKW und zwei LKW ebenfalls regelmäßig auf der OD unterwegs ist, beziffert diese Zusatzkosten mit 40.000 € jährlich.

Der angenommene Mehrverbrauch von Kraftstoff ist sehr fraglich und bedarf der Erklärung bzw. Korrektur!

Veränderung der Abgasbelastungen:

Aus den gleichen Gründen wie beim Kraftstoffmehrverbrauch ist auch eine Zunahme der Abgasbelastung nicht nachvollziehbar. Im Gegensatz zur Ortsumgehung ist bei der kaum längeren Umgehungsstraße nicht mit Aufstau-Effekten mit laufendem Motor an Kreuzungen und Anfahrmissionen an mehreren Ampeln zu rechnen. Der Verkehr läuft dort flüssig und kontinuierlich in einem etwa gleichmäßigen Tempo. Eine Zunahme von Abgasbelastungen in Höhe von etwa 7 Mio. € erscheint daher sachlich falsch. Es stellt sich auch die Frage, ob nicht auch bewertet werden muss, wo sich die Emissionen niederschlagen bzw. ob hiervon Menschen massiv beeinträchtigt werden. In Erwitte werden seit Jahren nachweislich Feinstaub- und Stickoxid-Grenzwerte der EU-RLn überschritten und so die Gesundheit der Menschen an der Strecke gefährdet. Der Luftreinhalteplan der Bezirksregierung Arnsberg sieht deshalb als „Königsmaßnahme“ den dringenden Bau der Umgehung Erwitte vor.

Die prognostizierte Zunahme der Abgasbelastung ist sehr fraglich und bedarf der Erklärung bzw. Korrektur!

Veränderung der Transportzeiten von Ladungen im Güterverkehr

Der nur geringe Nutzen bei den Fahrzeitgewinnen im Güterverkehr ist nicht zu erklären. Hier ist auch auf die deutlichen Gegenbeispiele der Unternehmerinitiative B 55 aus 2009 zu ver-

weisen. Auch in diesem Fall ist nicht auszuschließen, dass sich die vergleichsweise geringen Fahrzeitgewinne auf die Gesamtstrecke einschließlich der Ortsumgehung von Lippstadt ergeben. Deren geplanter Ausbau führt aber wie dargestellt nicht zur Beschleunigung, sondern zum Kapazitätsausbau im nördlichen Abschnitt von 2 auf 4 Spuren. Eine selbstständige Betrachtung der OU Erwitte ist daher auch zwecks Ermittlung der tatsächlichen, absoluten Fahrzeitgewinne erforderlich.

Die Effekte der Ortsumgehungen für die Transportzeiten im Güterverkehr sind separat für die OU Erwitte und die OU Lippstadt zu ermitteln und in den NKV einzustellen.

Städtebauliche Bewertung

Lt. Projektdossier Modul D besitzt das Projekt nur eine geringe städtebauliche Bedeutung. Diese Einschätzung kann überhaupt nicht geteilt werden. Sie ist nur mit der Zusammenfassung der beiden Projekte von Erwitte und Lippstadt zu erklären. Während die Bewertung in Lippstadt wegen der bereits vorhandenen, weitgehend vier streifigen Umgehung zutreffend sein mag, können in Erwitte sehr wohl erhebliche positive Effekte für das Ortszentrum erwartet werden.

Die heutige Kreuzung von B 55, B 1 und WLE-Bahnstrecke am westlich Rand der Stadtmitte teilt das Stadtzentrum in vier Quadranten. Diese werden durch die häufige Überlastung der Kreuzung stark voneinander getrennt, verursacht vor allem durch den hohen Verkehr auf der Über-Eck-Verbindung (von Westen nach Norden bzw. vv.) von und nach Lippstadt. Dies ist auch deshalb problematisch, weil sich hier unmittelbar östlich der Kreuzung der Stadtkern mit Rathaus und anderen öffentlichen Einrichtungen sowie dem zentralen Versorgungsbereich des örtlichen Einzelhandels befindet. Erwitte kann heute seiner Versorgungsfunktion als Grundzentrum nur bedingt entsprechen, weil der örtliche Einzelhandel insb. zu den Haupteinkaufszeiten, die gleichzeitig Hauptverkehrszeiten auf der B 55 sind, nur schwer erreichbar ist. Viele Kunden auch aus den Ortsteilen weichen daher auf Standorte in benachbarten Gemeinden aus.

Insbesondere im Kreuzungsbereich von B 55 und B 1 sind aufgrund der eingeschränkten Erreichbarkeit und der starken Minderung der Aufenthaltsqualität vermehrt Leerstände zu beobachten. Die an vielen Objekten erkennbar notwendige Sanierung unterbleibt so lange, wie mit einer Umfeldverbesserung nicht zu rechnen ist.

Die städtebauliche Bewertung des Projektes BB OU Erwitte muss unabhängig vom Projekt in Lippstadt erfolgen. Es muss von einer städtebaulich bedeutsamen Maßnahme ausgegangen werden.

B55-Ortsumgehung Warstein:

Im Entwurf 2030 wird die B55-Ortsumgehung Warstein erst gar nicht geführt. Der NKV < 1 verwundert allerdings bereits auf den ersten Blick schon deshalb, weil im BVWP 2003 die Ortsumgehung Warstein mit einem NKV von 4 noch in der höchsten Bedarfsstufe vordringlicher Bedarf geführt worden ist. Seither ist die Planung weiter vorangeschritten, wodurch u. a. die Baukosten durch den Verzicht auf einen zweiten Tunnel erheblich gesenkt werden konnten.

Zwar ist es offensichtlich so, dass die NKV-Werte auf Grund der neuen Bewertungssystematik bei einer Vielzahl an Projekten geringer ausfallen. Es entsteht allerdings der Ein-

druck, dass bei einigen Projekten diese Bewertung zu deutlich nachteiligen Ergebnissen führt, ohne dass sich an der eigentlichen Gesamtbedeutung eines solchen Projektes – sowohl überregional als auch regional und lokal – erkennbar etwas geändert hätte. Insofern ist auch unklar, wie hier eine Gesamtbewertung des Streckenzuges (Hauptprojekt B55-G10-NW – 7 Teilprojekte bis Lennestadt-Bilstein) sowie auch eine Würdigung der Netzbedeutung stattgefunden hat und sich auf die Bewertung der Ortsumgehung Warstein ausgewirkt hat (z.B. durch geringere Belastungen/ Entlastungseffekte und höhere Baukosten bei anderen Teilprojekten).

Der Bund ist daher aufgefordert, diese Diskrepanzen konkret zu erläutern, sachlich zu begründen und gegebenenfalls Anpassungen vorzunehmen.

Bei einer Detailbetrachtung des Projektdossier für die OU Warstein fallen einige Aspekte auf, die zumindest in Abgleich mit der bisher bekannten Datenlage nicht schlüssig erscheinen:

Prognostizierte Verkehrsbelastung: Die tatsächliche Verkehrsbelastung in der Ortsmitte von Warstein lag laut Straßenverkehrszählung 2010 bei 12.600 Fahrzeugen bei einem Schwerlastanteil von 8,3 %. Im Projektdossier wird für das Jahr 2030 hingegen von einer Verkehrsbelastung im Ortskern von Warstein von 10.000 Kfz und 1.000 LKW, also von perspektivisch sinkenden Belastungszahlen ausgegangen. Dies ist angesichts der zu Beginn dargestellten Industriestärke der Region und insbesondere der überregionalen Bedeutung der B55 sehr anzuzweifeln. Es liegt daher die Vermutung nahe, dass die Verkehrsprognosen in erster Linie durch die demografische Entwicklung beeinflusst werden. Dies ist jedoch nur ein Teil der Wahrheit und dürfte sich allenfalls im PKW-Verkehr niederschlagen. Das Produktionswachstum der hiesigen Industrie hingegen wird durch den Weltmarkt und nicht durch regionale demografische Daten bestimmt. Daher ist hier nicht von einer Stagnation, sondern eher von einem Wachstum des Schwerverkehrs auszugehen.

Die prognostizierte Verkehrsverlagerung auf der B 55 in Warstein erscheint deutlich zu defensiv und bedarf der Erklärung bzw. Korrektur.

Veränderung der Verkehrssicherheit: Es ist kaum nachvollziehbar, dass die Verkehrssicherheit durch eine Ortsumgehung in der Summe sinken soll. Die heutige Situation in der OD Warstein ist von starker verkehrlicher Durchmischung geprägt. Erheblicher LKW-Durchgangs- sowie Ziel- und Quellverkehr zu den nördlich und südlich der OD gelegenen Gewerbestandorten mischt sich mit innerstädtischen PKW-Verkehren, Bus-Linienverkehren und vereinzelt Radfahrern. Schüler, Passanten und eine nicht unerhebliche Zahl von Kunden des Warsteiner Einzelhandels, dessen zentraler Versorgungsbereich sich im Zentrum der Hauptstraße B 55 befindet, werden teils auf beidseitigen Fußwegen parallel geführt und queren die Bundesstraße an gesicherten Übergängen ebenso wie an zahlreichen ungesicherten Stellen.

Diese Situation birgt heute ein extremes Gefährdungspotenzial, das allein durch die niedrige Durchfahrtgeschwindigkeit abgemildert wird, die aus regelmäßigen Stauungen zu den Verkehrsspitzenzeiten resultiert. Es kann aber doch nicht das Ziel sein, durch die bewusste Inkaufnahme von Überlastungserscheinungen einer Straße zu deren Verkehrssicherheit beizutragen.

Stattdessen ist davon auszugehen, dass eine Herausnahme großer Teile des Schwerverkehrs und des PKW-Durchgangsverkehrs zu einer Steigerung der Verkehrssicherheit führt,

wenn man zum Vergleich einen nicht durch Überlastungen gehemmten Verkehrsfluss mit Geschwindigkeiten zwischen 40 und 50 km/h annimmt. Das zeigen auch die Vergleichsrechnungen etwa für die OU Meschede, für die eine Erhöhung der Verkehrssicherheit gegenüber dem Bezugsfall unterstellt wird. **Der errechnete negative Nutzen für die Verkehrssicherheit in Höhe von 1,5 Mio. € ist daher nicht nachvollziehbar und bedarf der Erklärung bzw. Korrektur!**

Veränderung der Betriebskosten im Personen- und Güterverkehr:

Es werden negative Betriebsführungskosten „Betrieb“ (d. h. insbesondere Kraftstoffkosten) in Höhe von ca. 11,5 Mio. € in Ansatz gebracht, die letztendlich zu einem insgesamt negativen Wert bei diesem Kriterium führen. Es stellt sich die Frage, ob dies trotz einer Streckenverlängerung durch die Umgehung von ca. 1,2 km (3,2 zu 2 km) bei gleichzeitiger Reduzierung von Anfahrvorgängen und Wartezeiten an Ampeln realistisch ist. Zusammen mit heimischen Unternehmen durchgeführte Staukostenberechnungen der Unternehmer-Initiative B 55 aus dem Jahre 2009 sprechen hier eher für deutliche Kostenreduzierungen. So wurde seinerzeit am Beispiel der OD Erwitte ermittelt, dass hier deutliche Einspareffekte bei den Unternehmen, die regelmäßig die OD durchfahren, durch eine Umgehung zu erzielen wären. Dies betrifft Personal- und Fahrzeugkosten ebenso wie Kraftstoffkosten. **Der Mehrverbrauch von Kraftstoff ist sehr fraglich und bedarf der Erklärung bzw. Korrektur!**

Veränderung der Abgasbelastungen:

In gleicher Weise wie bei den Kraftstoffverbräuchen ist im Vergleich zu der Ortsdurchfahrt bei der Umgehungsstraße nicht mit Aufstau-Effekten mit laufendem Motor an Kreuzungen und Anfahrmissionen an mehreren Ampeln zu rechnen. Der Verkehr läuft dort flüssig und kontinuierlich in einem etwa gleichmäßigen Tempo. Eine Zunahme von Abgasbelastungen in Höhe von 0,95 Mio. € ist daher ebenfalls nicht ohne weiteres nachzuvollziehen.

In der Summe ergibt sich laut vorliegendem Projektdossier für die Ortsumgehung Warstein ein äußerst geringer Nutzen, was – auch angesichts der positiven Bewertung in der Vergangenheit – so nicht zu erklären ist. **Die Zunahme der Abgasbelastung ist sehr fraglich und bedarf der Erklärung bzw. Korrektur!**

Städtebauliche Bewertung

Es wird zutreffend von einer hohen städtebaulichen Bedeutung einer Ortsumgehung mit signifikanten innerörtlichen Entlastungen auf 1.800 m und signifikanten Erhöhungen der Umgestaltungspotenziale auf 1.600 m der jetzigen Ortsdurchfahrt (=90 % der Gesamtstrecke) ausgegangen. Diese Aussage ist ausdrücklich zu unterstreichen und weiter wie folgt zu erläutern, denn sie muss bei der Gesamtbewertung des Projektes stärker berücksichtigt werden.

Warstein kann heute seiner Funktion als Mittelzentrum gem. LEP NRW nicht entsprechen. Die Hauptstraße verläuft in Nord-Süd-Richtung auf voller Länge durch den zentralen Versorgungsbereich. Die starke Verkehrsbelastung mit hohem Schwerverkehrsanteil mindert die Aufenthaltsqualität und das Einkaufserlebnis derart, dass Kunden aus Warstein und dem Umland dem örtlichen Einzelhandel immer mehr den Rücken kehren. Als Folge ist die Investitionsbereitschaft des Handels gering. Die IHK beobachtet vermehrt Betriebsaufgaben und ein wachsende Zahl an Leerständen. Es fehlen zudem Flächen für großflächige Magnetbetriebe.

Die gesamte strategische Stadtentwicklung ist insofern zwangsläufig von der Realisierung einer Ortsumgehung abhängig. Sie nimmt den Durchgangsverkehr und vor allem den Schwerverkehr aus der OD heraus. Sie schafft erst die elementaren Voraussetzungen, um Magnetbetriebe im Zentrum neu anzusiedeln und ist letztendlich der wichtigste Impulsgeber, der notwendige Investitionen von Immobilien-Eigentümern und Dienstleistungs-Unternehmen auslöst.

Die Ortsumgehung als B 55 ist für die Stadt auch deshalb alternativlos, weil sich der Siedlungsbereich hier in einer engen Tallage befindet. Die bisher verfolgte östliche Umgehung ist aufgrund vorhandener Bebauung sowie Topografie und Naturschutz-Restriktionen die einzig mögliche Verkehrsführung. Eine Teilentlastung des Zentrums über eine kommunale Stadtkernumfahrung scheidet daher als Alternative aus.

Die Bedeutung der Ortsumgehung für die städtebauliche Entwicklung der Stadt Warstein muss auch angesichts fehlender Alternativen stärker berücksichtigt und gewichtet werden.

Raumordnerische Bewertung

Die raumordnerische Beurteilung erfolgte für Warstein nicht separat, sondern in Verbindung mit den im südlichen Verlauf bewerteten Projekten (u.a. OU Meschede, Eslohe, Grevenbrück). Es wird eine mittlere Raumwirksamkeit angenommen, jedoch ausschließlich zur Verbesserung der Erreichbarkeit der Mittelbereiche von Meschede, Lennestadt und Schmallenberg.

Für den Mittelbereich Warstein muss mindestens ebenso eine Verbesserung der Erreichbarkeit konstatiert werden. Zwar verläuft wenige km südlich die A 46 mit der dortigen Anschluss-Stelle nördlich von Meschede. Die Verkehrsbeziehungen sind allerdings vorrangig nach Norden in Richtung Lippstadt, zur A44 oder in die Kreisstadt Soest ausgerichtet. Zudem ist die heutige B 55 – Ortsdurchfahrt ein wesentliches Hemmnis zur Verbindung der Mittelzentren Meschede – Warstein – Lippstadt über die Nord-Süd-Achse B 55. Ein Beleg hierfür sind die hohen Einpendler aus dem Wohnort Warstein zum Arbeitsplatz in Lippstadt von täglich rund 1000 Personen (Quelle: Pendlerstatistik von IT-NRW).

In der raumordnerischen Bewertung muss ein höheres Raumdefizit deutlich werden.

B 55 Ortsumgehung Meschede, Ortsumgehungen von Eslohe Bremke und Reiste sowie Ortsumgehung Eslohe:

Mit der Ortsumgehung Meschede würde eine Entlastung des südlichen Ortszentrums und des Anstiegs zum Staudamm der Hennetalsperre mit dem dortigen Freizeit- und Erholungsschwerpunkt Hennedamm erreicht. Die heutige Kreuzung südlich des Stadtkerns neigt zu stetigen Überlastungserscheinungen. Im weiteren Verlauf müssen die Ortsdurchfahrten von Eslohe-Reiste und –Bremke durchfahren werden. Die anschließende Umgehung von Eslohe soll das Ortszentrum der Gemeinde vom Durchgangsverkehr entlasten. Hier befindet sich der zentrale Versorgungsbereich, der durch hohe Verkehrsbelastung mit einem signifikanten Schwerverkehrsanteil spürbar in seiner Aufenthaltsqualität beeinträchtigt ist. Nicht nachvollziehbar ist für die IHK daher, dass bei dem Modul D – Städtebau - in Meschede und Eslohe von einer „unbedeutenden“ städtebaulichen Relevanz ausgegangen wird. Dies erscheint schon deshalb unpassend, weil auf der anderen Seite in dem deutlich kleineren Ortsteil Reis-

te bei der dort geplanten Umgehung von hoher städtebaulicher Bedeutung ausgegangen wird.

Angesichts der dargelegten Bedeutung der B 55 als wichtige Nord-Süd-Achse in Westfalen sind die genannten Projekte zumindest weiter zu planen. Letztendlich kann die B 55 ihrer Bedeutung als zentrale Nord-Süd-Achse mittelfristig nur bei Realisierung aller genannten Ortsumgehungen ausreichend gerecht werden.

Aus Sicht der IHK Arnsberg muss daher die städtebauliche Bedeutung der Ortsumgehungen von Meschede und Eslohe deutlich höher bewertet werden. Eine Einstufung der OU Meschede in WB und der Ortsumgehung Eslohe in VB erscheint notwendig und vertretbar.

Gesamtfazit für den Streckenabschnitt der B 55:

Der Streckenzug der B 55 muss in seiner Gesamtfunktion als zentrale Nord-Süd-Achse im Herzen Westfalens und unter Einbeziehung regionalwirtschaftlicher und städtebaulicher Aspekte neu bewertet werden. Offensichtliche Bewertungsfehler und Versäumnisse sind zu korrigieren. Die Ortsumgehungen von Erwitte, Warstein und Eslohe müssen in den vordringlichen Bedarf, die Umgehungen von Lippstadt, Meschede, Eslohe-Reiste und -Bremke in den weiteren Bedarf aufgenommen werden.

B 480

Strecke	Relevanter Abschnitt		BVWP-E 2030		Korrekturvorschlag IHK	
B 480	Ortsumgehung Wiemeringhausen		Weiterer	Bedarf	Weiterer	Bedarf
B 480	Ortsumgehung Niedersfeld	Winterberg-	kein	Bedarf	Weiterer	Bedarf

Die genannten Projekte entlang der B 480 sind gemeinsam angesichts der Bedeutung als Achse in einem Gesamtprojekt (B236-B480-G10-NW) zusammengefasst – jedoch hinsichtlich ihres NKV einzeln bewertet worden.

Die Bedeutung des Streckenzuges wird in der Beschreibung des Gesamtprojektes bereits deutlich zum Ausdruck gebracht. Die B 480 ist der zentrale Zu- und Abbringer zur A 46 nach deren Fertigstellung bis Bestwig-Nuttlar in wenigen Jahren. Sie stellt gleichzeitig zusammen mit der B 55 die wichtigste Nord-Süd-Verbindung für den Hochsauerlandkreis dar. Der Großraum Winterberg mit seiner herausragenden Tourismusfunktion ist heute eher verkehrsfremd abseits der großen Achsen gelegen. **Daher ist eine Einstufung des gesamten Streckenzuges zumindest im weiteren Bedarf – wie für die Ortsumgehung Olsberg-Wiemeringhausen ja auch geschehen – notwendig, um zumindest perspektivisch diese Teilregion auch weiterhin ausreichend verkehrlich anzubinden.**

Projektlisten Schienen
ABS Dortmund - Kassel

Strecke	Relevanter Abschnitt	BVWP-E 2030	Korrekturvorschlag IHK
ABS Dortmund - Kassel	Hamm-Soest-Lippstadt-Paderborn- Altenbeken-Kassel	Kein Bedarf	VB

Der Ausbau der geplanten Schienenschnellstrecke als Teil der Mitte-Deutschland-Verbindung war bisher im VB der BVWP 1992 und 2003 aufgeführt. Die Strecke wurde 1990 für ein Jahr zwischen Hamm und Paderborn stillgelegt und für den Hochgeschwindigkeitsverkehr ertüchtigt. Zwischenzeitlich wurden weitere niveaugleiche Bahnübergänge insb. in Lippstadt beseitigt. Weil aber einerseits immer noch beschränkte Bahnübergänge existieren (u.a. in Welper, Pferdekamp) und andererseits östlich Paderborn einige kurvenreiche Streckenabschnitte vorhanden sind, die nur sehr langsam durchfahren werden können, können hier weiterhin keine höheren Zuggeschwindigkeiten gefahren werden.

Damit kann auch weiter von einer echten Schienenschnellstrecke mit einem systematisch vertakteten Fernverkehrslinien-Angebot keine Rede sein. Bei einem Herausfallen aus dem BVWP dürfte diese Planung endgültig beendet werden. Das könnte aus Sicht der IHK auch das endgültige Aus für ein qualitativ hochwertiges Fernverkehrsangebot auf der Strecke und damit auch für die Halte in Soest und Lippstadt sein. Heute werden auf der Verbindung nur noch 4 IC-Zugpaare nach Thüringen (Weimar, Jena), Sachsen-Anhalt (Halle) und Berlin-Hbf sowie ein ICE nach München angeboten. Das sind deutlich weniger, als zu den Zeiten vor und unmittelbar nach den Ausbaumaßnahmen. Damals bot ein vertaktetes stündliches IR-Angebot zwischen Dortmund und Kassel attraktive Bedingungen zum Umstieg vom MIV auf den SPFV.

Die Beseitigung der Bahnübergänge sowie die Erhöhung der Geschwindigkeit im Ostabschnitt durch Begradigungsmaßnahmen insb. am sog. Benhauser Bogen könnte dazu beitragen, das Fernverkehrsangebot auf der Strecke wieder zu verbessern. Heute werden Fernverkehrszüge aus der Region Rhein-Ruhr meist als Umstiegsverbindungen über Hannover - Magdeburg oder Frankfurt/Main - Erfurt nach Leipzig und Dresden und damit an der viel direkteren Mitte-Deutschland-Verbindung vorbei geführt.

Die IHK Arnsberg fordert daher eine erneute Überprüfung und Übernahme der ABS Dortmund-Kassel im Idealfall in den VB.

Obere Ruhrtalbahn

Strecke	Relevanter Abschnitt	BVWP-E 2030	Korrekturvorschlag IHK
ABS (Hagen)-Schwerte-Brilon-Wald-Warburg - Elektrifizierung und zus. Begegnungsmöglichkeiten	Schwerte - Warburg	Kein Bedarf	VB

Die Obere Ruhrtalbahn Schwerte-Warburg erfreut sich wachsender Beliebtheit bei den Fahrgästen. Der Dortmund-Sauerland-Express gehörte in den letzten Jahren zu den Nahverkehrsangeboten mit den landesweit höchsten Zuwachsraten. Als eine der wenigen nicht elektrifizierten SPNV-Strecken in Westfalen führt die Obere Ruhrtalbahn aber ein „Inseldasein“ mit der Folge, dass Fernverkehrszüge auf Dieseltraktion umgespannt werden müssten. Dies scheidet für die Anbieter aus Kosten- und Zeitgründen aus.

Für das vorhandene, eng vertaktete Nahverkehrsangebot erweist sich der nur eingleisige Streckenabschnitt zwischen Brilon-Wald und Warburg mit wenigen Kreuzungsmöglichkeiten in den Haltepunkten als Problemfall insb. bei Verspätungen. Dadurch können ggfs. Anschlüsse in Schwerte, Warburg oder Kassel-Wilhelmshöhe nicht erreicht werden. Verschärft wurde dies durch Planungen der DB-Netz AG, drei Tunnel zwischen Arnsberg und Brilon-Wald im Zuge notwendiger Sanierungsmaßnahmen nur noch eingleisig umzubauen. Hier hat sich im Laufe des vergangenen Jahres ein Richtungswechsel vollzogen. NWL und DB haben sich auf eine Kostenteilung geeinigt, so dass nun der Freienohler Tunnel und der Glösinger Tunnel zwischen Arnsberg und Meschede nach der Sanierung doch eine zweigleisige Befahrbarkeit ermöglichen. Dies ist bei der vorgenommenen „Grobbeurteilung“ offenbar noch nicht bekannt gewesen oder aus anderen Gründen nicht berücksichtigt worden. Auch die Feststellung, es handele sich um eine reine SPNV-Maßnahme, ist nur vor dem Hintergrund des Status Quo nicht aufrecht zu erhalten. Die vorgeschlagenen Maßnahmen sollen ja gerade die Voraussetzungen für ein erweitertes Fernverkehrsangebot schaffen.

Die IHK Arnsberg fordert daher die Aufnahme der Elektrifizierung und die Wiederherstellung der Zweigleisigkeit/Einrichtung zusätzlicher Begegnungsmöglichkeiten in den VB.

Arnsberg, 28.04.2016



Thomas Frye
Geschäftsbereichsleiter



Stephan Britten
Referent