

## 10.06.2011: OWilla soll weitergebaut worden, so die rot-grüne Landesregierung

Die rot-grüne Landesregierung hat den Bedarf an Straßen in NRW neu definiert und entsprechende Priorisierungen vorgenommen.

Positiv ist dazu festzustellen, dass aus Sicht der Landesregierung nur die Hälfte der Landesstraßenbauprojekte derzeit Sinn macht. Bedauerlich ist aus Sicht der örtlichen Umweltverbände, der betroffenen Anwohner und der Dortmunder GRÜNEN die Bewertung der Trassenführung der L663 bzw. der OW III a nördlich von Asseln und Wickede.

Die Festsetzungen der Landesregierung bedeuten, dass der umstrittenen Weiterbaus der OW III a fortgesetzt werden soll. Für den umstrittenen westlichen Abschnitt nördlich der Ortsteile Asseln und Wickede soll ein Linienbestimmungsverfahren eingeleitet werden, das dem Planverfahren vorgeschaltet ist. Nach den bisherigen Zeitplanungen wird das Linienbestimmungsverfahren für 2012 zu erwarten sein, das anschließende Planfeststellungsverfahren wird voraussichtlich bis zum 2014 bzw. 2015 abgeschlossen werden.

Der Weiterbau in Richtung Unna mit Anbindung an die BAB A40 wird nicht weiter verfolgt. Die Entscheidung, auf die Anbindung in Unna zu verzichten ist im Wesentlichen auf den Unnarer Widerstand zurückzuführen. In der Konsequenz wird mit dem Bau des westlichen Abschnitts ein Torso geschaffen würde, der zu erheblichen Probleme der Weiterführung der Verkehre beinhaltet.

Fatal ist, dass die als Ortsumgehung deklarierte Schnellstraße im Falle des Weiterbaus einen der wenigen noch existierenden großen zusammenhängenden Freiräume unwiderruflich zerstören würde. Sie würde die Naturschutzgebiete und Naherholungsgebiete Wickeder Ostholz mit seiner Fauna und Flora zerschneiden und verlärmern. In unmittelbarer Nachbarschaft hat sich zudem aus einem Bergsenkungsgebiet durch eine offenbar funktionsuntüchtige Drainage ein Gewässer gebildet, das seitdem zunehmend von Vögeln, Teichfröschen, Bergmolchen und Libellen genutzt wird. In diesem Jahr konnten über 100 Vogelarten nachgewiesen werden, von denen sich viele auf der Roten Liste befinden.

Wir werden uns selbstverständlich gemeinsam mit den Naturschutzverbänden weiter gegen den Bau der OW IIIa in diesem Bereich wehren. Es kann nicht sein, dass ganze Stadtteile durch eine Straße beeinträchtigt werden, deren verkehrspolitischer Nutzen umstritten ist. Wir werden versuchen, die BefürworterInnen zu überzeugen, dass der Schaden dieses Projektes in keinem Verhältnis zu dem Nutzen steht und hoffen, dass die Planungen der Landesregierung langfristig an der Finanzierbarkeit scheitern.

Die Planungen für die OW IIIa sind zwar nicht gestoppt, bis zu einem Bau sind aber auch noch mehrere Zwischenentscheidungen notwendig. Wichtig ist für die Gesamtdebatte auch: Mit der Abarbeitung der jetzigen Prioritätensetzung wird das Land NRW die nächsten 10 Jahre beschäftigt sein. Darüber hinaus haben allein die angemeldeten Planungen im Haushalt des landeseigenen Betriebes Straßen.NRW ein Defizit von 51 Mio. Euro verursacht. Dieser Planungswahnsinn hat nun ein Ende, so dass ab dem Jahr 2013 der Straßenerhalt endlich vor dem Straßenneubau stehen kann. Rot-Grün hat den Anfang für eine neue ehrliche Straßenbaupolitik gemacht. Denn Straßenerhalt ist die günstigste Variante, sichere und schnelle Mobilität auf der Straße sicher zu stellen.

Hintergrund:

### Der Landesstraßenbedarfsplan

Das Land Nordrhein-Westfalen stellt den Landesstraßenbedarfsplan für den Neu- und Ausbau von Landesstraßen auf. Er enthält - unterteilt in die Dringlichkeitsstufen 1 und 2 - die langfristigen Planungen für Baumaßnahmen über 3 Millionen Euro Gesamtkosten. Die Vorhaben der Stufe 1 können planerisch bis zum Planfeststellungsbeschluss vorangebracht werden, die der Stufe 2 lediglich bis zur Linienabstimmung.

Auf der Grundlage des Landesstraßenbedarfsplans stellt das Landesverkehrsministerium im Benehmen mit dem Verkehrsausschuss des Landtages das mittelfristige Programm, den Landesstraßenausbauplan, fest. Der Ausbauplan enthält diejenigen Maßnahmen der Stufe 1, die im jeweiligen Programmzeitraum verwirklicht oder baulich begonnen werden sollen (Stufe 1A). Dem Ausbauplan zugeordnet ist eine Planungsreserve (1R), die eine ausreichende Flexibilität des Programms sicherstellen soll.

Bei unvorhersehbarem Bedarf entscheidet das Landesverkehrsministerium im Benehmen mit dem Verkehrsausschuss des Landtages über Ausnahmen vom Landesstraßenbedarfs- und ausbauplan.

*Hintergrund der Fortschreibung des Landesstraßenbedarfsplanes war das der Bund massiv die Infrastrukturzahlungen zurückfährt und auch die Haushaltslage des Landes sehr angespannt ist, unverantwortlich. Dies sehen mittlerweile auch andere Bundesländer und auch das Bundesverkehrsministerium so und fangen an ihre riesigen Straßenplanungslisten auf ihren Realitätsgehalt hin zu überprüfen.*

*Auf der Grundlage des "Gesetzes zur integrierten Gesamtverkehrsplanung" aus dem Jahre 2000 wird zur Zeit ein Verkehrsinfrastrukturplan für NRW aufgestellt, in dem Straße und Öffentlicher Personen-Nahverkehr integriert betrachtet werden. Unter Berücksichtigung der Vorgaben dieses Planes wird anschließend der Landesstraßenbedarfsplan fortgeschrieben.*

*In ihrer heutigen Pressekonferenz hat die rot-grüne Landesregierung die weiteren Planungen bezüglich der NRW-Straßenbauprojekte vorgestellt. Nachdem die Regierung Rüttgers das Land mit unfinanzierbaren Infrastrukturplänen und ersten Spatenstichen in Wahlkampfzeiten überzogen hatte, war eine neue Priorisierung dringend nötig geworden.*

*Alleine die Kosten für die beauftragten aber unnötigen und oftmals unrealistische Planungen gehen in die Millionen. So hat der landeseigene Betrieb Straßen.NRW ein Defizit von ca. 51 Millionen Euro bei den Planungskosten entwickelt. Ein "weiter-so" wäre in Zeiten, in denen der Bund massiv die Infrastrukturzahlungen zurückfährt und auch die Haushaltslage des Landes sehr angespannt ist, unverantwortlich. Dies sehen mittlerweile auch andere Bundesländer und auch das Bundesverkehrsministerium so und fangen an ihre riesigen Straßenplanungslisten auf ihren Realitätsgehalt hin zu überprüfen.*

*Die Landtagsfraktion hat diesen Inventur-Prozess mit den Informationen von Euch vor Ort intensiv begleitet und wir freuen uns, dass von den ursprünglichen 297 Bauprojekten an Landes-, Bundesstraßen- und Autobahnprojekten nun die unsinnigsten 104 (d.h. 35%) zurückgestellt werden. Bei weiteren 50 Straßen werden wir nach Abschluss der derzeitigen Planungsphase mit dem Koalitionspartner neu über deren Priorität entscheiden.*

*Um die Größenordnung des Planungswahnsinns der früheren Landesregierung deutlich zu machen: Selbst nach dieser Generalinventur übersteigen die prognostizierten Baukosten die vorhandenen Mittel und binden Straßen.NRW im Wesentlichen für die nächsten zehn Jahre. Nicht alles, was NRW nun planerisch weiterverfolgt und weiterverfolgen muss, kann also letztlich in absehbarer Zeit gebaut werden.*

*Rot-Grün hat sich jetzt beim Fernstraßenbau in Nordrhein-Westfalen ehrlich gemacht. Für uns GRÜNE waren bei der Priorisierung ökologische wie ökonomische Gesichtspunkte entscheidend. Verkehrsprognosen, Lärmaspekte und die Anwohnerinteressen flossen ebenso in das Verfahren ein. Ohne euer beharrliches in Frage stellen der vielen zweifelhaften Straßenprojekten vor Ort und des außergewöhnlichen Einsatzes unseres parlamentarischen Staatssekretärs Horst Becker hätte es diese Verständigung nicht gegeben. Wir sind gemeinsam einer bedarfsgerechten und ökologisch wie ökonomisch zukunftsfesten Verkehrspolitik einen großen Schritt näher gekommen, auch wenn jeder Prozess natürlich auch uns zu spürbaren Kompromissen zwingt.*

*Was dies konkret für eure Projekte bedeutet, könnt ihr der im Anhang befindlichen Vorlage der Landesregierung für den heutigen Ausschuss für Bauen, Wohnen und Verkehr (ABWV) entnehmen. Ein kleiner Ausblick in die Zukunft: Nachhaltige Straßen-Infrastrukturpolitik bedeutet für uns auch, den Fokus vom Neubau auf den Straßenerhalt zu legen. Insbesondere die letzten harten Winter haben die dringende Notwendigkeit von umfangreichen Straßensanierungen offenkundig werden lassen. Dies ist aber leider erst ab dem Jahr 2013 umfangreich möglich, weil aus der Zeit des schwarz-gelben Planungswahnsinns zu viele Fakten in Form von Baubeginnen und erteilten Planungsrechten geschaffen wurden. Die Pflege der Straßensubstanz wurde in den letzten Jahren deutlich vernachlässigt, dabei ist genau dieser Erhalt die günstigste Variante, sichere und schnelle Mobilität auf der Straße sicherzustellen. In diesem Sinne werden wir sukzessive freiwerdende Haushaltsmittel umschichten. Ein Schritt, der uns in Expertenanhörungen mehrfach als sinnvoll und wichtig bestätigt worden ist.*