

VERKEHRSVERBAND WESTFALEN-MITTE e. V.

Aufgabe: Förderung der Verkehrsinteressen im westfälischen Raum an Lippe und Ruhr mit seinen Einzugsbereichen

Verkehrsverband Westfalen-Mitte e. V. · 46 Dortmund · Postfach 871

Verkehrsausschuß
des Landtags Nordrhein-Westfalen
Postfach 11 43

4000 Düsseldorf 1



Märkische Straße 120
(im Hause der IHK)
Fernsprecher 5417 274
Fernschreiber 0822130

Dortmund, 30. Juni 1987
we-wb

Landesstraßenausbaugesetz:

Sehr geehrte Damen und Herren,

dem Landtag liegt zur Zeit das Gesetz zur Änderung des Landesstraßenausbaugesetzes und damit auch die Fortschreibung des Landesstraßenbedarfsplans zur Beratung und Beschlußfassung vor. Der hierzu eingebrachte Entwurf der Landesregierung läßt, wenn er in dieser Fassung Geltung erlangen sollte, unserer Auffassung nach erhebliche Zweifel daran aufkommen, ob das Landesstraßennetz künftig noch die ihm zukommenden Aufgaben bedarfsgerecht wird erfüllen können. Als regionaler Verkehrsverband, der die verkehrlichen Interessen von Unternehmen, Gebietskörperschaften, Kammern und Verbänden des mittelwestfälischen Raumes vertritt, erlauben wir uns, Ihnen unsere Besorgnis hierüber zum Ausdruck zu bringen und Ihnen unsere grundsätzliche Auffassung zu dem Fragenkomplex vorzutragen.

Nach allen vorliegenden Prognosen, die insoweit in den letzten Jahren sogar nach oben korrigiert werden mußten, wird der Straßenverkehr auch weiterhin ein beachtliches Wachstum aufweisen. Die Belastung des Straßennetzes, die heute bereits vielerorts nicht mehr mit den Anforderungen an Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs vereinbar ist, wird damit weiter zunehmen. Eine möglichst reibungslose Abwicklung dieser Verkehrsbedürfnisse ist nicht zuletzt auch im Interesse der wirtschaftlichen Weiterentwicklung und des Strukturwandels in unserem Land, die beide erhöhte Mobilitätsbedürfnisse zur Folge haben, zwingend erforderlich.

...

Mitglieder: Städte, Kreise, Gemeinden, Unternehmen der gewerblichen Wirtschaft, Industrie- und Handelskammern, Handwerkskammern, Verbände, Einzelpersonen.

Bei der Bewältigung dieser verkehrlichen Aufgaben kommt den Landesstraßen als wichtigen Bestandteilen des Gesamtstraßennetzes eine erhebliche Bedeutung zu. Sie nehmen wichtige Ergänzungs- und Zubringerfunktionen für das Netz der Bundesfernstraßen wahr und müssen die Verbindungsqualitäten für den regionalen und zwischenörtlichen Verkehr sicherstellen. In besonderem Maße gilt dies für den ländlichen Raum, dessen Ausstattung mit Bundesfernstraßen zumeist unterdurchschnittlich ist und für den der öffentliche Personennahverkehr schon gar keine Alternative darstellen kann.

Die vorgeschlagene Neufassung des Landesstraßenausbaugesetzes wird deshalb diesen wichtigen Aufgabenstellungen in keiner Weise gerecht, wenn die Verkehrsentwicklung als bestimmendes Element künftiger Ausbauplanungen aus dem Gesetzestext gestrichen wird, zugleich aber Belangen des Umweltschutzes und des Städtebaus ein überragendes Gewicht verliehen wird. Zwar ist die Notwendigkeit, den knapper werdenden Freiraum zu schonen, durchaus anzuerkennen. Dies kann jedoch nicht bedeuten, ökologischen Aspekten den absoluten Vorrang einzuräumen und verkehrliche Belange einschließlich der notwendigen Verbesserung der Infrastruktur als praktisch vernachlässigbar anzusehen. Vielmehr müssen Umweltschutz und Verkehrsplanung besser noch als bisher schon aufeinander abgestimmt werden, was in vielen Fällen sicher auch möglich ist.

Ähnliches gilt für die im Gesetzentwurf in besonderer Weise betonten städtebaulichen Belange. Auch hier ist eine bessere Verträglichkeit durchaus anzustreben, ohne daß dies jedoch zu einer Vorrangstellung für die verkehrsfremden Belange führen darf oder die ohnehin schon überfrachteten formellen Planverfahren weitere Erschwernisse erfahren, wie sie mit der Einführung der in der Begründung geforderten städtebaulichen Begleitplanung sicher verbunden wären.

Hinsichtlich des dem Gesetzentwurf als Anlage beigefügten neuen Landesstraßenbedarfsplans begrüßt unser Verband zunächst grundsätzlich die vorgesehene Einführung von zwei Dringlichkeitsstufen. Diese, in der entsprechenden Bundesplanung bereits lange eingeführte Handhabung bietet die Möglichkeit, auch über das derzeit absehbare Finanzvolumen hinaus Bedarf deutlich zu machen. Erhebliche Zweifel bestehen

aber, ob dieses Instrument auch tatsächlich hinreichend genutzt worden ist, indem der gesamte vorhandene Bedarf Eingang in den Planentwurf gefunden hat. Die Reduzierung des Planvolumens um mehr als 30 % gegenüber dem geltenden Bedarfsplan jedenfalls steht unseres Erachtens in keiner Weise mit den vorhandenen Notwendigkeiten im Einklang, zumal sich der geltende Plan bereits in einem erheblichen Vollzugsdefizit befindet. Hier scheint uns eine gründliche Überprüfung - insbesondere auch unter Berücksichtigung der oben aufgeführten grundsätzlichen Aspekte - dringend erforderlich. Soweit unser Verbandsgebiet betroffen ist, erlauben wir uns, Ihnen hierzu beiliegend einige Hinweise zu geben.

Bedenken bestehen auch hinsichtlich der Einbeziehung von Neubaumaßnahmen und Ortsumgehungen mit geringem Kostenvolumen in die Bedarfsplanung. Hierdurch würde unserer Auffassung nach den Landschaftsverbänden als Trägern der Straßenbaulast von Landesstraßen die Möglichkeit genommen, derartige Maßnahmen in Planung und Durchführung flexibel den jeweiligen Erfordernissen anzupassen, während dem Landtag - gemessen am Gesamtvolumen des Landesstraßenbaus - kein nennenswerter zusätzlicher Gestaltungsspielraum zuwachsen würde.

Insgesamt appelliert unser Verband nachdrücklich an Sie, bei den anstehenden Beratungen über das Landesstraßenausbaugesetz und den fortzuschreibenden Landesstraßenbedarfsplan den verkehrlichen Belangen den ihnen gemäßen Rang einzuräumen und damit die Voraussetzungen für die notwendige Fortentwicklung der Infrastruktur in diesem wichtigen Bereich zu schaffen. Die absehbare verkehrliche Entwicklung und die zu lösenden wirtschaftlichen Aufgaben lassen keineswegs die Schlußfolgerung zu, das vorhandene Landesstraßennetz reiche im Grundsatz aus und brauche nicht erweitert zu werden. Vielmehr müssen - auch finanziell - alle Anstrengungen unternommen werden, ein leistungsfähiges Netz an Landesstraßen zu schaffen und zu erhalten.

Mit freundlichen Grüßen



Hans Hartwig
Vorsitzender

Anlage

Änderungs- und Ergänzungsvorschläge des Verkehrsverbandes Westfalen-Mitte e. V. zum Entwurf des Landesstraßenbedarfsplans

1) Maßnahmen, deren Aufnahme in Stufe 1 (Bedarf) zusätzlich zum Entwurf dringend notwendig erscheint

- L 663 Dortmund - Unna; 2. BA B 236 n - L 556 (ggf. im Austausch gegen den 3. BA)
- L 673 Fröndenberg/Altendorf-Wickede
- L 776 Bestwig/Nuttlar (A 46) - Kreisgrenze
- L 854 Medebach/Oberschledorn - Usseln

2) Maßnahmen, deren Aufnahme in den Bedarfsplan über den Entwurf hinaus erforderlich erscheint

- L 519 Eslohe/Obersalwey - Eslohe Ausbau
- L 541 Meschede/B 7 - B 7 Ausbau,
BÜ-Beseitigung
- L 549/817 Marsberg - A 44 Neubau (entbehrlich
bei BAB-Anschluß
A 44/B 7)
- L 609 Dortmund/Universität - Dortmund/OW III a Neubau
- L 636 Lippstadt - Lippstadt/Hovestadt Ausbau mit
Ortsumgehung
- L 654 Dortmund/Mengede - Lünen Ausbau
- L 673 Wickede - Fröndenberg Ausbau
- L 682 Arnsberg/Holzen - Arnsberg/Neheim Ausbau
- L 686 Sundern - Sundern/Westefeld Ausbau mit
Ortsumgehung
- L 686 Sundern/Hellefeld - Meschede/Olpe Ausbau
- L 717 Hallenberg - Kreisgrenze Ausbau
- L 735 Warstein - Warstein/Hirschberg Ausbau
- L 740 Meschede/Drasenbeck - Schmallenberg/Westernbödefeld Ausbau
- L 740 Winterberg/Siedlinghausen Ortsumgehung
- L 776 Schmallenberg/Fredeburg Ortsumgehung

1214/32

-2-

L 776	Bestwig/Ramsbeck - Bestwig	Ausbau mit Ortsumgehung
L 782	Lippstadt/Lipperbruch - B 55	Ortsumgehung
L 793	Lippetal/Herzfeld	Ortsumgehung
L 821	Holzwickede - Dortmund/Wickede	Neubau
L 821	Bergkamen/L 763 - Werne/L 507	Neubau
L 822	Lippetal/Herzfeld	Ortsumgehung