

Verkehrsinfrastruktur der Region Hellweg-Sauerland weiterhin in der Schieflage



Warum braucht die Region mehr Mittel für die Landesstraßen?



Ansprechpartner:

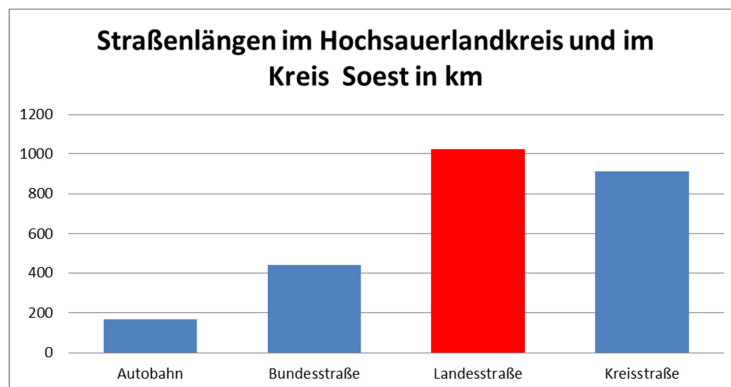
Thomas Frye
Leiter Geschäftsbereich Standortpolitik,
Innovation und Umwelt
Königstraße 18-20, 59821 Arnsberg
Tel: 02931/878-159
Email: frye@arnsberg.ihk.de

Stephan Britten
Verkehrsreferent

Tel: 02931/878-271
Email: britten@arnsberg.ihk.de

Landesstraßen als wesentlicher Standortfaktor der Flächenregionen

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



Angaben gerundet in km / Quelle: Straßen.NRW

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

Höherer Bau- und Unterhaltungsaufwand durch Topografie und Witterung

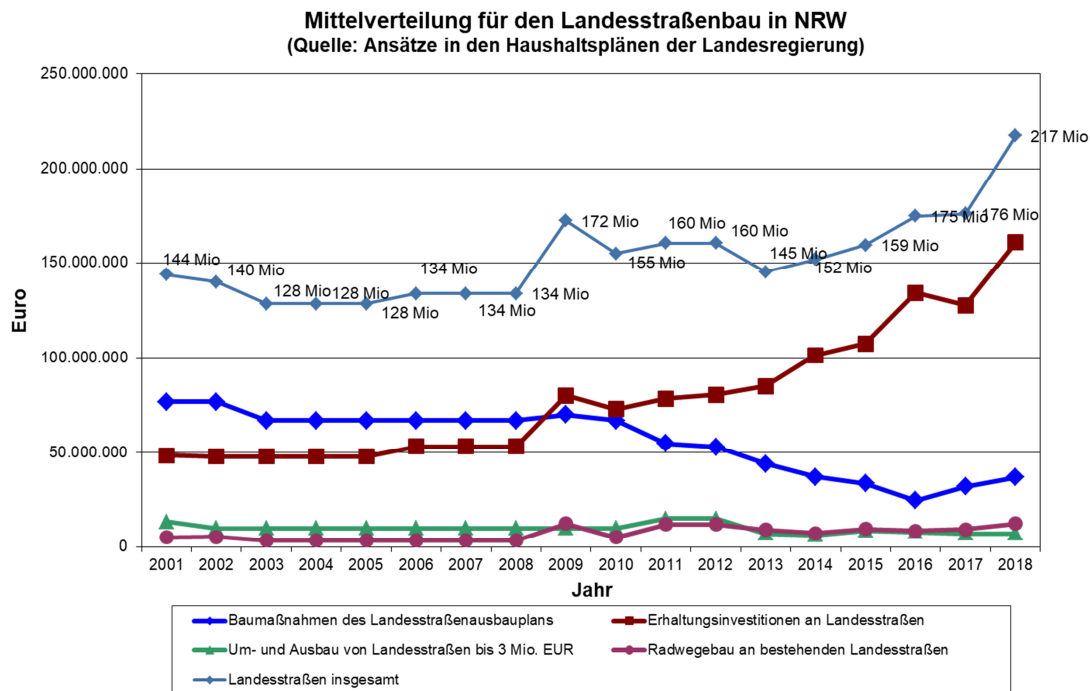
Die topografische Situation der Mittelgebirgsregion Sauerland bringt es zwangsläufig mit sich: Die Baukosten bei Neu- und Ausbauten sind deutlich höher und die Witterung mit höheren Niederschlägen und längeren und intensiveren Frostperioden setzen der Substanz deutlich mehr zu als in den Flachlandregionen.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

Schlechter Straßenzustand in Südwestfalen

Trotz dieser offensichtlichen Bedeutung des Landesstraßennetzes wird seit Jahren – nicht nur in Südwestfalen – zu wenig investiert. Zwangsläufig hat sich der Zustand der Landesstraßen über die Jahre kontinuierlich verschlechtert; es wird im doppelten Sinne des Wortes auf Substanz gefahren. Nach dem aktuellen Straßenzustandsbericht NRW aus dem Jahr 2017 (Erfassungsjahr 2015) sind landesweit mehr als 50 % der Straßen in schlechtem oder sehr schlechtem Zustand. Im Bereich der Regionalniederlassung Sauerland-Hochstift liegt dieser Wert sogar bei 60 %. Landesstraßen gehören zudem zu den Strecken mit der höchsten Unfallwahrscheinlichkeit mit Personenschaden, allen voran der Hochsauerlandkreis. Ein enger Zusammenhang von unterlassenen Unterhaltungsinvestitionen, schlechtem Straßenzustand und Unfallhäufigkeit darf da wohl angenommen werden.

Investive Ausgaben des Landes

Im Jahr 1980 lagen die investiven Ausgaben in NRW noch bei umgerechnet 278,7 Mio. €, trotz Erhöhung des entsprechenden Haushaltsansatzes liegt dieser Wert in 2018 mit 217,25 Mio. € nach wie vor deutlich darunter. Die Verkehrsstärke ist demgegenüber in den letzten Jahrzehnten deutlich angewachsen. Das Resultat dieser gegenläufigen Entwicklung zeichnet sich in den Flächenregion Hellweg-Sauerland mit einem Anteil an Landesstraßen in schlechtem bis sehr schlechtem Zustand von 60 % deutlich ab.



Zwar sind in den letzten Jahren in den Landeshaushalten steigende Ansätze für Erhaltungsinvestitionen an Landesstraßen zu verzeichnen. Allerdings müssten, um einen weiteren Substanzverzehr aufzuhalten, jährlich deutlich mehr Mittel in die Erneuerung und Instandsetzung investiert werden. So räumt das Landesverkehrsministerium NRW selbst ein, dass mindestens jährliche Erhaltungsmittel von 200 Mio. € notwendig sind. Dieser Haushaltsansatz soll allerdings sukzessive erst im Jahr 2021 erreicht werden. Eine Landesstraßenerhaltungsbedarfsprognose, aus der sich der genaue Finanzbedarf ergibt, liegt leider bisher noch nicht vor. Es ist allerdings davon auszugehen, dass die derzeitigen Finanzausgaben des Landes nach wie vor weit unter den notwendigen Ausgaben zur Erhaltung und zum Ausbau der Landesstraßen liegen.

Angesichts des immensen Nachholbedarfs der Vergangenheit ist es begrüßenswert, dem Grundsatz „Erhalt vor Neubau“ zu folgen. Trotz des hohen Sanierungsstaus muss der Landeshaushalt aber auch Neuinvestitionen ermöglichen. Oftmals bereits seit Jahrzehnten benötigte Ortsumgehungen, die zur Entlastung der Bürger und auch der Unternehmen führen, dürfen nicht weiter auf die lange Bank geschoben werden. Durch zusätzliche Mehrbelastungen der Ortsdurchfahrten entstehen Schäden, die sich durch Umgehungen vermeiden ließen. Auch der Ausbau vorhandener Strecken (z.B. größere Straßenbreite, Begradigung kurvenreicher Strecken), ist von Bedeutung, gerade auch in Hinblick auf die Verkehrssicherheit. Dabei ist es selbstverständlich, dass eine Konzentration auf notwendige Projekte erfolgen muss, die eine hohe Priorität aufweisen.

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

Die vom Verkehrsausschuss der IHK Arnsberg exemplarisch gewählten schlechtesten Landesstraßen:



Hochsauerlandkreis-Ost:
L 740 Medebach-Küstelberg – Winterberg



Kreis Soest:
L 670 Welver-Dinker – Soest



Hochsauerlandkreis-West:
L 685 Arnsberg – Sundern („Ochsenkopf“)

Ausgewogene Mittelverteilung

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

Aus diesen Gründen fordert der Verkehrsausschuss der IHK Arnsberg nach wie vor:

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